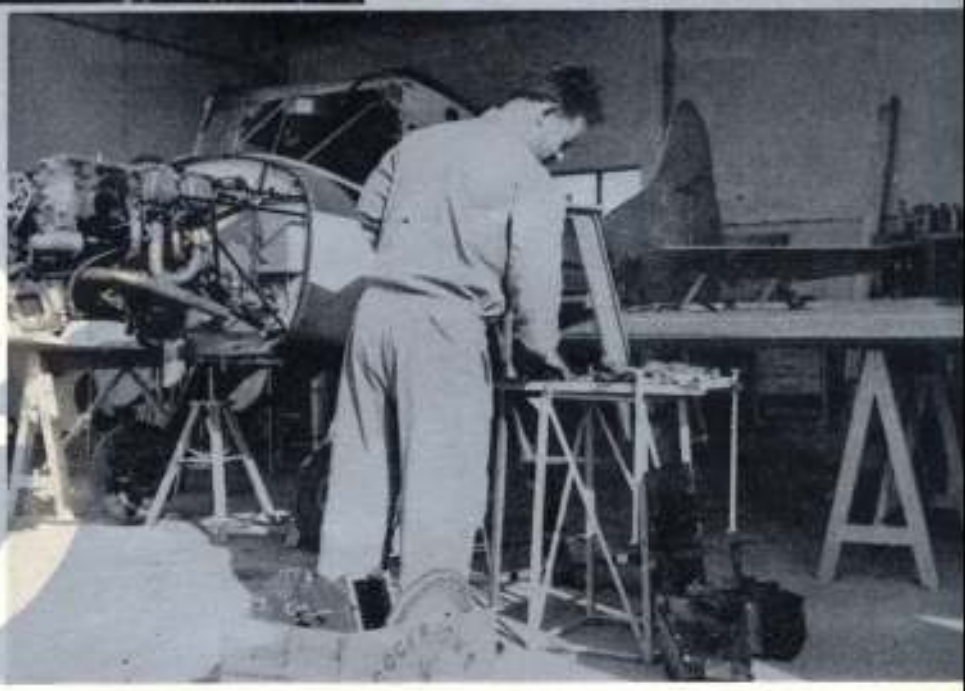
gás em grande

ESPINHO AERO CLUBE DA COSTA VERDE

9º aniversário

OFICINAS DE MATERIAL AERONÁUTICO



15 SETEMBRO 1967

DEPÓSITOS DE PÃO

N.º 1	R. Eng. Duarte Pacheco, 12	Maia	Telef. 948-195
» 2	Parada - Águas Santas	»	» 90-0088
» 3	Rua S. João de Brito, 35	Porto	» 63600
» 4	Av. Fernão Magalhães, 737	»	» 54319
» 5	Rua do Amial, 746	»	» 42321
» 6	Rua da Prelada, 20	»	» 63259
» 7	Rua Faria Guimarães, 441	»	» 45914
» 8	R. de Mous. da Silveira, 141	»	» 33238
» 9	Est. Est. da Circunval., 6184	Areosa	» 90-0740
N.º 10	Rua das Mercês, 132	Porto	Telef. 47726
» 11	Rua Egas Moniz, 140	»	» 43836
» 12	R. Dr. Barbosa de Castro, 24	»	» 33865
» 13	Rua Guerra Junq. - S. Gemil	Maia	» 971044
» 14	Rua da Estação, 210	Porto	» 56600
» 15	Av. do Conde, 6304 - S. M. de Infesta		» 90-0310
	Mercado do Bom Sucesso	Loja 28 B	
	Mercado do Bolhão	» 155	

FÁBRICAS DE MOAGEM • MASSAS ALIMENTÍCIAS • PÃO

gás em grande

ÓRGÃO OFICIAL DO AERO CLUBE DA COSTA VERDE

(COMISSÃO CULTURAL E DE PROPAGANDA)

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO: SEDE — LARGO DA GRACIOSA, 43 — ESPINHO

CHEFE DE REDACÇÃO	DIRECTOR	EDITOR
GUILHERME CÔRTE-REAL	J. PIMENTA	JOÃO QUINTA

COLABORAÇÃO ARTÍSTICA DE: GUILHERME CÔRTE-REAL
JOÃO QUINTA

COMPOSTO E IMPRESSO NA TIPOGRAFIA PROGREDIOR
RUA DO BONJARDIM, 437-A • TELEFONE, 25863 • PORTO

N.º 15 — Setembro — 1967

gás em grande

presente no 9.º aniversário do Aero Clube da Costa Verde

«Gás em Grande» que, por falta de *combustível*, tem andado em parte da sua viagem em *reduzido*, está presente no 9.º aniversário do Aero Clube da Costa Verde para saudar os seus associados e amigos e agradecer-lhes a valiosa ajuda e incentivo que levaram o Aero Clube à posição cimeira que ocupa ao fim de 9 anos de vida, vivida essa sim, verdadeiramente de «gás em grande».

Nas páginas a seguir ver-se-á alguma coisa do que o Aero Clube da Costa Verde realizou no último ano e do que está em curso de realização, mormente no que respeita à valorização das suas instalações, razão porque a isso não nos referimos nesta nota de abertura de «Gás em Grande», comemorativo do 9.º aniversário. Aproveitamos, entretanto, o ensejo para reafirmar a promessa da presença regular da nossa Revista feita na circular há dias remetida a todos os nossos Associados, repetindo o pedido, então feito, da sua ajuda, para que possamos ser a mensagem certa e regular do nosso Aero Clube, entrando em casa dos seus Associados e Amigos, sempre a horas certas, a levar-lhes — quando outra coisa de melhor não for possível — sempre o nosso amigo e cordeal abraço com palavras de fé numa Aviação Desportiva maior e definitivamente aberta a todos, sem distinção de idades ou recursos.

Não nos é possível manter o sistema de distribuição gratuita de «Gás em Grande» dados os encargos que a sua publicação nos traz. Por isso, a partir do presente número, a nossa Revista passará a custar dez escudos, importância baixíssima comparada com o custo de qualquer outra publicação.

Se cada um dos nossos amigos fizer a sua assinatura, semestral ou anual, «Gás em Grande» terá a sua vida futura assegurada. E se cada um destes amigos, por si ou de entre os seus amigos, nos der um anúncio de vez em quando, então «Gás em Grande» poderá ser melhor.

A DIRECÇÃO

E V O C A Ç Ã O

ESPINHO e a Aviação

Recordando...

Parece que o decorrer inexorável dos anos, não consegue ofuscar as imagens timbradas nas nossas retinas, por aqueles jovens da «Aviação Heróica» que nos extasiaram com os seus voos, picados e acrobacias há alguns anos atrás.

A mágoa e a desilusão me invadem ao verificar o desdem e o esquecimento, a que foi lançado o nosso campo de Aviação, onde esteve instalado o antigo Grupo Independente de Aviação de Caça, e onde o Aéro Club do Porto teve tambem as suas instalações.

Desta maneira, Espinho vê afastado uma das suas melhores distracções e o seu melhor cartaz de propaganda turística, talvez o que maior contributo tenha dado à divulgação das belezas da nossa terra.

Deixou o nosso espaço cerúleo de andar eivado de aviões, para agora, só de vez em quando, ouvirmos algum ruído atestando a passagem duma aeronave, que não conseguimos descortinar, apesar de termos rodado a cabeça aos quatro pontos cardiais, devido às «performances» dos aviões hodiernos.

Poderá perguntar-se:—Não haverá maneira de remediar ou atenuar essa falta? A resposta afigura-se afirmativa, não implicando mesmo feitos extraordinários, mas apenas boa vontade e entusiasmo.

Se o antigo Campo da Aviação já não reune as condições exigidas pela Aviação Militar, talvez não seja descabida a ideia da aplicação dele à Aviação de Turismo. Para isso, procure-se autorização para nele aterrar aviões de Turismo, e depois fo-

(*Continua na 2.a página*)

António Alves

Defesa de Espinho n.o 1353—2/3/1958

ESPINHO e a Aviação

(*Continuação da 1.a página*)

mente-se e constitua-se um Aero-Clube em Espinho, como já houve.

Seria então necessário que a gente moça, solidàriamente com as autoridades locais, se irmanasse na alta compreensão dos intuitos patrióticos e dos interesses locais trazidos por essa agremiação.

Desnecessário será mostrar ou encarecer as vantagens que a Aviação de Turismo traz à formação moral e intelectual dos seus praticantes, que nela encontram uma fonte extraordinária para fortalecer o espírito, um meio firme e seguro para entreter grande número de jovens de ambos os sexos, uma distracção útil que todos podem usufruir.

E assim, Espinho não permitirá que o seu nome, gravado a letras de ouro na História da Aviação Nacional, se desvaneça, tornando-o ainda mais brilhante, mostrando que não foi inglório o esforço e a dedicação daqueles que se foram e «se vão da morte libertando», em holocausto à AVIAÇÃO.

A. S. A

Porque recordar é viver evocamos nesta página o nome do saudoso António Alves que, com João Quinta, foi o primeiro «sonhador» do Aero Clube da Costa Verde.

E melhor homenagem não encontramos do que a transcrição do seu artigo «*Espinho e a Aviação — Recordando*», publicado no jornal «*A Defesa de Espinho*» em 2 de Março de 1958, que fazemos com a devida vénia e os nossos melhores agradecimentos a este prestigioso órgão da imprensa regional.

A SUA EXCELÊNCIA O *SECRETÁRIO DE ESTADO DA AERONÁUTICA*, BRIGADEIRO FERNANDO DE OLIVEIRA, A QUEM A AVIAÇÃO CIVIL E OS AERO CLUBES, PARTICULARMENTE O AERO CLUBE DA COSTA VERDE, MUITO DEVEM, APRESENTA *«GÁS EM GRANDE»* OS SEUS MAIS RESPEITOSOS CUMPRIMENTOS

UM AMIGO DE VEZ EM QUANDO

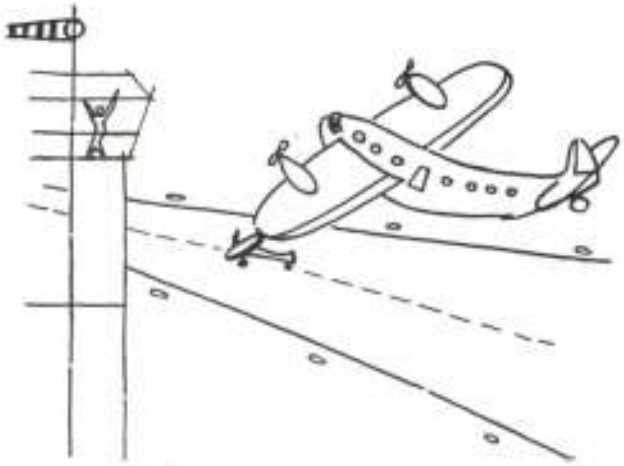
JOSÉ MANUEL DA GRAÇA REIS
PILOTO-AVIADOR

«*Um amigo de vez em quando*», com que titulamos esta rubrica, quer, apenas, dizer que iremos apresentando de vez em quando um daqueles nossos Amigos que nos têm prestado a sua ajuda.

O primeiro da série, o nosso valioso amigo José Manuel da Graça Reis, depois nosso Chefe da Repartição de Instrução e Pessoal Navegante da Direcção-Geral da Aeronáutica Civil não é amigo de vez em quando pois tem sido o Amigo de sempre a quem o Aero Clube da Costa Verde muito deve.

Por tal motivo muito nos honramos em o apresentar aos nossos leitores aproveitando a oportunidade para lhe endereçar os nossos melhores e mais sinceros agradecimentos pela sua valiosa colaboração.

ERRATA — Na quinta linha, onde se lê *depois nosso*, leia-se *digno*.



SAL E PIMENTA

Compilado por *i*

UM «BORREGO» DO DAKOTA

Hoje o caricaturado de SAL e PIMENTA somos nós, o seu autor, e a «azelhice» que se costuma narrar nesta mal alinhavada rubrica é nossa.

Somos nós o «azelha» exposto à luz do projector. Mas fazemo-lo, mais do que com o fim de fazer sorrir, com a intenção de evocar um amigo que viverá sempre na nossa Saudade: o Major Oliva Teles.

Éramos piloto há poucas semanas ainda e o emblema que exibíamos vaidosamente na lapela brilhava e faiscava ao sol tanto como a nossa ignorância e pouca prática. Sabíamos, nós e os outros «noviços», que quando um de nós descolava logo um grupo se formava e alinhava na orla da placa de estacionamento para analisar e dissecar as façanhas dos «*pilotos de Cub*», como depreciativamente nos alcunhavam. Por isso nos esforçávamos para que tudo corresse benzinho e a aterragem não fosse em muito mais do que três pontos, como muitas vezes sucedia.

Ora aconteceu que numa gloriosa manhã de Junho fomos dar uma voltinha. O tempo estava bom e o *subsídio* permitia-nos esse luxo. Ao regressar quisemos fazer ver àqueles maldizentes que éramos um pilotaço e que sabíamos daquilo como gente grande. Fizemos a *aproximação* de sul para norte passando ao lado da torre à altura regulamentar.

A lanterna de sinais piscou de verde assim como que a modos de optimista piscar de olho e lá continuamos para norte para, depois de contornar o aeródromo, nos metermos a favor do vento.

Agora, com vento de cauda, a luz da torre deixou de piscar e ficou fixa, com um verde firme e animador como a dizer-nos «aterra pá, mas cuidado com o Major».

Era verdade. Ele lá estava. Ele e o grupo. *n* línguas e *2n* olhos para ver e criticar.

Achamos que a pista *36* não estava bem enfiada no vento e optamos por um convidativo triângulo de relva situado entre ele e a *27*, atirando-nos por ali abaixo.

Motor reduzido, *camber* bem regulado, e nos ouvidos ainda o eco daquela voz do instrutor que durante tanto tempo os martelou: asa direita em baixo, atenção ao pé esquerdo, não deixe fugir, mantenha... mantenha... puxe!...

E quando esperávamos ouvir o *shiii*... *i* característico do toque subtil das rodas numa aterragem magistral ouvimos apenas um apocalíptico trovão, roncante e ameaçador. Poucos metros acima da nossa cabeça, o *Dakota* da carreira Lisboa-Porto borregava. Olhamos para a torre e a luz era agora vermelha, paradamente vermelha, rubra de cólera.

Taxiamos para a placa. O grupo avançou. À frente, na sua estatura enorme e acumulada de Director do Aeroporto, Delegado da TAP, Presidente da Direcção do Aero Clube e Director da Escola de Pilotagem, o Major Oliva Teles:

— ?...

— O senhor sabe o que fez?...

E a seguir o argumento pesado, esmagador, que nos deveria arrazar:

— ¿Olhe que o *Dakota*, nesta volta que o Sr. o obrigou a dar, vai gastar mais gasolina do que todos os aviões do Aero Clube num mês inteiro! ..

— *Gasta p'ra diabo, senhor Major!*... (1)

E foi esta resposta cínica e pequenina que esmagou o nosso esmagador. O Major Oliva Teles fez-se vermelho, amarelo, mas não soube que dizer.

Nasceu aí a fama da nossa irreverência — ou maluqueira, nunca o chegamos a saber — com que o Major Oliva Teles sempre nos distinguiu.

Dissidências clubísticas separaram-nos. Voltamos o encontrar-nos, mais tarde, num almoço de reconciliação no Aeródromo de Mirandela. Num grande abraço, que viria a ser o seu último abraço, infelizmente, o bom do Major Oliva Teles perdoou os nossos pecadilhos, o maior dos quais, com toda a certeza, foi o de termos contribuído também para a fundação do Aero Clube da Costa Verde, que hoje festeja o seu 9.º aniversário.

---

(1) Não nos recorda se chamamos realmente diabo ao diabo.

NOVA SEDE

NOVA SEDE DO AÉRO CLUBE DA COSTA VERDE

O aumento em instalações e no número dos seus acessórios que o Aéro Clube da Costa Verde sofreu, e, particularmente, a integração que se vem processando no Turismo desta região, fizeram com que tivéssemos de encarar o problema de nova sede social capaz de comportar eficientemente os serviços de Secretaria, Tesouraria, Sala de Aéromodelismo e da Redacção do "Gás em Grande", dispondo ainda de salas de estar e de jogos onde podessem ser recebidos condignamente os seus associados, proporcionando-lhes agradáveis horas de lazer.

A solução, a todos os títulos feliz, encontrou-se nos andares superiores do prédio onde está instalado o Café Moderno, no lugar mais central de Espinho, e que se encontra já a funcionar.

Decorada sòbriamente, mas com requintada elegância, a nova Sede do Aéro Clube da Costa Verde apresenta encantadoras salas e recantos onde os seus associados poderão, doravante, passar momentos do mais apreciável convívio.

FORMENORES DO INTERIOR DA NOVA SEDE

AEROMODELISMO

SALA DE AEROMODELISMO

A secção de Aeromodelismo do Aero Clube da Costa Verde, agora modelarmente instalada em sala própria na nova séde, tem desenvolvido notável actividade que culminou com a construção do seu primeiro modelo dirigido pela rádio, já experimentado com pleno êxito.

É seu instrutor o Snr. António Correia Leite, sendo a Secção constituida pelos seguintes aeromodelistas:

Henrique Fernando Brandão
Gustavo Alves Gessler
Luís Manuel de Oliveira Mota
Carlos Eduardo Veríssimo de Carvalho
Manuel de Sá Pinto
João José Mota Relvas

PREPARANDO UM VOO

AEROMODELO TELEGUIADO

OFICINA DE MANUTENÇÃO DE MATERIAL AERONÁUTICO

Eng.º Aeronáutico
Major Armando Moreira Campos,
engenheiro responsável da oficina

Capitão da Aeronáutica José
Oliveira Dias, director da oficina

Uma oficina de manutenção de aviões ao serviço dos Aero Clubes.

Mais uma realização do nosso Aero Clube

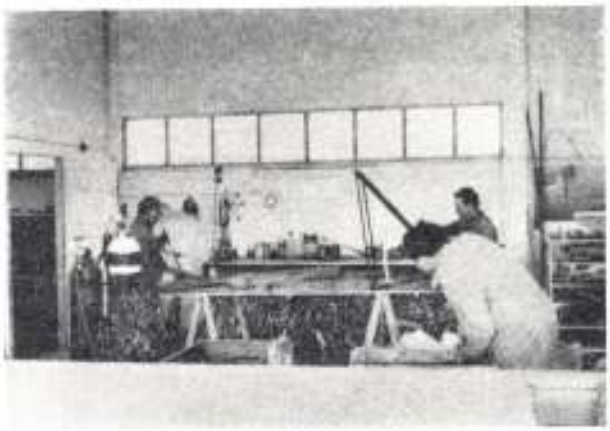
Não obstante as ajudas particulares e oficiais, o custo elevado da hora de voo, etc., os Aero Clubes têm vivido sempre em regime deficitário mercê do ruinoso custo de manutenção do seu material aeronáutico, que tem levado, mesmo, alguns deles a suspender a actividade depois de envolvidos em desprestigiantes e inúteis acções judiciais.

O Aero Clube da Costa Verde reagiu a tempo no sentido de assegurar a manutenção do seu material por meios próprios, reacção que teve, desde o principio, o apoio e o conselho amigo de Sua Excelência o Secretário de Estado da Aeronáutica, Brigadeiro Fernando de Oliveira e do Sr. Engenheiro Viçoso, Chefe da Repartição de Aeródromos e Material da Direcção-Geral da Aeronáutica Civil.

Por outro lado teve o nosso Aero Clube a felicidade de encontrar dois técnicos e amigos, cujo valor e dedicação são garantia bastante da maior eficiência, aliás já comprovada pelo estado impecável dos nossos aviões ao serem apresentados às vistorias periódicas da Direcção-Geral.

São eles o engenheiro-aeronáutico major Armando Moreira Campos, engenheiro responsável, e o capitão da aeronáutica José Oliveira Dias, director da oficina.

ASPECTO EXTERIOR DA OFICINA



ASPECTO INTERIOR DA OFICINA

Estes dois amigos que dedicadamente vêm prestando a sua magnifiva colaboração à oficina do nosso Aero Clube souberam ainda, rodear-se de indiscutivel competência, valorizada por efectiva prática de longos anos ao serviço da FAP.

A nossa oficina dispõe de salas próprias de motores e de entelagem e está provida da mais moderna e eficiente maquinaria.

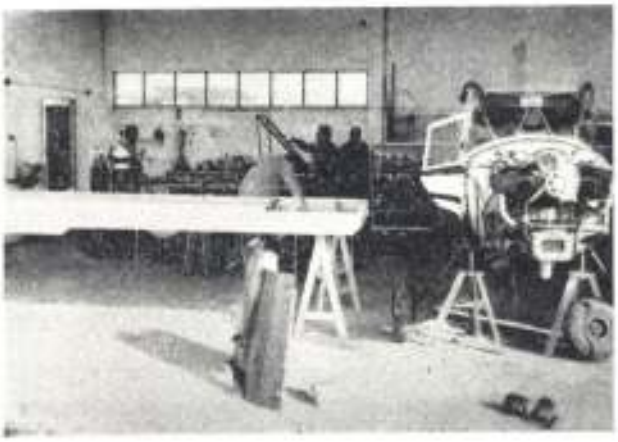
Manuel Cruz
1.º Sargento mecânico com qualificação ICAO

António André Alves Oliveira

João Marques Felgas

José Baptista de Sousa

Está em curso o processo de homologação desta oficina em Cooperativa que permitirá estudar aos outros Aero Clubes que o desejarem a resolução do premente e angustioso problema da manutenção do seu material aeronáutico, traduzida numa mais eficiente e mais económica assistência às suas frotas.



ASPECTO INTERIOR DA OFICINA

A NOSSA FESTA DE ANOS

O Sr. Governador Civil de Aveiro, discursando. À sua direita, o Coronel Alberto Magno, 1.º Comandante Sarmento de Beires, e à esquerda o Coronel Dias Leite e o Presidente da Câmara de Espinho

A 25 de Setembro foi a festa de anos do Aero Clube da Costa Verde. 9 anos de lutas e de canseiras, mas 9 anos, caramba, que valeu a pena viver!...

Não houve foguetes nem bandas de música, e até o único número do programa comemorativo que saia dos ombrais da casa — a prova aeronáutica — o mau tempo se encarregou de eliminar.

A família do Aero Clube da Costa Verde e os seus amigos, que família são, teve assim ocasião de se encontrar num elevado nível que culminou com a justíssima homenagem prestada aos pioneiros da Aviação em Espinho, o Coronel Dias Leite, primeiro aviador que aterrou em Espinho e os Srs. Alfredo Figueiredo e Jacinto Vaz que, com o Coronel Dias Leite, foram os fundadores do Aeródromo de Espinho.

O obelisco que perpetua o nome dos fundadores do Aeródromo de Espinho

Ao Hangar foi dado o nome «Coronel Dias Leite» tendo a respectiva lápide comemorativa sido descerrada por uma neta do homenageado.

A Sr.ª D. Helena Castro Soares, a primeira senhora que voou em Espinho, descerrou o obelisco comemorativo da fundação do Aeródromo e em que se perpectuam os nomes dos seus fundadores.

Outro momento alto foi a bênção, pelo Rev.º Padre Artur, de Espinho, dos aviões Auster CS — AMP e CS — ANJ oferecidos pela Direcção-Geral da Aeronáutica Civil.

Ao almoço que se realizou em seguida no Restaurante-Bar do Aero Clube assistiram, entre outros, os Srs. Governador Civil de Aveiro, Coronel Dias Leite, Coronel Alberto Magno, Comandante Sarmento de Beires, Alfredo Figueiredo, Presidente da Câmara Municipal de Espinho, Pároco de Paramos, Pároco de Espinho, Capitão Mesquita, em representação do Comandante da Base Aérea n.º 7, Capitão Carvalho, em representação do Comandante Militar de Espinho, Capitão Mendonça, em representação da Base Aeronaval do Norte de Portugal, Comandante dos Bombeiros, Piloto da D. G. A. C. Joaquim Raimundo, eng.º Armando Moreira de Campos, Capitão José Dias, Silvio Francisco da Silva, D. Helena Costa Soares, Benjamim Dias, Álvaro Pereira, e numerosos associados acompanhados de suas famílias.

Falaram os Srs. Dr. Angelo Couto Soares, em nome dos pilotos presentes, o Coronel Dias Leite, e o Governador Civil de Aveiro que ofereceu o seu concurso e o do departamento que chefia ao Aero Clube da Costa Verde.

Encerrou os brindes o Presidente da Direcção do Aero Clube, Arquitecto Guilherme Corte Real, que agradeceu a honra e brilhantismo que todos os presentes deram à festa comemorativa do 9.º aniversário do Aero Clube da Costa Verde.

O Sr. Comandante Sarmento de Beires fez oferta, que muito nos sensibilizou, de um fragmento da hélice do *Pátria*, o avião em que, com Brito Pais, voou de Lisboa a Macau, do seu Cartão de Identidade de Presidente da Secção Portuguesa da Liga Internacional dos Aviadores e ainda do seu livro «*Ases que naufragam*» em que descreve a viagem do *Argos*.

O Coronel Dias Leite entregando um trofeu comemorativo ao Piloto da Associação Académica de Coimbra, Sá e Melo

VISITAS QUE NOS HONRAM

Visita ao Restaurante-Bar

Deram-nos o prazer da sua visita, que muito nos desvanece e honra, os Senhores Coronel Alberto Magro, ilustre Comandante da Base Aérea n.º 11 (Beja), Director dos Serviços Florestais de Aveiro, Capitão Mendonça, da Base da N. A. T. O. (Cortegaça) e Reverendo de Cortegaça.

Os ilustres visitantes percorreram demoradamente as instalações do Aero Clube, no que foram acompanhados pelo Eng.º Aeronáutico Moreira de Campos, super-visor da nossa Oficina de Manutenção de Material Aeronáutico, e Arquitecto Guilherme Corte Real e João Quinta, Presidente e Tesoureiro do Aero Clube.

Visita às oficinas

NOVOS PILOTOS

Alguns dos Pilotos brevetados pela escola de pilotagem do Aéro Clube da Costa Verde em 1966

MARIA TERESA

A MOCIDADE FEMININA AOS COMANDOS

MARIA ANGELINA

A mocidade feminina da Costa Verde responde galhardamente à chamada que a Aviação Desportiva faz à mulher portuguesa para que rompa o casulo do isolamento em que tem vivido num respeito ao *parece mal* impróprio da época que vivemos. Maria Angelina Ferreira Sobral, 18 anos, de Espinho, e Maria Teresa da Silva Almeida, 20 anos, da Aguda, foram recentemente *«largadas»*, tendo efectuado o seu primeiro voo a solo: Espera-se que realizem as necessárias provas para obtenção do *«Brevet»* em Novembro próximo.

* * *

PILOTO-AVIADOR . . .

Concentra-te e observa-te.

Se hoje...

1 — estás pensativo
2 — não és capaz de te concentrares
3 — te sentes infeliz sem razão suficiente
4 — perdes a paciência fácil e frequentemente
5 — tiveste insónias
6 — o teu estado de alma passa da depressão à exaltação ou inversamento sem que nada contribua para isso
7 — recusas sistemàticamente a presença de outras pessoas
8 — ficas logo inquieto quando qualquer acontecimento altera o ritmo normal da tua vida
9 — consideras que tens sempre razão e que os outros nunca a têm
10 — te irritas fàcilmente
11 — te sentes inferiorizado ou em estado de inferioridade à mínima provocação

então não voes. Hoje não estás nos teus dias!...

Um único SIM a qualquer destas perguntas é suficiente para que devas sem demora procurar o médico.

Pista e instalações do Aeródromo de Paramos

Vista aérea das instalações de Paramos

O AERO CLUBE DA COSTA VERDE
COMO FACTOR DE VALORIZAÇÃO DO TURISMO
DA RIA DE AVEIRO

As Comissões Municipais de Turismo de Ovar e de Aveiro orgulhosas, e com justificado motivo, da beleza da sua Ria ainda não se aperceberam como esta se valoriza, vista do ar. Este seria o seu primeiro aspecto a mostrar aos visitantes que, depois, teriam então ocasião de a ver a percorrer em pormenor em velozes lanchas ou nos típicos moliceiros...

O Aero Clube da Costa Verde, consciente da sua força como elemento de atracção e desenvolvimento turístico da região, sempre procurou, paralelamente às suas actividades fulcrais aeronáuticas, criar condições e instalações capazes de servirem de ponto de partida ao turista que procura a Costa Verde e a Ria. É que, quem percorre a estrada desde Ovar a S. Jacinto e se extasia com a beleza ímpar do canal não sonha, sequer, o festival de beleza e de cor que se descortina lá de cima, de bordo de um avião.

Para esse turista, que quer abarcar de um só olhar tanta beleza, criou o Aero Clube da Costa Verde a magnífica Estalagem, com 12 quartos, cujo projecto apresentamos e que deve entrar em construção dentro em breve.

Para já dispõe o Aero Clube do seu Restaurante-Bar de cujas condições de instalação falam melhor do que nós as gravuras que apresentamos.

Quanto ao serviço basta passar por lá

Vista aérea da Ponte da Murtosa

uma vez para se ser o seu melhor propagandista.

Um simples passar de olhos pela planta topográfica que apresentamos em separata dir-nos-á tudo sobre o que o turista estacionado nas nossas instalações de Paramos pode ter para passar as melhores férias da sua vida.

Poderá nadar, caçar e pescar. Se é atirador poderá utilizar o stand de tiro. Se tem avião seu e precisa de assistência tem à sua disposição uma eficiente e económica oficina de manutenção.

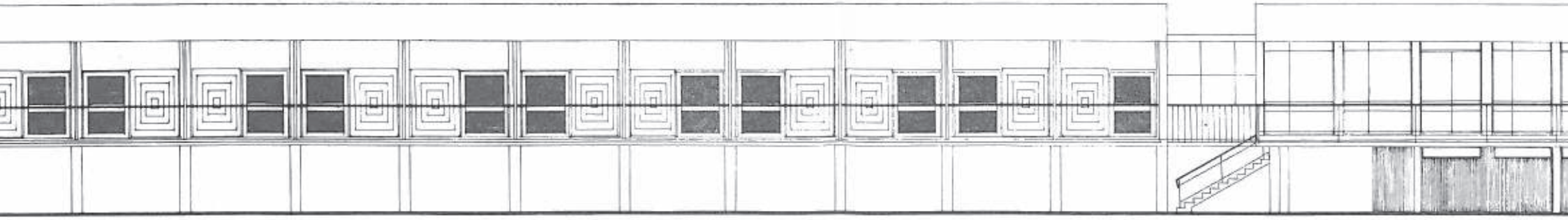
E se gosta de viver em contacto com a natureza dispõe de um explêndido parque de campismo que vai ser dotado de todos os requisitos exigidos pelo SNI.

Restaurante - Bar

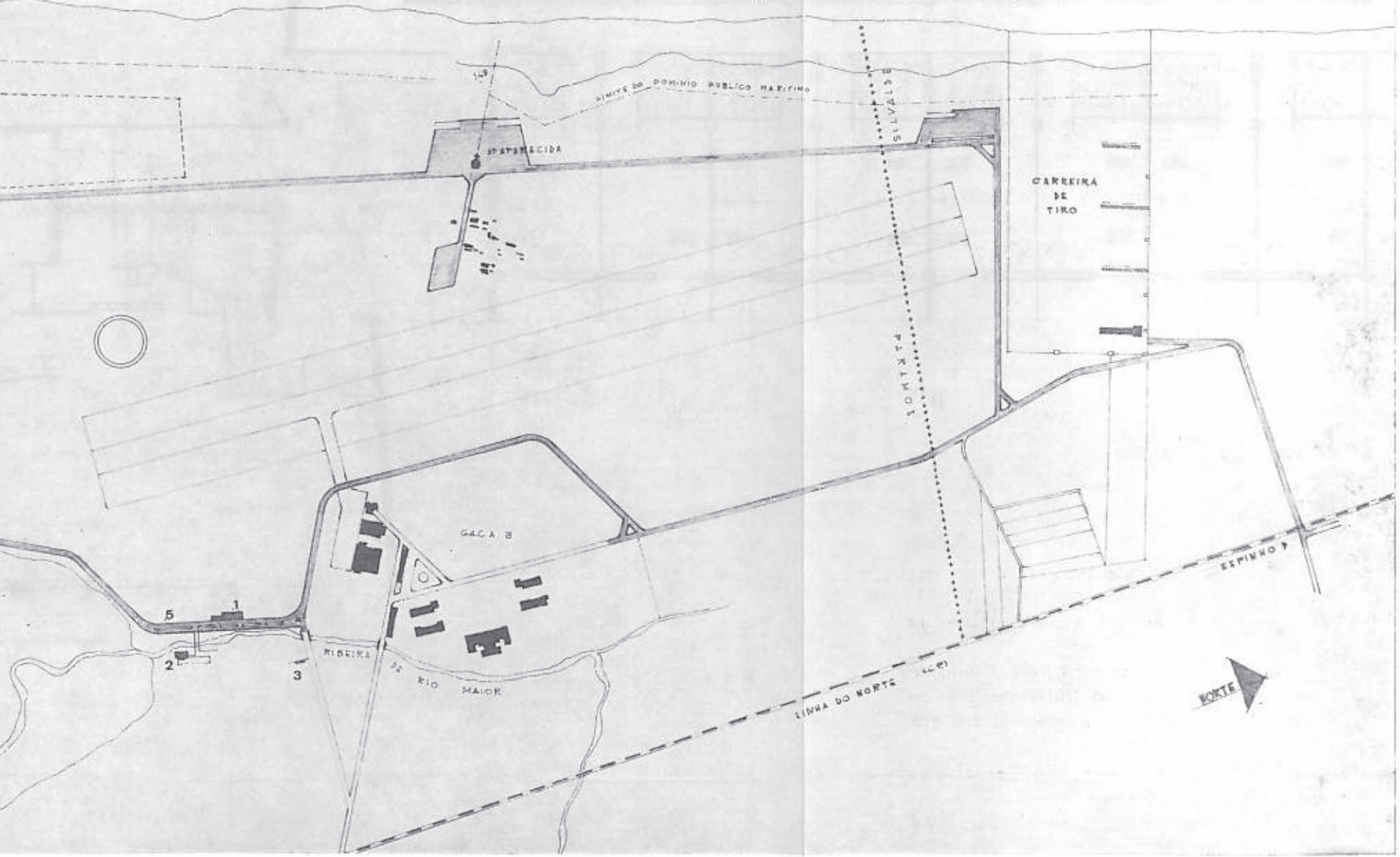
Aspectos interiores do Restaurante-Bar

D

PLANTA



ALÇADO



GENDA

ilotagem
tos

— Bar

ro

INTERCÂMBIO DESPORTIVO

COSTA VERDE - BRAGA

Se houvesse uma taça para os Aero Clubes Campeões Europeus esta equipa seria a vencedora. Barriga não lhe falta!...

De pé — Joaquim Ventura, Paulo Sá, Gabriel Almeida, Capitão José Dias, Arquitecto Côrte-Real, e José Carapinha. Em baixo — — Helder Fonseca, Alfredo Macedo, José Paiva, José Martins «Sena» e João Quinta

Os pilotos quando não voam... comem. Daí, a classe dos «pilotos de garfo» rica em número e em qualidade.

Para comer todos os pretextos são bons. O futebol é óptimo porque, além de juntar as famílias aeronáuticas, faz apetite para o repasto...

Com este fim os pilotaços e seus *fans* do Aero Clube da Costa Verde e do Aero Clube de Braga travaram entre si rigíssimo encontro que terminou, após um discutidíssimo 2-2, no restaurante privativo do Costa Verde onde as aterragens nos pratos e os «renversements» nos copos se sucederam, sem a menor ofensa à «segurança de voo».

A desforra teve lugar uma semana depois no Aeródromo da Palmeira, em Braga, mas ainda aí não foi possível derimir a superioridade, o que ficará para outra vez.

Os ares do Bom Jesus deram mais «genica» a ambas as equipas e o resultado, desta vez, foi de 4-4.

Esta prova a duas mãos teve o seu fecho no restaurante do Bom Jesus onde se marcaram muitos mais golos.

Campeões Europeus ex-aequo

De pé — Zé Carlosa, Rocha I, Rocha II, Davide Lima, Dr Tito, Mário Augusto e Sameiro Braga. Em baixo João Silva, Marinho, Gutierres, Borges Macedo e Leonor.

O VILAS BOAS JÁ SECO

...UMA... DUAS... TRÊS E LÁ VAI O NELSON SÁ PARA A RIBEIRA

O DIA GRANDE DA LARGADA

A MARIA ANGELINA, DEPOIS DO BANHO

NA LAROADA DO JOÃO RAMOS, TRÊS «INVEJOSOS» TAMBÉM QUISERAM CAIR...

VAMOS VOAR

(Palestra proferida aos microfones de Rádio Clube Português no programa CLUBE DA JUVENTUDE integrada na série semanal «VAMOS VOAR», no ar, todas as segundas-feiras, pelas 23,10 horas)

Semana a semana, neste programa dedicado à Juventude, vimos pedindo à mocidade que aprenda a voar, uma mocidade que pode voar, se quiser, mas que por razões de que não nos apercebemos, o não tem querido, pelo menos com aquela intensidade e sinceridade como nós o quisemos na nossa juventude.

Hoje fazemos uma pausa no nosso pedir para que voem e vamos contar a história de uma outra mocidade,, não distante, que queria voar e não podia.

Eramos um punhado de jovens, embora em alguns a juventude do bilhete de identidade tivesse ultrapassado já a juventude do nosso entusiasmo. Mas eramos estruturalmente jovens, uns e outros, no entusiasmo e na sinceridade do desejo de voar. Sentiamo-nos esvoaçar dentro de uma gaiola, partindo as asas contra o vidro que a rodeava, a querer dar a ilusão, que não iludia mais, do espaço livre que ansiosamente procurávamos.

Não compreendiam a nossa mocidade e o nosso desejo de evasão. Os pilotos de garfo que pontificavam no nosso Aero Clube não compreendiam os «poetas»—como desdenhosamente nos alcunhavam que nós éramos.

Mas a mocidade é mocidade e tudo pode quando quer. A gaiola quebrou-se. Os ídolos que adorávamos derruiram nos seus pés de barro, e saltamos do ninho onde tinhamos ensaiado os primeiros timidos voos.

Cavaleiros do Ar, estávamos agora trilhando, a pé, a estrada da esperança. Para trás ficavam 12 aviões, vasios e inúteis, à espera de outros pilotos menos irreverentes e menos orgulhosos do que nós.

Braga acolheu-nos e abriu-nos as suas portas neste pedir boleia em avião. De lá partiram os nossos primeiros voos depois do arranque para a liberdade.

A juventude de Espinho cerrava fileiras à volta do saudoso Alves e do Quintas, para a reabertura do seu aeródromo, deserto e silencioso depois da partida do último «Hurricane».

A ela, com o mesmo objectivo comum, juntou-se a juventude do Porto. Foi a juventude eterna do ZÉ Serra, dos irmãos Corte Real e do casal Cudell. Foi o Dr. Currito com o esventrar simbólico do seu velho manipanço. O Menezes, o Castelo Branco, o Temudo e os Sousas pai e filhos. E tantos e tantos outros, todos iguais no querer e na persistência em querer.

O Aero Clube da Costa Verde nasceu assim, dum surto de irreverente mocidade. Mas é claro que não vamos fazer agora, e aqui, a sua história, cheia de acidentes e incidentes, picarescos e alegres uns, trágicos e tristes outros. E se vimos lembrar aos microfones do Clube da Juventude como nasceu o Aero Clube da Costa Verde é, simplesmente, pelo facto de neste desfiar de Setembro ter ocorrido o seu 9.º aniversário. Nove anos de vida intensa em prol da Aviação de um Aero Clube criado única e simplesmente porque os seus criadores **«queriam» sinceramente voar.**

SEGURANÇA DE VOO

AUSTER — Numa missão de transporte de pessoal, o operador preparava-se para a descolagem tendo um dos passageiros no lugar da frente e o outro no lugar de trás. Enquanto descolava o operador decidira explicar aos passageiros o que fazia.

Já durante a descolagem e com a velocidade a cerca de 30 mph o avião começou a fugir para a esquerda e o operador, depois de com o pé (leme de direcção) direito não ter conseguido manter a direcção, resolveu cortar o motor. Entretanto, como o operador não foi capaz de parar o avião ou de o controlar, ele continuou a rodar para a esquerda tendo acabado por cair por uma ribanceira. Da queda pela ribanceira o pessoal saiu ileso mas a aeronave apresentava danos importantes como, pontas da hélice dobradas, blindagem inferior e laterais amolgadas, longarina da asa esquerda empenada e perna do trem partida.

TIPO DE ACIDENTE — Cavalo de pau durante a corrida da descolagem.

CAUSAS DO ACIDENTE:

Primária — Erro do operador por má técnica de pilotagem.

Contribuintes — Pouca experiência do operador.
— Não utilização de travões.
— Não utilização de flaps.
— Distracção do operador (conversa com os passageiros).
— Bermas da pista com taludes e ribanceiras.

RECOMENDAÇÕES:

— Não falar com passageiros durante operações importantes como a descolagem e a aterragem.
— Necessidade de melhor conhecimento das características do avião por parte dos pilotos.
— Embora avião ligeiro, o AUSTER requer boa técnica de pilotagem e conhecimento perfeito da parte dos pilotos para ser utilizado com eficiência.
— Que o piloto em questão seja submetido a instrução cuidada de pilotagem em virtude de ter sido protagonista de dois acidentes no mesmo tipo de material no espaço de oito dias.

Descole lembrando-se de que se o motor falha nunca deverá olhar ou voltar para trás, antes deverá fazer uma aterragem tanto quanto possível em frente. Muitos pilotos tentaram voltar para traz. Um ou dois conseguiram mesmo sobreviver, mas como isso só se pode fazer em aviões que ainda não existem, afaste essa ideia da cabeça desde já. Um acidente que ocorre em 1 segundo leva anos a esquecer. Seja prudente. Muitas vezes o coração deve escutar aquilo que os outros não veem.

Coisas do "arco da velha"... tiradas da "arca do velho"

Secção dirigida por Alcoforado Menezes

Como nunca recebi resposta aos meus constantes apelos — e concerteza muitos têm histórias tão interessantes para contar — vou enchendo este espaço com aquelas que possuo. Muitos poderão julgar que sou um coleccionador de ditos espirituosos, mas só em parte é assim. Confesso que nunca tive grande paciência para coleccionar fosse o que fosse, mas aqui houve uma razão que me levou a fazê-lo. Eu conto o motivo porque comecei a arquivar todas estas historietas.

Um dia, num almoço do Clube, pediram-me um cigarro, que era o último do maço. O «crava» fez menção de deitar fora o invólucro que já nada continha, mas eu disso logo o impedi, dizendo-lhe: «Não deites fora que é o meu livro de apontamentos e tenho aí escrita uma boa piada que disse o Major». Realmente é meu hábito utilizar os maços de cigarros para neles escrever anotações de todo o género, uma vez que detesto agendas. Isto parece que constou e o certo é que, quando alguém tinha um dito com graça, ou algo passava que nos fazia sorrir, eu sentia logo uma cotovelada do parceiro do lado que me dizia: «Ó Menezes, já tomaste nota desta no teu maço?» Talvez que o fizesse na esperança de um dia voltar a ouvir a piada. E eu fiz-lhes a vontade. Tenho maços e maços de cigarros vazios, com anotações e desenhos, que agora vou deitando fora à medida que vão sendo transcritos em letra de forma na nossa Revista.

Cá vão hoje as histórias que contam três desses maços. Que elas vos façam sorrir, embora àqueles que nelas tomaram parte esse sorriso venha um pouco toldado com a saudade.

UMA DA MARIA

Maria era o nome dela e servia à mesa nos almoços que costumávamos realizar no bar, em Pedras Rubras. Boa mulher, muito simpática, já estava habituada connosco e não fazia qualquer reparo na linguagem bastante livre das nossas conversas! Mas no respeitante a conhecimentos da difícil arte de bem servir à mesa, isso não era com ela. Punha as travessas e as garrafas em cima da mesa e, além disso, pouco mais sabia! De resto também não era preciso.

Nestes almoços reinava sempre uma alegria sã e a cerimónia tinha sido totalmente abolida. Servia-se primeiro aquele que tinha a travessa à sua frente e era frequente alguns levantarem-se para ir buscar a comida que por vezes tardava na cozinha, ou o vinho que já estava a fazer falta. Para isso o Ricon Peres era um az e justo é reconhecer-lhe o mérito. Com as suas preciosas ajudas

abreviava muito a duração desses almoços. Então a trinchar...!!! Parecia um cirurgião, de tal modo era perfeito nas amputações e demais cortes, em dias de frango!

Mas vamos à história da Maria, que se passou quando da realização dos exames do Leal Lucas e do Themudo, em 2 de Janeiro de 1953.

Houve, como sempre, o almoço da praxe, que costumava reunir os novos pilotos, o júri, os instrutores e, por vezes, alguns camaradas e amigos. Desta vez assistiu também uma senhora e, claro, que o comportamento à mesa teve que ser alterado por força dessa circunstância. Dava gosto ouvir a linguagem elevada que todos usavam, ver o correctíssimo porte dos diferentes convivas e, principalmente, a cerimónia que tinham obrigatória para com a senhora e, como consequência desta, uns para com os outros! Era sobremodo interessante e de grande efeito todo o ambiente e, amiúde, ouviam-se frases como estas:

— Sirva primeiro aquela senhora, Maria...

— De forma alguma, só depois de V. Ex.ª...

— Não, meu caro amigo, só depois de si...

— Você quer vinho? Eu deito...

Etc., etc., tudo assim neste tom. Mas a Maria, pouco habituada a tais usanças, é que não percebia nada, andava de um lado para o outro com ar espantado e, concerteza, duvidando da integridade mental destes indivíduos que tão bém conhecia, e que agora lhe pareciam outros!!! A certa altura, depois de ter dado duas ou três voltas à mesa sem ninguém se ter servido, e não se podendo conter mais, sai-se com esta:

«Voceses hoje também estais c'umas cerimónias qu'até fazem arrenegar...

AS PONTES DE ORENSE

Esta é mais moderna e passou-se durante a 1.ª Volta Galaico-Duriense em 1961. O Walter, sempre prestável e cuidadoso com a sua equipa, falou aos pilotos nas pontes sobre o rio, em Orense. O Azevedo, piloto ainda novo, mas com uma vontade imensa de fazer uma boa prova, procurou inteirar-se melhor e perguntou:

— Ó senhor Walter, essas pontes são do lado de cá ou do lado de lá do rio?

OS «MATRECOS» NO AERO CLUBE DA COSTA VERDE

Para a maior parte dos pilotos do Costa Verde, nada há melhor, nos intervalos dos voos, que uma partida de «matrecos» (vulgo--futebol de mesa).

Há alguns que jogam muito, outros que jogam pouco e outros ainda que não jogam nada... mas que têm muitas peneiras...!

A fotografia que hoje publicamos mostra duas das mais aguerridas equipas, nas quais estão incluídos alguns dos supracitados pilotos que *piam muito!* Pode até dizer-se que são dos que *piam* mais! A rivalidade entre estas duas equipas é tremenda, o que dá origem a que o jogo adquira uma dureza que só longe das vistas do árbitro é consentida!

Claro que a melhor equipa é, sem dúvida, a da esquerda. Compare-se a descontracção dos seus componentes com o ar preocupado dum dos jogadores adversários. O outro... bem, o outro tão à rasca estava com a defesa que até teve que se colocar numa posição difícil ao tentar parar os golpes certeiros dos campeões!

Claro que, ao enaltecer — e muito justamente — o melhor conjunto, não podemos deixar de apreciar o espírito desportivo com que os elementos de *segundas categorias* encaram as sucessivas derrotas que os atingem. Apenas — manda a verdade que se diga — a equipa da direita serve-se, por vezes, de um jogo pouco leal (as chamadas «bolas de sofisma») de que o seu avançado centro usa e abusa, como única solução para contrariar o sistema W. C. que os campeões adoptam. Mas a defesa contrária está atenta e, se deixa entrar algumas bolas de *sofisma* é porque. . bem, falemos de outra coisa...!

STAND DE TIRO AOS PRATOS

PARQUE DE CAMPISMO

Os amadores de tiro de prancha encontram no aeródromo de Paramos magníficas instalações onde podem dedicar-se, com toda a comodidade e segurança, ao tiro aos pratos.

Deste modo, os praticantes de tiro ao voo têm na Lagoa de Paramos o lugar ideal para umas férias ou fim de semana em que podem dedicar-se à caça das doiradas, patos bravos, etc., ou então ao tiro aos pratos.

Para os que não queiram utilizar a estalagem, existe um excelente parque de campismo a sul da pista principal, entre a Lagoa e as dunas.

"Gás em Grande" apresenta!...

Helder Joaquim Ramos Almeida da Fonseca

Deste é que se pode dizer com propriedade que

...é como Pedro Cem:
Já teve e agora não tem.

Descansem, porém, os nossos leitores que não é caso para o lamentar. O que o nosso amigo Helder já teve e agora, não tem são as barbas.

É proprietário e não precisa de acertar no totobola para ser alguém. A sua «*carta de desobriga*», que exigiu ao S. Félix da Marinha Futebol Clube vai dar muito que falar.

Nasceu em S. Félix da Marinha em 17 de Outubro de 1934.

É *vogal* da Direcção do Aero Clube da Costa Verde e ainda espera chegar a *consoante*.

Sérgio Correia Ribeiro da Silva

Nasceu em 14 de Novembro de 1930, no Rio de Janeiro, Brasil, e é Administrador de Empresa.

É possuidor de um *Nipper* que parece de brinquedo e com que faz tropelias capazes de fazerem cabelos pretos ao Zé Serra.

A aviação particular em Portugal não acompanha o desenvolvimento que tem noutros países da Europa. Porquê?

Por *António Teixeira*

Ao ser posta esta questão, surgem imediatamente duas razões: a primeira, é que a aviação é cara. Esta é a opinião dos pilotos. A segunda, é que é um meio de transporte perigoso, resposta normalmente dada por pessoas não ligadas à aviação e que têm este conceito, como um princípio rígido de infância.

Para obtermos documentação suficiente destinada ao estudo da primeira razão, aproveitamos as respostas dadas a um inquérito destinado a uma prospecção feita aos possuidores de aviões particulares em Portugal Metropolitano, da qual destacamos as seguintes entrevistas, agradecendo desde já aos entrevistados a gentileza de nos autorizarem a sua publicação.

Paul Lambert
Administrador de Sociedades
Casado
LISBOA

Em que utiliza o seu avião?

— 95 % por prazer e 5 % para negócio. Como tenho a vida centrada em Lisboa não tenho motivos para deslocar-me do país. Sòmente uma vez por outra.

Que tipo de avião possui?

— Monomotor, asa baixa, 4 lugares, trem retractil, 130 knots.

Qual a opinião da sua família acerca do avião?

— Compartilha totalmente nas minhas viagens de prazer, gostando imenso de todos os voos.

O avião alterou a sua vida?

— Não considero a minha vida alterada por motivo de possuir um avião, apesar de me proporcionar deslocações rápidas a qualquer ponto do país.

Está arrependido? Esmoreceu no seu entusiasmo, ou pensa desistir do avião?

— De nenhuma maneira. Estou de tal forma habituado, que me faria diferença não ter avião.

Qual o tipo de avião que pensa mais adequado para Portugal?

— Avião monomotor, 4 lugares, para 4 pessoas, cinco horas de autonomia e 10 kgs. de bagagem por pessoa, com velocidade de cerca de 130 knots.

Pensa que a aviação é cara?

— É cara, sim, considerando o custo dos aviões, da manutenção e da gasolina.

Quantas horas voa por ano?

— Uma média de 150 horas por ano.

Dr. Mário Santos
Médico
Casado
LISBOA

Em que utiliza o seu avião?
— Utilizo-o totalmente por prazer e distracção.

Que tipo de avião possui?
— Monomotor, asa baixa, 4 lugares, trem retractil, velocidade 145 knots.

Qual a opinião da sua família acerca do avião?
— Minha mulher detesta voar, mas conforma-se com o facto de eu possuir um avião.

O avião alterou a sua vida?
— Não. Só alterou no facto de me facilitar deslocações rápidas, frequentes e agradáveis para fins de prazer.

Está arrependido? Esmoreceu, ou pensa desistir do avião?
— Não. Tenciono continuar a voar enquanto a saúde e a idade mo permitir.

Qual o tipo de avião que pensa mais indicado para Portugal Metropolitano?
— Monomotor, asa alta, trem fixo, velocidade à volta de 110 knots.

Pensa que a aviação é cara?
— É cara no sentido do custo do avião e manutenção, considerando o pequeno número de horas que voamos.

Quantas horas voa por ano?
— Uma média de 120 horas.

Dr. João Cardoso Fernandes
Ciências Económicas e Financeiras — Administrador de Empresas
Solteiro
LISBOA

Em que utiliza o seu avião?
— Sòmente para desporto.

Que tipo de avião possui?
— Monolugar, asa baixa, monomotor, trem convencional fixo. Marca Tempête, construido em Portugal.

Qual a opinião da sua família acerca do avião?
— Têm uma opinião favorável.

O avião alterou a sua vida?
— Sim, para melhor. Proporciou-me fins de semana de ar puro, além de outras vantagens.

Está arrependido? Esmoreceu no seu entusiasmo, ou pensa desistir do avião?
— De maneira nenhuma. Cada vez mais entusiasmado. Já não poderia passar sem o avião.

Qual o tipo de avião que pensa mais indicado para Portugal Metropolitano?
— Na minha opinião, de 4 lugares, equipado com motor de 145 a 230 HP, trem fixo.

Pensa que a aviação é cara?

— Acho que sim, em Portugal, em virtude da grande penalização que é o custo da gasolina, ao contrário do que acontece no estrangeiro.

Quantas horas voa por ano?

— Cerca de 200 horas.

António Posser d'Andrade

Inspector Técnico

35 anos — casado — 2 filhos

LISBOA

Em que utiliza o seu avião?

— Deslocações rápidas dentro do país e viagens de recreio.

Que tipo de avião possui?

— Avião de 4 lugares, asa alta, monomotor, trem triciclo.

Qual a opinião da sua família acerca do avião?

— Tanto a minha mulher como a minha filha de 3 anos adoram os voos de recreio em que participam com muito entusiasmo. Não posso considerar a minha mãe como apologista da aviação, mas é desculpável visto ter nascido em 1900 e ainda considerar a aviação uma loucura.

O avião alterou a sua vida?

— Alterou, sim. Não só facilitando deslocações rápidas a qualquer sitio do país, como permitindo-me tirar mais partido da vida e aproveitar as minhas horas vagas. Por exemplo, poder chegar ao Algarve em 70 minutos, passar lá um dia agradável e estar de volta novamente para o jantar. O que não é praticável indo de automóvel ou qualquer outro veículo.

Está arrependido? Esmoreceu no seu entusiasmo, ou pensa desistir do avião?

— De maneira nenhuma. Estando habituado às facilidades e comodidade que o avião me oferece, jamais poderia passar sem ele.

Qual o tipo de avião que pensa mais indicado para Portugal Metropolitano?

— Em virtude dos campos não serem todos de piso ideal, convém um avião com trem robusto que aterre em pequeno espaço e económico no consumo.

Pensa que a aviação é cara?

— Se for utilizada só para turismo, torna-se cara. Utilizada no sentido de aproveitamento de tempo, tendo em consideração a comodidade e a segurança, então já se torna barata.

Quantas horas voa por ano?

— Para cima de 100 horas.

António Carvalho Maia

Gerente Comercial

Solteiro

LISBOA

Em que utiliza o seu avião?

— Para fins desportivos, turísticos e por vezes profissionais, deslocando-me a todos os lugares do país, podendo, cómoda e ràpidamente, chegar aos destinos, sem riscos, que hoje em dia as estradas cheias de condutores loucos e inconscientes oferecem.

Que tipo de avião possui?
— Avião monomotor, de asa alta e trem triciclo.

Qual a opinião da sua família acerca do avião?
— Como é natural, ao princípio todas as famílias odeiam a ideia de ter um aviador, mas pouco a pouco, vendo a segurança do avião e as chegadas consecutivas de diferentes viagens sem o menor perigo ou susto, vão-se habituando à ideia e acabam não só por tolerarem, mas também fazendo parte deste formidável desporto, colaborando e participando.

O avião alterou a sua vida?
— Completamente, habituando-nos a ver tudo num plano superior com vastos horizontes sem nos preocuparmos com a pequenez própria dos que vêem tudo ao nível da terra onde têm os pés assentes.

Está arrependido? Esmoreceu no seu entusiasmo, ou pensa desistir do avião?
— Nunca, o voar transforma-se sem darmos por isso, num vício formidável. Quando não voamos sentimos a sua falta como se nos faltasse a razão da própria vida. Entra dentro de nós como uma doença e cada vez queremos mais, sentimo-nos sempre insatisfeitos para atingirmos melhor perfeição e mais técnica de pilotagem.

Qual o tipo de avião que pensa mais indicado para Portugal Metropolitano?
— Atendendo que para fazer turismo não é necessário grandes aeroportos, mas sim pequenas faixas de terra batida, aonde se possa aterrar com segurança, e atendendo ainda ao desenvolvimento extraordinário que a aviação de turismo tem mostrado, penso que muito em breve todas as principais vilas do país terão o seu campo de aviação. Deste modo creio que o avião ideal para Portugal Metropolitano será o avião com trem robusto que possa aterrar em distâncias curtas, próprias dos tais campos de aviação.

Pensa que a aviação é cara?
— A aviação tem de ser cara, pois os aviões são caros e a sua manutenção também o é. No entanto, penso que os Aero Clubes, bem orientados e com a ajuda indispensável do Governo, poderão transformar a aviação de turismo acessível a todos os pilotos como o era no tempo dos subsídios. Temos que lembrar que os pilotos civis, bem treinados são sempre um valor positivo para o país como já foi provado nos primeiros 15 dias de terrorismo em Angola. Parece-me oportuno as autoridades superiores olharem bem para os aeroclubes, pois, sem os subsídios, eles não têm condições de se manterem.

Quantas horas voa por ano?
— Uma média de 200 horas.

Concluímos destas amáveis respostas o seguinte:

UTILIZAÇÃO DO AVIÃO

Pràticamente os entrevistados utilizam o avião por prazer, naturalmente porque não têm necessidade de se deslocar na sua vida profissional. É de notar, entretanto, que dos cinco entrevistados, 3 utilizam sistemàticamente as palavras «Deslocações rápidas», quando respondem à pergunta se o avião alterou a sua vida. Quer dizer que o avião lhes conferiu uma possibilidade mais na vida: deslocarem-se muito ràpidamente com toda a independência, a seu belo prazer. Assim, concluímos que estão bem conscios da valorização pessoal que o avião lhes confere e que é a faculdade de se deslocarem ràpidamente. Hoje em dia este facto é muito importante.

Das cinco respostas, três falam claramente na utilização efectiva para fins profissionais

Pomos agora uma pergunta: quantas pessoas no nosso País, estão necessitando de ter a faculdade de se deslocarem ràpidamente, sem sujeição aos horários de transportes colectivos, para a sua vida profissional, quer como elementos independentes, quer como elementos de uma empresa. Porquê, então, não procuram a resposta lógica e normal, servindo-se de um avião

particular? Uma forma de arranjar mais horas de vida é, sem dúvida, gastar menos horas em viagens. Porquê, então, entre nós aqueles que necessitam de tempo o continuam a desperdiçar em incómodas e obsoletas viagens de automóvel ou de combóio? Falta de conhecimento e de contacto com aviões? Os aero clubes, representantes de marcas de aviões, etc., estão prontos a esclarecer todos os que queiram estudar a utilização de aviões na sua vida.

TIPO DE AVIÃO INDICADO

Naturalmente que a escolha do tipo de avião é muito importante, para ser prática, efectiva e rentável a sua utilização. Estudando as respostas dadas às perguntas «que tipo de avião possui e qual o tipo de avião que pensa mais indicado para Portugal Metropolitano», verificamos que três dos entrevistados possuem aviões de asa baixa e dois de asa alta. Destes três possuidores de aviões de asa baixa, um recomenda o tipo de asa alta como avião mais indicado para o nosso País. Quase todos entretanto falam no trem e no problema das aterragens, o que é normal, dado que nem todos os nossos campos possuem boas pistas. Portanto, concluimos que um bom trem fixo, asa alta, entre outras vantagens porque não cria problemas nos campos maus com as pedras que saltam. Trem triciclo para encurtar o mais possível as aterragens e facilitar quando o vento está atravessado na pista. Quanto à autonomia, só um dos entrevistados abordou o problema. Pensa que é suficiente uma autonomia de 5 horas, o que em muitas marcas de aviões evita depósitos suplementares. Velocidade: duas respostas 110 knots e 130 knots. Assentemos numa média. Portanto velocidade de cruzeiro cerca de 120 knots (190 kms./h.)

O número de lugares é respondido por dois entrevistados: 4 lugares. Pensamos realmente que é o ideal, para o tipo de avião particular de turismo ou comercial, dado que são aviões que existem em várias versões de potência e velocidade, desde o rapport económico ao rapport rápido.

A economia é naturalmente um ponto importante, para que o avião seja utilizado com frequência e despreocupação.

A escolha do avião é um ponto capital para que o mesmo seja útil e prático. Dado que o nosso país não é grande, os aviões muito rápidos não têm grande interesse e têm a contra-partida de serem mais caros por hora e verem limitados o número de campos de aviação que podem utilizar.

A opinião das famílias é dum modo geral favorável. Vemos que as esposas acabam por partilhar com prazer nos voos. De resto, a segurança e a comodidade das viagens aéreas, torna este meio de transporte extraordinàriamente prático e se inicialmente existe reacção por parte da família, isso acaba dentro de pouco tempo.

O avião alterou a sua vida? Duas respostas dizem que não alterou. Três que alterou. Na pergunta seguinte, se tinha esmorecido ou perdido o entusiasmo, todos responderam que já não podem passar sem o avião.

Todos reconhecem que o avião veio trazer um prazer novo na vida, sem provocar alterações. Prazer e facilidades.

De resto, a aviação desportiva, como o tiro, como outros desportos, pertence a uma categoria que poderíamos chamar de estimulantes psíquicos, pela precisão, auto-domínio de reacções, concentração, etc., que exige. A vida actual exige do homem uma pluridade e diversidade tal de computações e decisões, que para descançar e, como se costuma dizer, «mudar de posição», ele procura um desporto que corrija a dispersão. Nada melhor do que a aviação para restabelecer esse equilíbrio psíquico.

Se após fazer uma longa viagem de automóvel, uma pessoa pilotar um avião, sente uma sensação de equilíbrio, de qualquer coisa que está a «voltar ao sítio», agradabilíssima.

Ora este fenómeno é precisamente o que muitas pessoas necessitam para aumentarem o seu rendimento profissional, a sua capacidade intelectual e o seu equilíbrio fisiológico.

PENSA QUE A AVIAÇÃO É CARA?

Todas as respostas são unânimes em considerar cara a aviação.

Bom, em primeiro lugar vamos notar novamente que todos as pilotos entrevistados voam quase que por prazer sòmente. Em segundo lugar que o número de horas anual está abaixo do número de horas necessário para que o kilómetro por via aérea fique pelo mesmo preço que o kilómetro em automóvel e que é cerca de 300 horas por ano.

Assim, supunhamos que uma empresa possui um avião que utiliza na sua gestão. Se fizer 300 horas por ano (cerca de 60.000 kilómetros percorridos), a distância percorrida fica-lhe pelo mesmo preço do que se utilizasse um automóvel (incluídas despesas fixas e variáveis). Mas no automóvel demoraria mais de três vezes o tempo necessário para percorrer aquela distância (cerca de 1 000 horas) e tinha além disso a desvantagem da incomodidade de viajar por estradas e o risco que as mesmas viagens oferecem. Ao fim de dois anos (tendo percorrido 120.000 kms.) o automóvel estaria muito desvalorizado. Ao fim de 600 horas o avião pouco se desvalorizou.

Entretanto, durante esses dois anos quantas e quantas horas o avião economizou pela facilidade de organizar programas mais versáteis. Por exemplo, se um dirigente tem um assunto a tratar em Lisboa que lhe demora só uma hora, tendo um avião particular, pode partir do Porto às 8,30, chegar a Lisboa às 10 horas, resolver o seu assunto em duas horas, partir ao meio-dia e estar a almoçar em sua casa, no Porto, às 13,30 e descansadamente prosseguir durante a tarde no seu escritório. Só o avião particular pode proporcionar este programa.

E falando, também, de prestígio a Conta Publicidade, pode ajudar a tornar o avião ainda mais rentável...

Verifica-se, pois, que a aviação não é tão cara como parece em primeira análise. A utilização de um avião particular por muitas empresas, é rentável, atendendo a que se destina a funcionários com elevado preço/hora. Automàticamente, a diminuição de horas perdidas em viagens e a facilidade de organizar programas, são horas caras que a empresa vai obter. Por outro lado, a empresa obtém a tal «faculdade» de deslocações rápidas, que pode aumentar a oportunidade de negócios.

Em muitos casos, se uma empresa não utilizar anualmente o avião o tempo suficiente para o tornar rentável, poderá associar-se com outra empresa para, em conjunto, conseguirem um preço baixo por hora, tal como muitas empresas estão fazendo com equipamentos mecanográficos, Telex, etc.

Quanto ao preço dos aviões, sem dúvida que é muito agravado com direitos e impostos. A isenção, por parte do Governo, destas taxas, sem dúvida animaria muitos particulares e

empresas a adquirirem os seus aviões particulares. A compensação viria naturalmente num aumento de consumo de gasolina, de óleos, de pessoal aeronáutico, seguros, etc., etc.

Mas a acrescentar a estas vantagens compensatórias, há ainda o aumento de uma frota aérea particular, que é sempre um valor estratégico, um aumento de entusiastas pela aviação nos meios jovens, que seriam naturalmente futuros pilotos da força aérea, a valorização de determinadas zonas de difícil acesso, aumento de turismo aéreo, etc. e, até certo ponto, o incremento da aviação particular em Portugal, poderia tornar menos premente o problema das estradas, actualmente muito difíceis e perigosas para viagens rápidas.

O nosso Aero Clube, como aliás todos os aero clubes, poderão ajudar as empresas a estudarem a utilização de aviões para fins comerciais.

Começamos estas considerações por estudar duas questões que influíam no baixo índice de progresso entre nós da aviação particular. Uma, era o preço da aviação de que já fizemos algumas considerações atrás. A outra, é a «crendice» que a aviação é perigosa. E chamamos «crendice», preconceito, convicção ou coisa no género, porque quem quiser realisticamente documentar-se pode saber que o número de vítimas em acidentes por pessoas transportadas por kilómetro terrestre é muito superior ao de vítimas em acidentes por kilómetro aéreo.

Entretanto a imprensa dá muito mais relevo aos desastres de aviação, talvez por considerar menos vulgares estes desastres e por pensar que as pessoas vítimas de desastres de aviação são pessoas normalmente mais importantes e mais valorizadas. Esse destaque, entretanto, dá à grande massa uma ideia errada do número de acidentes aéreos.

A estatística não deixa no entanto de ser ilucidativa.

Mas não precisamos de ir tão longe: a viagem em automóvel é feita numa pequena faixa limitada, que é a estrada. Dum lado e doutro existem obstáculos: do lado esquerdo, veículos em sentido contrário, do lado direito, árvores, valetas, muros, valas, casas, pessoas, etc. A margem de liberdade para desviar de qualquer perigo eminente que surja na estrada (veículo em sentido contrário fora de mão, pessoas atravessando a estrada, animal, idem, ciclistas fora de mão, carros de tracção animal, etc., etc.) é extraordinàriamente reduzida e se no automóvel temos a facilidade de travar, na aviação, temos em contra-partida um caminho sem obstáculos e três dimensões para desviar (no automóvel só temos duas). De resto, no ar, os únicos obstáculos são ùnicamente outro avião, mas para já, em Portugal, infelizmente é um obstáculo raro...

A parte um pouco mais melindrosa da aviação é a aterragem, o momento em que o avião entra em contacto com a terra e está então em circunstâncias semelhantes ao automóvel. Um avião particular ligeiro aterra a cerca de 80 ou 90 kms./hora e a aterragem demora alguns segundos. Um automóvel rola a essa mesma velocidade durante horas, como se disse, numa faixa limitada e cheia de obstáculos.

No avião, a avaria mecânica é a paragem do motor. Nos aviões ligeiros e com um piloto regular, esse facto não passa de um contratempo, pois basta um pequeno descampado para poisar um avião.

No automóvel a segurança assenta sobre quatro pneus, sobre uma direcção, sobre os travões, quer dizer, existem muito mais probabilidades de avaria mecânica. Além disso existe o estado do pavimento, a areia, etc.

Na aviação, o nevoeiro é realmente um facto a ter cuidado. Mas hoje, os modernos equipamentos electrónicos e a comunicação por rádio, eliminam qualquer possibilidade de surpresas.

E agora podemos ainda referir o desgaste físico e psíquico que a condução de um automóvel e a pilotagem de um avião provocam. Não há evidentemente comparação. A condução automóvel é feita de cálculos e computações instantâneas, surpresas, reações rápidas contínuas. Trava-se, acelera-se, calculam-se distância, calculam-se velocidades, medem-se distâncias. É realmente desgastante e só o hábito de conduzir não nos deixa sentir realmente o esforço mental que exige a condução automóvel.

A pilotagem de um avião é incomparàvelmente mais suave, mais tranquila. Há menos momentos de decisões instantâneas, menos computação. Portanto, menos desgaste mental.

Naturalmente que o automóvel é imprescindível. Para já, não tem substituto, dentro das cidades e em pequenas viagens.

Mas para viagens grandes sem dúvida que o automóvel já se vai tornando um tanto ou quanto antiquado...

SERVINDO PARA ALÉM DO DEVER

O major Sarmento de Beires assinando o «Livro de Ouro» do Aero Clube

É propósito do Aero Clube da Costa Verde reunir em justa consagração, que merece ser nacional, todos os pioneiros sobreviventes da Aeronáutica Portuguesa que, para além do dever, tão bem a serviram elevando-a à admiração do mundo.

Entretanto, e porque em Outubro do ano findo se completaram 50 anos sobre o primeiro voo do major piloto-aviador Sarmento de Beires — o herói da Pátria e do Argos, e romântico piloto do *Cavaleiro Negro* na temerária viagem à Madeira em avião de rodas, em 1920 — resolveu o nosso Aero Clube prestar-lhes uma homenagem íntima que, por singela, não deixou de o rodear do calor e simpatia que todos nesta casa lhe tributam.

Alguns dos assistentes à reunião

A reunião marcou um ponto alto na saúdade do herói eleito pelo Povo, e ainda à espera da consagração nacional que lhe é devida: é que nessa mesma semana morrera o tenente Manuel Gouveia, seu companheiro da glória na cavalgada para as terras do oriente e do Cruzeiro do Sul, cujas mãos e saber obraram prodígios na inacreditável conservação do Pátria e do Argos durante aquelas viagens memoráveis.

Outro ponto alto, que muito comoveu o piloto do Argos, foi a presença do seu último aluno de pilotagem, o Dr. Júlio Semedo, ali levado pela mão do arquitecto Guilherme Côrte-Real que, conhecedor do facto, lhe quis fazer reviver alguns momentos dos últimos tempos da Amadora.

Ouvir Sarmento de Beires é reviver páginas de «Portugal a Macau» ou de «Aves que Naufragam»

MINICLUBE CESSNA

Sob o título «A Aviação Particular em Portugal», que noutro local publicamos, transcrevem-se entrevistas com alguns possuidores particulares de aviões. Dessas entrevistas ressalta o facto de a aviação ser cara em Portugal, por várias razões, de entre as quais se destaca o elevado custo dos aviões.

Ora se o avião é caro para um, resulta que se for compartilhado por *n* pilotos o seu custo para cada um destes *n* pilotos importará sòmente em $\frac{1}{n}$ do custo total.

É possível esta associação? As passagens que a seguir reproduzimos extraídas de uma publicação da CESSNA AIRCRAFT CO., Wichita, Kansas, U. S. A. — «**The Cessna Foursome**» dar-nos-ão uma ideia desta possibilidade materializada na constituição dos MINICLUBES.

THE CESSNA FOURSOME
para qualquer número de participantes

O que é o Foursome ou Miniclube

Se V. é um piloto sem avião, simplesmente porque as suas necessidades de viagem ou circunstâncias económicas não justificam ou permitem ser dono exclusivo de um avião, a possibilidade de se juntar com alguém, compartilhando as despesas de um avião, certamente já lhe ocorreu.

Talvez o título FOURSOME lhe dê a impressão que este sistema é só aplicável a quatro pessoas, mas não é essa realmente a intenção deste plano. Os mesmos procedimentos e princípios são aplicáveis a qualquer número de sócios ou participantes. Qualquer variação é aplicável mediante uma divisão.

Como proceder para juntar os sócios adequados? Quantos sócios poderão existir? Como fazer para chegar a um acordo lógico e funcional? Qual será o seu encargo e como é ele determinado?

O CESSNA FOURSOME PLAN está preparado para responder a estas e outras perguntas relacionadas com um plano particular de possuidores de um avião. Este plano elaborado e adaptado, segundo experiências práticas e observações de membros deste tipo de sociedades. Investigações cuidadosamente levadas a efeito e inquéritos minuciosos, permitem-nos apresentar-lhes a orientação mais efectiva para a sua participação numa sociedade de um avião ou MINICLUBE CESSNA.

É um plano que lhe permitirá investir o seu dinheiro num moderno, bem equipado e seguro avião CESSNA, dividindo por quatro, três, ou qualquer número de participantes, os encargos resultantes. Este plano ajudá-lo-á a criar a sua própria independência no voo, a estender esse prazer à sua família, com a consciência da segurança e a poder fazer do avião um instrumento rentável, prático e seguro.

Dividimos o PLANO DO MINICLUBE CESSNA OU FOURSOME em vários «steps», susceptíveis de adaptação da sua parte.

Eu, como participante num Miniclube Cessna?...

O Plano de Associação ou MINICLUBE CESSNA, pela sua natureza de possuidores de aviões, potencialmente preenche a necessidade de um grande número de pessoas. As qualificações para justificar a participação neste plano são simples e poucas, e elas visam sobretudo a finalidade de tornar os transportes agradáveis e fáceis e sobretudo económicos. Com esta fórmula — o MINICLUBE CESSNA — vem permitir que as pessoas possam dispender menos dinheiro e menos tempo nas suas viagens de negócio ou de prazer. A fórmula apresentada baseia-se na utilização do avião durante 300 horas por ano (cerca de 57.000 kms. no modelo CESSNA 150, cerca de 90.000 kms. no CESSNA 210 CENTURION). A utilização deste factor de 300 horas, traz o preço por quilómetro para um nível inferior ao preço do quilómetro por automóvel!

Isto significa que os participantes dum MINICLUBE CESSNA ou FOURSOME só terão que participar num modesto número de Escudos correspondente à sua Acção (Share) de Comparticipação, além do número de horas operacional. As quotas de voo individual variam com o número de participantes. Por exemplo com seis participantes, a quota de voo será de pouco mais de quatro horas por mês. Com três accionistas, as quotas serão de cerca de oito a nove horas por mês. E assim por diante,

Deste número de horas deduz-se naturalmente qual o número ideal de participantes conveniente para constituir cada MINICLUBE.

Lembre-se, entretanto, que estas horas não são para ser somadas ao número de horas que V. actualmente necessita para viajar. São, sim, horas para serem substituídas por aquelas que presentemente gasta em viagens de automóvel ou de combóio. O Bónus nisto tudo, é que V. passará a viajar com extra-conforto, com extra-velocidade, independência e prazer no seu próprio avião. Em contra-partida tem, nas viagens de superfície, sujeição a horários, perigos constantes na estrada, menor interesse, maior desgaste fisiológico de si próprio.

Utilizando o avião V. poderá alargar o seu raio de acção, procurar novas oportunidades para o seu raio de negócio, obter prestígio e simpatia de seus clientes, proporcionar férias mais distantes e variadas a sua família, enfim conseguir umas largas horas extras na sua vida!

Como encontrar os outros participantes?

Supunhamos que já concluiu quantos participantes necessita para formar o seu MINICLUBE, em função do número de horas de voo prováveis. Que fará agora? Como é que encontrará os restantes sócios?

É natural que já conheça outros pilotos interessados, também, em formar o seu MINICLUBE CESSNA. Mas se não tiver realmente esse conhecimento, o mais lógico é dirigir-se a um Agente CESSNA. Então ele o porá em contacto com pessoas com os mesmos pontos de vista que V. Nas suas visitas e contactos com um Agente Cessna encontrará muitos pilotos, desejosos de adquirir o seu próprio avião mas cuja utilização não é suficiente para justificar a posse rentável exclusiva do mesmo.

Um Agente CESSNA tem por norma o serviço de fazer entrar em contacto pessoas interessadas na aquisição de aviões, através do sistema MINICLUBE. Não deixe de pôr os seus pontos de vista ao seu Agente CESSNA.

A experiência nos mostra que muitos membros dos vários Clubes a que V. pertence, estarão interessados em fazer-se pilotos e adquirir o seu próprio avião. Os seus Clubes, as suas reuniões sociais, os seus amigos são bons locais para encontrar «partners» para o seu Miniclube.

Através dos seus amigos, dos seus Clubes, etc., V. poderá multiplicar as suas oportunidades de formar o seu FOURSOME!

O que vamos combinar em conjunto para formar um Miniclube?

Reunidos os possíveis interessados, vamos tomar conhecimento de um projecto de Plano de Organização. Neste plano é sugerido que cada participante se compromete a aceitar as bases quer financeiras, quer de responsabilidade moral em que foi constituído e a sua alteração e estabelecimento definitivo só deve ser feita de comum acordo, afim de alterar qualquer ponto que ulteriormente se verifique necessário.

É sugerido que o MINICLUBE seja constituído para benefício e protecção mútua. Os encargos e responsabilidades distribuídos a cada um dos componentes serão rodados, afim de que cada qual possa aperfeiçoar e melhorar o serviço durante o tempo que lhe estiver distribuído.

As regras referentes ao governo e uso do avião têm de ser escritas e concordadas. Uma feição legal destas regras poderá ser dada por um profissional.

N. R. — *O Aero Clube da Costa Verde, ou o seu associado piloto-aviador António A. Teixeira, com endereço na T. Águas Livres, 28-2.º-E. — Telefone, 683914 — Lisboa, estão à disposição de todos os interessados na constituição destes agrupamentos.*

Seja sócio do AERO CLUBE DA COSTA VERDE e terá:

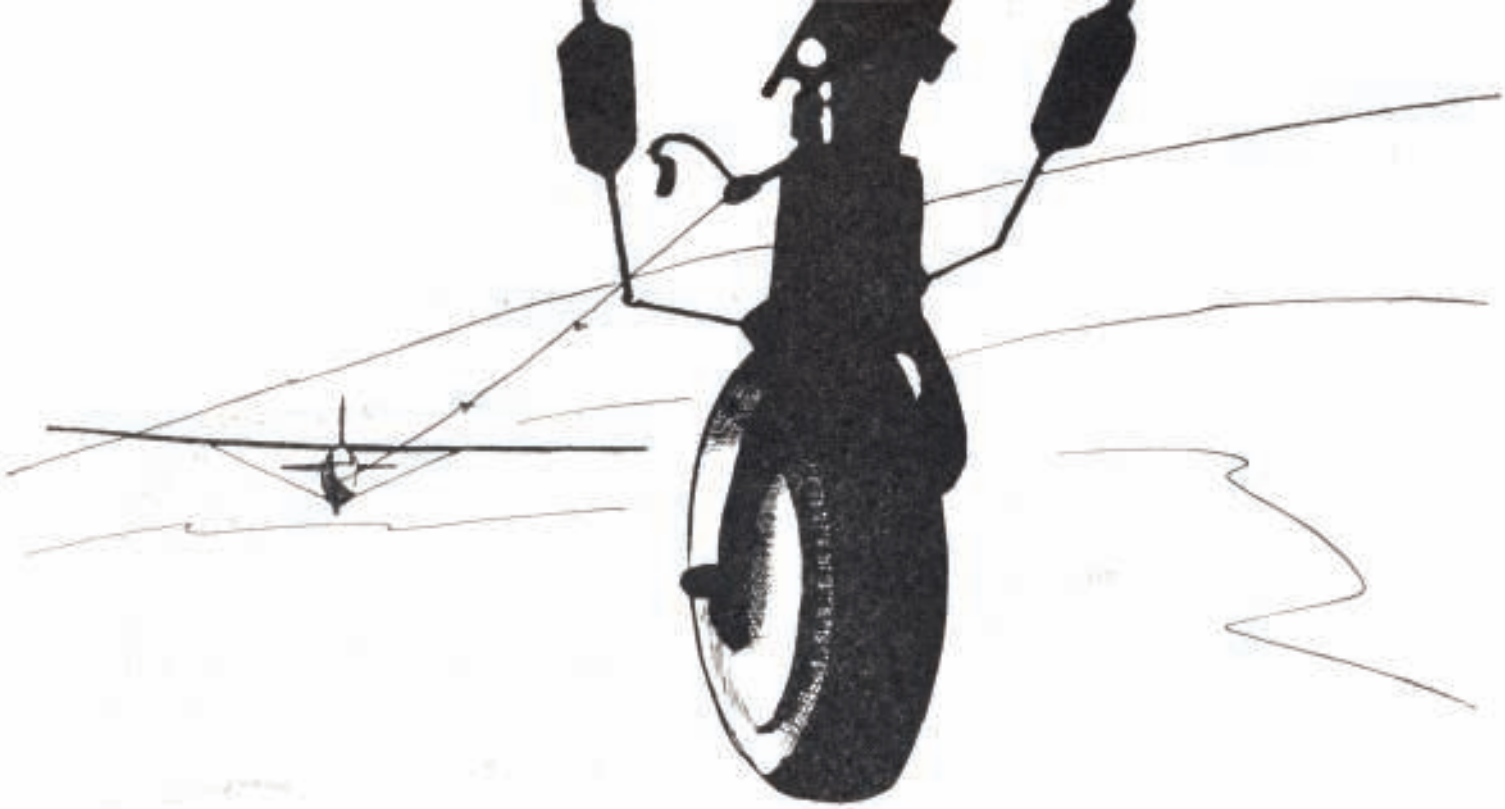
— Uma magnífica Sede Social, no centro de Espinho com biblioteca, jogos e Secção de Aeromodelismo;

— Um Restaurante-Bar junto das nossas instalações desportivas, à margem da Lagoa de Paramos;

— Uma Secção de Campismo;

— Uma Secção de Tiro aos Pratos e ao Voo;

— E também um voozinho se... gostar de voar! ..



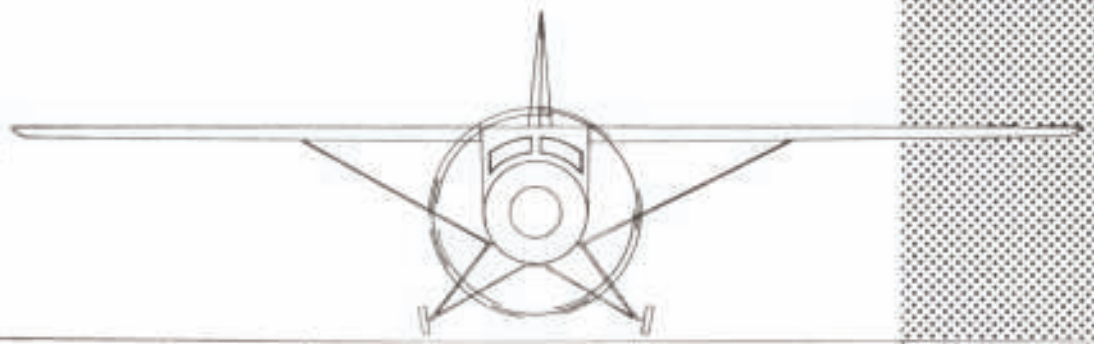
VOO À VELA

A Escola de voo à vela do Aero Clube da Costa Verde tem vindo a produzir os seus frutos.

Já foram formados 3 pilotos e renovadas várias licenças.

Têm dado o seu concurso gracioso para que se mantenha em actividade permanente o Ventura como instrutor e rebocador; o Serra o Quinta como rebocadores.

Presentemente temos dois aviões Auster D 5 160 CV para reboque havendo vários alunos em instrução e pilotos em treino para revalidação das licenças.



NOTÍCIAS DOS AERO CLUBES

CENTRO AERONÁUTICO DA ASSOCIAÇÃO ACADÉMICA DE COIMBRA

Mercê das novas directrizes traçadas pela nova Direcção do Centro Aeronáutico da Associação Académica de Coimbra, as instalações do Aeródromo de Cernache estão a passar por ampla remodelação de que se destaca a reconstituição do hangar que passará a dispor de pavimento betonilhado a cimento.

Está em projecto a construção de um restaurante-bar anexo. Esta construção, que se prevê para breve, irá contribuir valiosamente para um maior convívio da família aeronáutica coimbrã.

AERO CLUBE DE VISEU

O Aero Clube de Viseu vai retomar em breve a actividade aeronáutica.

As instalações de voo foram profundamente remodeladas, tendo sido reconstruído o hangar e construídas salas anexas para pilotos e de estar.

Logo que este Aero Clube consiga resolver o problema da manutenção do material de voo receberá, por cedência da Direcção-Geral da Aeronáutica Civil, um avião AUSTER D5.

AERO CLUBE DE MIRANDELA

Com nova Direcção, disposta sinceramente a trabalhar para reanimar a actividade, há muio suspensa, no Campo Brito Pais, e a quem «Gás em Grande» saúda entusiásticamente, o Aero Clube de Mirandela espera ter operativas dentro em breve os seus dois aviões que muito irão contribuir para uma melhor e mais proveitosa divulgação da Aviação no modesto transmontano.

AERO CLUBE DE BRAGA

O Aero Clube de Braga teve, durante o ano que decorre, apreciável actividade, acusando nítida melhoria em relação ao ano passado.

Está em vias de conclusão a instalação da nova Sede Social na Avenida Central, estando em estudo a localização no Aeródromo da Palmeira de um parque de jogos destinado a voleibol, ténis, badmigton, e, possivelmente, uma pista de Karting.

Na Escola de Pilotagem foi recentemente «largada» a aluna-piloto Adelaide Aurora de Oliveira, devendo as provas para obtenção do respectivo certificado realizar-se em Novembro.

Adelaide Aurora de Oliveira

N. R. — Para as cerimónias que assinalaram esta «largada» foi o Aero Club da Costa Verde amàvelmente convidado, o que muito agradecemos.

ESCOLA DE PILOTAGEM DO AERO CLUBE DA COSTA VERDE

A nossa Escola de Pilotagem, que tem como instrutor o piloto-aviador José A. Guimarães (Serra) e como Monitor de voo o piloto-aviador Lago Passos, tem funcionado com regularidade tendo formado no período de Janeiro a Agosto deste ano 4 novos pilotos.

Para o próximo exame, a realizar em Novembro, estão prontos a prestar provas mais 10 alunos.

Para o próximo ano encontram-se já inscritos 23 alunos.

Da actividade deste ano resulta o facto mais agradável da presença de duas simpáticas jovens que foram já «largadas» e devem prestar provas em breve, como em outro local referimos.

gás em grande

Às entidades a quem o **Aero Clube da Costa Verde,** deve grande parte da sua valorisação.

Direcção-Geral da Aeronautica Civil
Força Aérea Portuguesa
Governo Civil de Aveiro
Câmara Municipal de Espinho

e, muito particularmente, aos seus ASSOCIADOS presta «gás em grande» justa e merecida **HOMENAGEM.**

ZONA DE RECREIO INFANTIL

Enquanto os pais voam nos aviões, os filhos «voam» no baloiço

Nas suas instalações no Aeródromo de Paramos, o Aero Clube da Costa Verde procura criar as melhores condições de atracção e de permanência para que aqueles que não voam, ou enquanto não voam, possam passar umas horas agradáveis...

Os mais pequenos dispõem de uma ampla zona de recreio onde, na mais completa segurança, podem brincar à vontade.

INICIE O SEU FILHO NOS SEGREDOS DO AR, INSCREVENDO-O NA NOSSA ESCOLA DE AEROMODELISMO

Estação de Rádio do Aero Clube da Costa Verde

O Aero Clube da Costa Verde dispõe no Aeródromo de Paramos de estação de rádio própria em H. F. na frequência utilizável nas comunicações terra e ar.

Está em estudo a montagem de equipamento em V. H. F. para equipamento dos aviões.

DISTÂNCIAS EM QUILÓMETROS E AZIMUTES VERDADEIROS
ENTRE OS AERÓDROMOS METROPOLITANOS

	ALBUFEIRA	AVEIRO	BRAGANÇA	BRAGA	CHAVES	COIMBRA	COVILHÃ	ESPINHO	FARO	FIG. DA FOZ	GAVIÃO	LISBOA	LOULÉ	M. CAVALEIRO	MIRANDELA	MONTE REAL	MONTIJO	OTA	PORTO	SANTA CRUZ	SINES	SINTRA	TANCOS	VISEU
ALBUFEIRA		475	206	154	395	111	497	538	518	336	357	429	31	337	260	197	336	503	491	305	187	225	458	241	102	209	283	402
		009	343	041	355	020	356	014	008	357	011	356	104	352	010	339	001	013	011	351	341	345	357	338	335	335	359	006
AVEIRO	475		303	353	132	366	87	77	44	159	119	328	479	180	274	318	148	44	23	206	322	281	104	293	294	321	219	77
	189		207	178	236	186	289	045	001	214	181	248	186	222	189	207	206	082	053	216	205	208	264	213	198	210	201	208
AVEIRA	206	303		180	198	135	303	376	343	148	202	234	225	138	120	15	155	340	324	105	20	22	261	40	108	27	87	226
	163	027		118	007	133	009	030	022	018	041	008	156	008	060	215	026	030	028	007	360	014	007	315	170	255	041	025
BRAGANÇA	154	353	180		308	64	395	407	397	249	235	337	143	261	151	183	238	373	366	336	172	196	364	218	146	201	179	291
	221	356	206		326	260	344	005	357	333	354	339	209	326	338	291	337	003	359	322	291	304	340	300	261	292	325	347
BRAGA	395	132	198	308		297	106	208	161	60	115	36	408	50	157	211	72	176	155	92	218	176	64	177	300	209	134	72
	175	055	187	155		166	014	051	042	180	112	013	170	180	150	189	143	057	055	187	187	186	005	197	182	194	166	084
CHAVES	111	366	135	64	297		394	427	409	239	248	330	144	244	152	134	230	392	382	214	122	148	358	174	82	151	163	298
	209	006	313	080	346		354	013	008	348	008	349	183	340	003	307	353	012	009	337	306	321	350	314	282	305	346	360
COIMBRA	497	87	303	355	108	394		140	85	157	168	70	508	168	245	317	161	122	102	198	323	281	44	283	405	315	233	106
	179	109	165	164	194	174		079	078	182	151	194	176	192	168	190	174	094	098	191	189	189	208	198	185	194	179	154
COVILHÃ	538	77	176	407	208	427	140		55	234	181	180	541	256	279	382	221	37	54	282	394	355	171	368	463	395	291	152
	194	225	210	185	231	193	258		260	219	199	239	181	224	198	211	213	207	222	219	209	211	248	216	202	213	207	217
ESPINHO	518	44	343	337	161	409	85	55		196	162	131	524	214	257	358	188	44	35	243	362	321	117	330	436	359	261	118
	180	181	202	177	222	186	259	080		207	181	230	184	214	187	204	201	121	149	210	202	204	242	210	188	206	198	199
FARO	336	159	148	249	60	238	157	234	196		87	92	350	31	100	162	23	198	180	49	187	126	120	135	246	163	75	81
	177	034	188	153	340	168	002	038	027		001	352	172	262	144	200	093	039	036	221	196	198	353	213	187	206	171	039
FIG. DA FOZ	357	119	202	235	115	248	166	181	162	87		125	362	118	98	217	65	145	134	128	218	183	147	204	282	225	115	61
	181	001	221	174	292	188	331	019	001	261		209	186	262	197	220	258	016	009	247	217	224	317	232	204	225	221	326
GAVIÃO	429	108	234	337	36	330	70	180	131	92	125		442	96	185	247	99	151	130	128	253	212	27	213	336	245	167	69
	176	068	180	159	183	169	014	038	050	172	129		172	191	158	190	159	066	065	199	187	187	353	196	183	194	172	114
FARO	31	479	225	143	408	114	508	541	524	350	362	442		352	266	220	346	505	496	321	209	244	471	264	128	233	275	410
	244	009	339	029	350	003	350	011	004	352	006	352		347	002	332	356	010	008	346	334	339	353	333	323	329	353	000
FIG. DA FOZ	337	180	138	281	50	244	166	256	214	31	118	96	352		118	151	54	221	203	33	158	116	123	117	241	149	92	106
	172	042	188	146	010	160	012	044	034	092	082	011	167		131	168	087	045	042	182	180	185	007	201	180	196	329	051
GAVIÃO	260	274	120	151	157	152	245	279	257	100	98	185	266	118		134	87	243	231	101	131	106	213	136	186	146	47	144
	190	008	240	158	330	183	348	018	007	324	017	338	182	311		237	336	016	012	298	232	249	340	256	208	243	278	358
LISBOA	197	218	15	183	211	134	317	392	358	162	217	247	220	151	134		170	355	339	119	12	37	275	45	95	18	103	240
	156	027	038	111	000	127	010	031	024	020	040	010	192	008	057		028	030	028	010	136	022	008	334	164	290	040	025
LOULÉ	336	148	155	238	72	232	161	221	189	23	65	99	346	54	87	170		185	169	65	173	134	126	147	249	173	74	70
	161	025	208	157	322	173	354	033	021	273	079	339	176	267	158	208		033	029	236	202	208	342	221	192	213	009	024
M. CAVALEIROS	503	44	340	373	176	392	122	37	44	198	145	151	505	221	243	355	185		21	246	358	319	145	332	426	359	254	117
	193	242	210	183	237	192	274	027	301	219	196	246	150	225	198	210	213		252	220	209	212	258	217	202	214	207	221
MIRANDELA	491	23	324	366	155	302	102	54	35	180	134	130	498	203	231	339	169	21		228	342	302	125	315	413	342	239	99
	191	227	208	179	235	199	279	042	329	216	189	245	189	222	192	208	209	072		217	206	210	258	215	200	211	204	214
MONTE REAL	305	206	105	238	92	214	198	282	243	48	128	128	321	33	101	119	65	248	228		125	93	156	87	209	117	58	130
	171	030	187	142	007	157	011	039	030	041	067	009	155	002	116	190	058	040	037		186	185	005	208	179	199	131	040
MONTIJO	187	322	20	172	218	122	323	394	362	167	218	253	209	158	131	12	173	358	342	125		42	281	55	86	29	104	244
	151	035	180	111	007	126	009	029	022	016	037	007	154	006	052	316	023	029	026	006		007	006	329	168	297	033	023
OTA	225	281	22	186	176	146	281	355	321	126	183	212	244	116	106	37	134	319	302	83	42		240	34	126	42	68	204
	165	028	194	124	006	141	009	031	024	018	044	007	159	005	069	202	028	032	030	005	187		005	280	174	228	048	026
PORTO	458	104	261	364	64	358	44	171	117	120	147	27	471	123	213	275	126	145	125	156	281	240		239	364	272	195	87
	177	044	197	180	185	170	029	080	062	173	137	173	173	187	160	188	162	078	078	185	186	185		194	182	191	172	130
SANTA CRUZ	241	232	40	218	177	174	283	368	330	135	204	213	264	117	136	45	147	332	315	87	55	34	239		139	34	94	216
	169	033	195	120	017	134	016	036	030	033	052	016	153	021	078	154	041	037	035	028	149	100	014		161	176	065	035
SINES	102	394	108	146	300	82	405	463	436	246	282	336	128	241	188	95	248	428	413	209	86	125	364	139		107	175	318
	155	018	356	081	002	022	005	022	018	007	024	002	143	009	028	344	012	022	020	359	348	354	002	341		336	013	014
SINTRA	209	331	27	201	209	151	315	395	359	163	225	245	233	149	146	18	173	359	342	117	29	42	272	34	107		111	243
	155	000	076	112	014	125	014	033	026	028	045	014	149	016	063	110	033	034	031	019	117	048	011	356	158		049	029
TANCOS	283	219	87	179	134	183	233	331	261	75	115	167	275	92	47	103	74	254	231	58	104	68	195	94	175	111		143
	178	031	221	145	348	166	359	027	018	351	041	352	173	148	058	220	189	027	024	311	213	226	352	345	183	229		016
VISEU	402	77	226	291	72	256	165	152	116	81	61	69	412	106	144	240	70	117	99	130	244	204	87	216	318	243	143	
	186	026	205	167	264	180	334	027	019	219	146	294	180	231	178	205	204	041	034	220	203	206	310	215	194	209	196	

BASE: World Aeronautical Chart ICAO 1:1000000

NÃO DEVERÁ SER UTILIZADO, EM CASO DE ESTIMA, SANÇÃO DA MESMA AUTORIZAÇÃO PRÉVIA DO S.N.F.A. OU DO COMANDO DA BASE

INSTRUÇÕES PARA USO EXCLUSIVO DA TABELA

1 — Na coluna vertical de aeródromos procure o aeródromo de partida.

2 — Na coluna horizontal de aeródromos procure o aeródromo de destino.

3 — No cruzamento da coluna horizontal do aeródromo de partida com a coluna vertical do aeródromo de destino encontra: 2 números.

4 — O número superior indicará a distância quilométrica: o número inferior corresponderá ao azimute verdadeiro respectivo.

PARA ENCONTRAR O RUMO DE BÚSSOLA:

5 — Averigue os valores de direcção e velocidade de vento à altitude a que pretende voar.

6 — Estabeleça e resolva, gràficamente ou por calculador, o seu triângulo de velocidades.

7 — Ao valor do azimute verdadeiro do aeródromo para onde deseja seguir, some ou subtraia o valor absoluto da correcção de abatimento encontrado conforme o abatimento para a esquerda ou para a direita.
O resultado obtido será o seu rumo verdadeiro.

8 — Ao rumo verdadeiro some o valor absoluto da declinação magnética encontrando deste modo o rumo magnético.

9 — Para encontrar o rumo de bússola consulte a tabela de desvios que deve estar junto à bússola do seu avião.

GÁS EM GRANDE

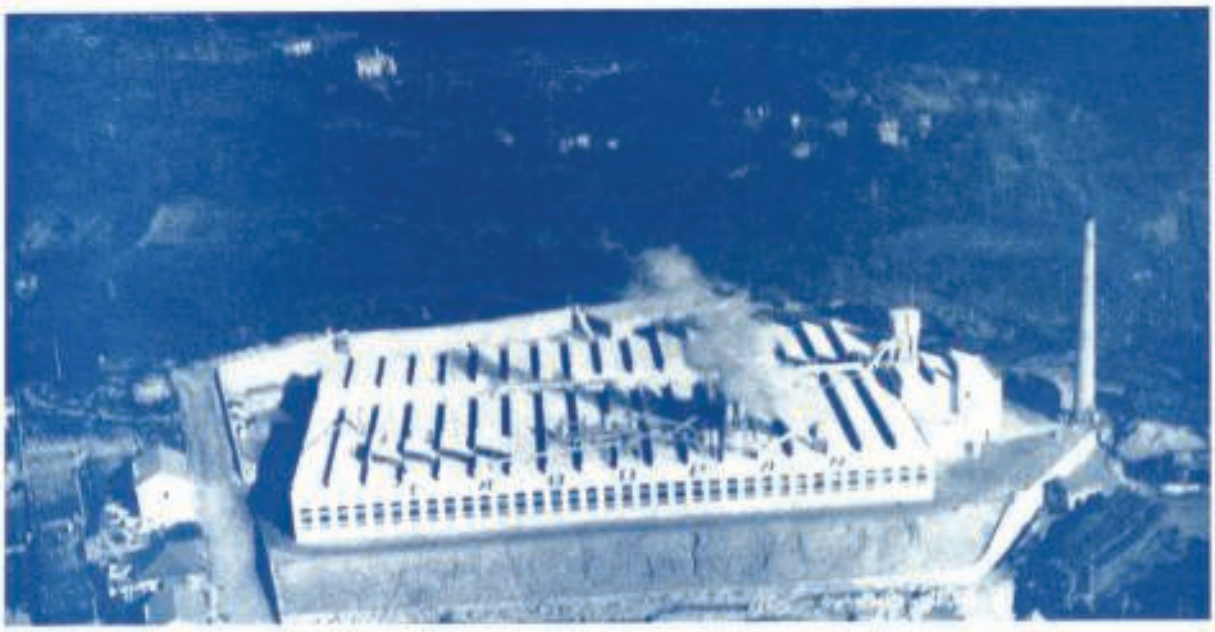
N.º 15 - Setembro

SUMÁRIO

Gás em Grande, presente no 9.º aniversário
Evocação
Um amigo de vez em quando
Sal e Pimenta
Nova Sede
Aeromodelismo
Oficina de Manutenção
A nossa Festa de Anos
Visitas que nos honram
Novos Pilotos
Mocidade Feminina
Ria de Aveiro
Projecto de Estalagem
Intercâmbio Desportivo
Largadas
Vamos Voar
Segurança de Voo
Coisas do Arco da Velha
Gás em Grande, apresenta
A Aviação Particular em Portugal
Servindo para além do dever
Miniclube Cessna
Voo à Vela
Dos Aero Clubes
Agradecimento
Distâncias e Azimutes

Fábrica de Madeira Aglomerada "Tabopan"

TELEFONE, 53 — AMARANTE



UMA DAS MAIS MODERNAS INSTALAÇÕES DA EUROPA NA PRODUÇÃO DE MADEIRA AGLOMERADA

Placas de 2,50 × 1,25 — 2,13 × 1,25 — 2,13 × 1,00 — 2,13 × 90-80-75-70 e 2,00 × 1,00

Espessura: 2 a 40 milímetros para todas as aplicações

Portas, Lambrins, Tectos, Mobiliário, Construção Civil e Naval, Casas Pré-fabricadas, Carteiras e Mobiliário Escolar, Hangares, Zincogravuras, etc., etc. • Esta Madeira foi considerada pelos famosos cientistas Germânicos em Madeira Aglomerada, Engenheiro H. F. Schewiertz, de Hamburgo, e Professor Wilhelme Klauditz, da Universidade Técnica de Braunchweig como a melhor que se tem produzido na Europa.

Também o Laboratório Nacional de Engenharia Civil, de Lisboa, a considerou igual aos melhores produtos similares estrangeiros. • As construções de maior categoria têm preferido «**Tabopan**», madeira de excepcional qualidade; não torce, não racha, não arde e dura quatro vezes mais que a madeira maciça.

A única fábrica Europeia que produz Placas de 2, 3, 4, 5 e 6 MILÍMETROS DE ESPESSURA COM UMA RESISTÊNCIA de 407 kg cm2 (cerca de 3 vezes mais que a madeira maciça).

AGÊNTE DISTRIBUIDOR NO PORTO:
SOCIEDADE COMERCIAL JOSÉ SOARES, L.DA
RUA RODRIGUES SAMPAIO, 169-2.º
TELEFONE 28091 — PORTO

AGÊNTE DISTRIBUIDOR EM LISBOA:
ALVES DE SÁ & C.A, L.DA
RUA DAS JANELAS VERDES, 86
TLFS. 666084 - 669428 - LISBOA

SOC. IMP. ENRIQUE THUMANN, S. A. R L.
PORTO — 239, RUA DUQUE DE LOULÉ, 247
TELEFONES: 25102-25103-25104

DELEGAÇÃO EM LISBOA — PRAÇA DO AREEIRO, 10-A — 10-B
TELEFONES: 729074-729075