

GÁS EM GRANDE

ORGÃO OFICIAL DO AERO CLUBE DA COSTA VERDE

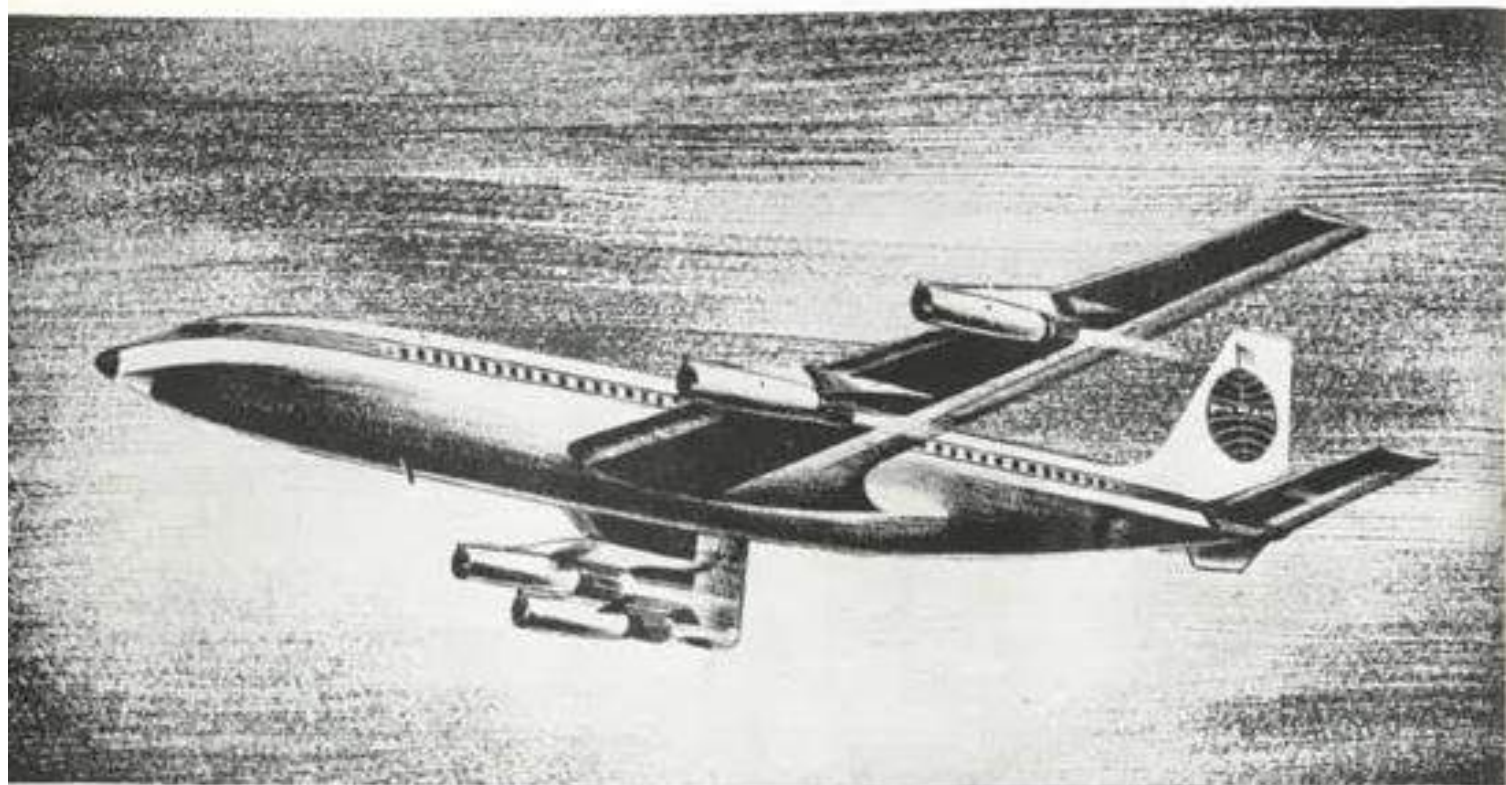
26 DE SETEMBRO DE 1951



26 DE SETEMBRO DE 1955

1

ESPINHO—JUNHO, 1959



A MOBIL ABASTECE O PRIMEIRO AVIÃO COMERCIAL A JACTO DA PAN AMERICAN

O primeiro avião de propulsão a jacto da Pan American a oferecer serviço de passageiros através do Atlântico, um Boeing 707, foi abastecido com produtos MOBIL.

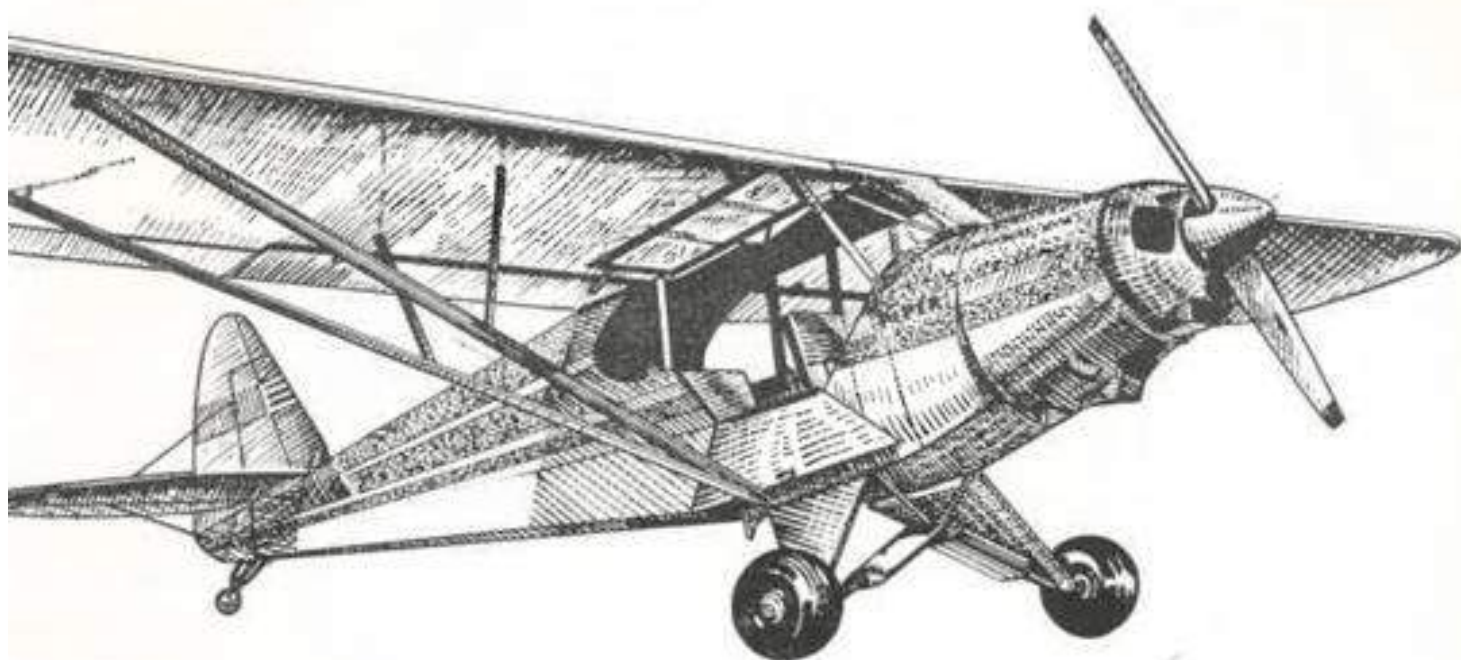
Desde 1938, data que a Pan American iniciou um serviço de passageiros entre a América e a Europa, os seus aviões utilizam exclusivamente combustíveis e lubrificantes MOBIL.

COMBUSTIVEIS
LUBRIFICANTES
PARA A AVIAÇÃO

Mobil Oil Portuguesa



PIPER *Super* CUB



SEGURO

RÁPIDO

CÓMODO

ECONÓMICO

INSTRUÇÃO • TURISMO • DESPORTO • COMÉRCIO

ICAL

IMPORTAÇÃO E COMÉRCIO DE AUTOMÓVEIS, L.^{DA}

AVENIDA DA LIBERDADE, 35-1.º

LISBOA

POLIDORES
EFA-ACEC



MAIS DE 50 MODELOS
DE 1.500 e 3.000 r. p. m.
2 e 4 APOIOS

AGENTE OFICIAL: **BONNEVILLE OLIVEIRA** R. DE CAMÕES, 310 - PORTO



MARCA REGISTRADA

HÉRCULES
FÁBRICA DE PLÁSTICOS

INJEÇÃO • COMPRESSÃO
EXTRUSÃO • VÁCUO

AFONSO HENRIQUES
ESPINHO

END. TELEGRÁFICO APARTADO 40
"HÉRCULES" TELEFONE 144

SUCESSIVAS NOVIDADES EM ARTIGOS:

RELIGIOSOS
RELIGIOSOS C/ MÚSICA

UTILIDADES BRINQUEDOS C/ MÚSICA
M É N A G E BRINQUEDOS C/ CORDA
EMBALAGENS BRINQUEDOS

FILME PLÁSTICO

PERGAMOIDES
PARA ESTOFOS E PAREDES

PAVIMENTOS
EM ROLO E MOSAICOS

TERMOLAMINADOS
PARA MÓVEIS E OUTROS FINS

ALUMÍNIOS
PARA A CONSTRUÇÃO
CIVIL E CARROÇARIAS



MARIO SANTOS

340, RUA SÁ DA BANDEIRA, 342
TELEFONE, 25477
PORTO



Fábrica de Madeira Aglomerada "Tabopan"

TELEFONE, 53 — AMARANTE



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

Placas de $2,50 \times 1,25$ — $2,13 \times 1,25$ — $2,13 \times 1,00$ — $2,13 \times 90$ — 80 — 75 — 70 e $2,00 \times 1,00$
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. P. Schewiertz, de Hamburgo, e Professor Wilhelm Klauditz, da Universidade Técnica de Braunschweig 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 da 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 ESPESURA COM UMA RESISTÊNCIA de 407 kg cm² (cerca de 3 vezes mais que a madeira maciça).

AGENTE DISTRIBUIDOR NO PORTO:

SOCIEDADE COMERCIAL JOSÉ SOARES, L.^{DA}
RUA RODRIGUES SAMPAIO, 169-2.º
TELEFONE 28091 — PORTO

AGENTE DISTRIBUIDOR EM LISBOA:

ALVES DE SÁ & C.ª, L.^{DA}
RUA DAS JANELAS VERDES, 86
TELEF. 444034-449422 — LISBOA

APRENDA A VOAR
COM SEGURANÇA
NA ESCOLA DE
PILOTAGEM DO
AERO CLUBE DA
COSTA VERDE
E S P I N H O



POR FALTA DE ESPAÇO NÃO PUBLICAMOS NESTE NÚMERO A LISTA DAS FIRMAS COMERCIAIS QUE NOS TÊM AJUDADO, E QUE TORNARAM, ASSIM, POSSÍVEL O MUITO QUE ATÉ AGORA JÁ ESTÁ FEITO. CONTUDO NÃO AS ESQUECEREMOS E NO PRÓXIMO NÚMERO LHEs RENDEREMOS A JUSTA HOMENAGEM QUE MERECEM

Avisamos os nossos Associados que a entrada para as instalações de Paramos é feita, por enquanto, pela porta de armas do G. A. C. A. n.º 3, mediante a apresentação do respectivo cartão

VINAGRE & CORTE-REAL, L.^{DA}

A R Q U I T E C T O S



PRAÇA FILIPA DE LENCASTRE, 22-6.º-Sala 99

PORTO

GÁS EM GRANDE

ÓRGÃO OFICIAL DO AERO CLUBE DA COSTA VERDE

(COMISSÃO CULTURAL E DE PROPAGANDA)

EDIÇÃO E ADMINISTRAÇÃO: RUA 15, N.º 345 — TELEFONE 668 — ESPINHO

SUBSIDIADA PELA DIRECÇÃO GERAL DA AERONÁUTICA CIVIL, PELO SUBSECRETARIADO DE ESTADO DA AERONÁUTICA E PELA COMISSÃO MUNICIPAL DE TURISMO DE ESPINHO

EDITOR FRANCISCO ALCOFORADO DE MENEZES	DIRECTOR ARTUR DIAS CRUZ	CHEFE DE REDACÇÃO GONÇALO ESTRELA RÉGO PASM
---	-----------------------------	--

COLABORAÇÃO ARTÍSTICA DE
GUILHERME CÔRTE-REAL e JOÃO QUINTA

COMPOSTO E IMPRESSO NA TIPOGRAFIA PROGRÉDIO
RUA DO MONJARDIM, 437-A • TELEFONE, 22862 • PORTO

N.º 1 — JUNHO DE 1959

SUMÁRIO

- "O Porquê de Gás em grande" Joaquim Pimenta
- Palavras de Sua Ex.^a o Ministro das Comunicações
- Palavras de Sua Ex.^a o Subsecretário de Estado da Aeronáutica
- Discurso do Ex.^{mo} Sr. Director Geral da Aeronáutica Civil
- Palavras do Ex.^{mo} Sr. Chefe do Estado Maior da Força Aérea
- Artigo do Ex.^{mo} Sr. Presidente da Câmara Municipal de Espinho
- Visão Aérea e Altitude Moral Prof. Doutor Amorim Girão
- O "Alouette" foi a vedeta Joaquim Pimenta
- O "Ovo e Você" Transcrição do Boletim de Segurança de voo, N.º 11 da Base Aérea N.º 6
- Função, Estrutura e Forma António Côte-Real
- Coisas do Arco da Velha Alcoforado Menezes
- Agenda para Pilotos
- Ecos do passado — Blériot —
O Concurso de Reims Alcoforado Menezes
- Lagoa de Paramos Joaquim Pimenta
- A Força Aérea em Braga Reportagem de Joaquim Pimenta e Alcoforado Menezes
- O Aero Clube da Costa Verde
Projecta-se no Futuro Manuel Laranjeira

NA CAPA: Inauguração do Aeródromo de Paramos em 20 de Setembro de 1931

Reabertura em 28 de Setembro de 1958 pelo Aero Clube da Costa Verde

O PORQUÊ DE «GÁS EM GRANDE»



O Aero-Clube da Costa Verde acabava de consolidar a sua existência legal como membro da família aeronáutica portuguesa, realizando a sua primeira Assembleia Geral para eleição dos Corpos Gerentes do Clube.

Num pronúncio feliz do que viria a ser a sua actividade no futuro, a Direcção, no momento exacto em que foi eleita, escolheu os colaboradores com quem deveria realizar a magnífica obra que é hoje o Aero-Clube da Costa Verde, e nomeou as diferentes Secções que teriam de orientar e disciplinar as variadíssimas actividades em que teria de se desdobrar.

A Secção Cultural e de Propaganda, nesse momento criada, identifica-se, portanto, com a própria Direcção do Aero-Clube, a quem está íntima e profundamente vinculada e que com ela, desde o primeiro dia da sua existência comum, tem procurado, a par e além dos problemas culturais, manter entre os associados do nosso Aero-Clube o fogacho do entusiasmo com que fizeram esta coisa grandiosa no meio aeronáutico civil português, que é o Aero-Clube da Costa Verde, e levar a todos, pela escrita e pela palavra, em circulares ou na Imprensa e na Rádio, o eco materializado do palpitar e do crescer do ser embrionário em 16 de Janeiro do corrente ano, hoje com prerrogativas de maior idade pelo crescimento desbordado que em tão curto lapso de tempo sofreu.

Daqui a necessidade e o desejo de dotar o Aero-Clube da Costa Verde com um órgão de divulgação inteiramente seu, que fosse capaz de levar a todos os que vivem para a Aviação Militar ou Civil, e nesta, Comercial ou Desportiva, a mensagem de coexistência e camaradagem que informa o espírito que fundou e orienta o Aero-Clube da Costa Verde.

A ideia primária e original da sua Secção Cultural e de Propaganda em breve tomou vulto e depressa transcendeu da vontade dos membros daquela Secção, para ser um dos

objectivos imediatos do Aero-Clube, emparelhado exactamente com a inauguração da sede social e com a construção dos «hangares» no Aeródromo de Paramos.

Era preciso um nome para a Revista, um nome de sabor aeronáutico. Inúmeros foram sugeridos, alguns mesmo de poética beleza! A mim afigurava-se que o título da Revista, além do sabor aeronáutico pretendido, devia traduzir também algo do modo de formação do Aero-Clube da Costa Verde e, particularmente, da animosa vontade de trabalhar dos seus fundadores, directores actuais e da sua massa associativa a quem tudo se deve neste arranque a 100% de potência que tem sido — em menos de um ano decorrido — a vida do Aero-Clube da Costa Verde.

«GÁS EM GRANDE», pensava eu, seria a síntese de tudo quanto se fez e do modo como se fez. No apoio caloroso do architecto Guilherme Corte-Real, com o entusiástico «...bem lembrado» com que o Walter Cudell acolheu o nome por mim proposto, fizeram de «GÁS EM GRANDE» o título da Revista que o nosso Aero-Clube começa hoje a publicar.

Depois tudo foi fácil graças ao valioso apoio, que nunca poderemos pagar, que nos prestaram:

Sua Ex.^a o Subsecretário de Estado da Aeronáutica
o Ex.^{mo} Sr. Director Geral da Aeronáutica Civil
o Ex.^{mo} Sr. Director dos Serviços de Censura

a quem testemunhamos o nosso reconhecido agradecimento.

«GÁS EM GRANDE» será, portanto, a mensagem viva e permanente do Aero-Clube da Costa Verde, aberta, franca e entusiásticamente, a todos quantos tenham alguma coisa de novo para dizer a bem da Aviação.

Todos os assuntos de carácter aeronáutico, cultural e de turismo nos interessam; mas um há a que nos propomos devotar com o maior empenho e entusiasmo — SEGURANÇA DE VOO. E é assim que, por amável deferência do Ex.^{mo} Snr. Chefe do Estado Maior da Força Aérea, iremos transcrevendo em cada número de «GÁS EM GRANDE», artigos dos «Boletins de Segurança de Voo» editados pelas Bases Aéreas Militares.

«SEGURANÇA DE VOO» é a palavra de ordem que anteporemos a todas as manifestações aeronáuticas do nosso Aero Clube, preparando-as convenientemente em terra, desde a elementar e simples «volta de pista», à mais complexa das viagens.

«SEGURANÇA DE VOO» será também a campanha, a primeira mas nunca acabada campanha de «GÁS EM GRANDE».

Os conselhos de sensatez e prudência, mas sobretudo humanos, que o Director da nossa Escola de Pilotagem, Senhor Major João da Cruz Novo começa hoje a dirigir aos pilotos do Aero-Clube da Costa Verde, marcam o início desta campanha que «GÁS EM GRANDE» deseja estender a todos os Aero-Clubes, a todos os pilotos e a todos quantos queiram trabalhar para uma

«AVIAÇÃO MAIOR E MAIS SEGURA».

Este o «porquê» de «GÁS EM GRANDE».

Junho de 1959.

JOAQUIM PIMENTA

Piloto-Aviador



O “espírito do ar”, espécie de espírito de cavalaria da nossa época, que anima os jovens que se dedicam à Aviação, entronca naquelas tradições de heroísmo que, através dos tempos, caracterizaram a raça portuguesa e a levaram a todos os continentes.

A mocidade de Espinho merece, por isso, louvores pela iniciativa a que se lançou e que há-de ser um novo motivo de valorização dessa zona de tão peculiares encantos.

Na medida das suas possibilidades, o Ministério das Comunicações, através da Direcção Geral da Aeronáutica Civil, dará todo o seu apoio e estímulo ao Aero Clube da Costa Verde e aos seus congéneres, na certeza de que assim patrocinará iniciativas meritórias e contribuirá para a grandeza da Aviação Civil, — o mesmo é dizer para a grandeza de Portugal.

O MINISTRO DAS COMUNICAÇÕES

CARLOS RIBEIRO



Palavras de Sua Excelência o Subsecretário de Estado da Aeronáutica para a Revista "GÁS EM GRANDE"

É sempre com muito interesse que sigo e acarinho a acção daqueles que, compreendendo cada vez mais o destacado papel da aviação na vida nacional portuguesa, procuram desenvolver o espírito aeronáutico e o gosto pelas coisas do ar e, assim, contribuem para a melhor integração dos portugueses nas realidades do seu tempo e os fazem caminhar ao encontro do futuro.

O Aero-Clube da Costa Verde merece, pela iniciativa, persistência e dinamismo dos seus dirigentes, o meu aplauso e os meus desejos de um sã e progressivo engrandecimento.

KAÚLZA DE ARRIAGA



O EX.^{MO} SR. ENG.^º VICTOR VERES,
DIRECTOR GERAL DA AERONÁUTICA CIVIL

A AVIAÇÃO DESPORTIVA E DE TURISMO ESTÁ NA BASE DA FORMAÇÃO DO GOSTO E DO INTERESSE DO POVO PELAS COISAS DO AR

De entre as ajudas que tornaram possível a existência do Aero-Clube da Costa Verde e, muito principalmente, desta revista, pelo apoio moral e material que lhe deu, é dever nosso destacar a do Ex.^{mo} Sr. Director Geral da Aeronáutica Civil, rendendo-lhe aqui a homenagem que merece.

E não achamos melhor meio de o fazer do que levar ao conhecimento de quantos se interessam pelos problemas da aviação civil em Portugal, o modo como se tem debruçado sobre esses problemas o Ex.^{mo} Sr. Engenheiro Victor Veres, através da publicação nas páginas de «GÁS EM GRANDE» do brilhantíssimo discurso proferido por Sua Excelência aquando da inauguração da sede do Aero-Clube da Costa Verde:

Num país em que o panorama das actividades da aeronáutica é tão reduzido, a criação de mais este Aero-Clube não é um acontecimento que possa logicamente deixar-se passar em claro.

Por isso foi com o maior prazer que acedi ao convite de V. Ex.^{sa} para vir aqui presidir à cerimónia da inauguração da sede do Aero-Clube da Costa Verde.

No Norte do país, já porque se trata dum centro de grande densidade populacional, já porque os nortenhos se podem justamente orgulhar de serem sempre dos primeiros a contribuir para o progresso da Nação, há certamente lugar para o Aero-Clube da Costa Verde ao lado dos seus congéneres do Porto, de Braga e de Mirandela.

Embora lisboeta por nascimento, eu sinto-me um pouco conterrâneo de V. Ex.^{sa}, porque foi no Porto que conclui os meus estudos e me fiz homem. Aqui aprendi a conhecer a boa gente do Norte, a compreender os seus problemas e a sua maneira de sentir e hoje sei que por trás do seu apregoado bairrismo está apenas uma ansia enorme de moldar com as suas próprias mãos o desenvolvimento dum país que afinal foi aqui que nasceu. Por todas estas razões, eu gostaria bem que o Sul aceitasse este desafio e que ele fosse o estímulo para o crescimento do interesse pela causa da aeronáutica civil nas outras províncias de Portugal Continental e Insular.

Não é minha intenção alongar-me em palavras de circunstância e complicar demasiadamente esta pequena festa de confraternização aeronáutica com o discurso da praxe. Gostaria no entanto de aproveitar esta oportunidade para esclarecer junto de V. Ex.^{sa} um mal entendido que eu suponho existir na mente de alguns dos mais destacados entusiastas dirigentes dos aero-clubes portugueses. Com efeito, tem chegado ao meu conhecimento que, entre a massa associativa dos aero-clubes, há a tendência para pensar que a Direcção Geral da Aeronáutica Civil só se interessa pelos problemas da aviação comercial, entretendo-se com a aviação desportiva e de turismo, apenas nas horas vagas.

Ora isto não é verdade, até porque, no momento porque passamos actualmente, a Direcção Geral da Aeronáutica Civil não dispõe de horas vagas. É certo que, assistindo-se presentemente a um salto extraordinário na evolução do transporte aéreo, a aviação comercial traz ao nosso país problemas tão sérios que chegam e sobejam para monopolizar o reduzido número de técnicos que compõem a sua administração da aviação civil e absorver por completo os recursos financeiros que ano a ano vão sendo postos à nossa disposição no Orçamento Geral do Estado ou em créditos especiais abertos de acordo com os planos superiormente estabelecidos para a economia nacional.

Mas nem por isso a aviação desportiva e de turismo deixa de preocupar-nos. Ela está na base da formação do gosto e do interesse do povo pelas coisas do ar.

Não somos um país de construtores de aviões. Não pudemos ainda obter o lugar a que talvez tenhamos direito entre os grandes transportadores aéreos. As grandes correntes

de tráfego não nos colocam entre os pontos principais de escala das linhas aéreas de longo curso. Na Metrópole, a nossa rede de transportes rodoviários e ferroviários, por um lado, e, por outro, a forma e extensão do território, não nos impõem o transporte aéreo como única solução. Mas isso não é razão para que voltemos as costas à aviação e nos deixemos ficar para trás na corrida a que por toda a parte assistimos na conquista do ar. No dia em que, para o comum dos portugueses, pilotar um avião constitua um acto tão banal como conduzir um automóvel e tomar o avião, como meio de transporte, equivalha a apanhar o combóio ou a caminheta de carreira, os aeródromos, os aviões particulares, os táxis aéreos e até as pequenas linhas aéreas internas aparecerão como por encanto.

E mais, acabar-se-á com a situação que hoje infelizmente se verifica que, aparte a ligação com as nossas províncias ultramarinas, os passageiros tanto da companhia nacional como das outras companhias de navegação aérea que tocam os nossos aeroportos, serem estrangeiros na sua grande maioria.

O turismo, que nem mesmo os grandes países industriais desdenham considerar como uma das mais importantes fontes de riqueza, começa a ser entre nós um factor de peso no rendimento nacional.

É preciso no entanto que o turista encontre no nosso país as facilidades que encontra lá fora, onde a indústria está já devidamente organizada. Entre essas facilidades tem primordial importância a possibilidade duma deslocação rápida por via aérea.

Há pois uma batalha que temos de ganhar juntos: a Direcção-Geral da Aeronáutica Civil e os aero-clubes. Como V. Ex.^{sa} verificam, não

somos nós quem menospreza o papel que cabe aos aero-clubes no desenvolvimento da aviação civil em Portugal.

Dentro das limitações que a nós próprios impõe o orçamento, por eles faremos tudo quanto estiver ao nosso alcance.

Está em curso um plano para a construção, nas Oficinas Gerais de Material Aeronáutico, em Alverca, duma série de aviões para formação e treino de pilotos civis. Parte destes aviões, encomendados pelo Ministério das Comunicações por intermédio da Direcção Geral da Aeronáutica Civil, destinar-se-á a substituir os aviões mais velhos da frota dos aero-clubes metropolitanos.

Dentro em breve teremos permanentemente e baseado no Aeroporto do Porto um mecânico de avião que poderá ocupar-se da reparação do material pertencente aos aero-clubes nortenhos, facilitando assim as operações de manutenção até aqui muito contingentes e extremamente caras.

Outras medidas estão em estudo, como a de minorar os encargos com a utilização do Aeroporto do Porto pelos aviões de turismo e da construção dum aeródromo de turismo perto de Lisboa.

Mas para tudo isso precisamos da colaboração de V. Ex.^{sa}, sobretudo num capítulo que transcende a nossa competência e em que os aero-clubes têm a palavra: uma actividade crescente da vossa massa associativa e um interesse cada vez maior da gente nova por essa actividade, que sirvam por si mesmos de justificação a maiores auxílios em dinheiro e em material e ao investimento de maiores somas no desenvolvimento dos aeródromos, da frota e dos meios técnicos postos ao serviço da aviação civil portuguesa.



O EX.^{MO} SNR. DIRECTOR-GERAL DA AERONÁUTICA CIVIL DISCURSANDO EM ESPINHO.



NA altura da publicação do 1.º número do Boletim do Aero-Clube da Costa Verde, saúdo esta simpática e saudosa região, a que me prendem gratas recordações, e desejo exprimir a minha grande satisfação por ver coroados de completo êxito os esforços generosos do grupo de entusiastas que vêm consagrando a este empreendimento a sua indefectível dedicação de apaixonados aeronautas.

Ao mesmo tempo, faço votos para que, em volta desse núcleo inicial, muitos outros venham a juntar-se, em breve, dando assim o seu valioso contributo para o desenvolvimento desta patriótica iniciativa, que tão bem se propõe servir os superiores interesses da Aviação desportiva nacional.

O CHEFE DO ESTADO-MAIOR DA F. A.
CARLOS DA COSTA MACEDO
GENERAL



O EX.º SR. ENG.º MANUEL TEIXEIRA BAPTISTA,
PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE ESPINHO

PALAVRAS DO EX.º SR. PRESIDENTE
DA CÂMARA MUNICIPAL DE ESPINHO
PARA «GÁS EM GRANDE»:

*“ESPINHO TEM ÓPTIMAS
POSSIBILIDADES PARA SE
TORNAR UMA VERDADEIRA
TERRA DE TURISMO.
ASSIM O QUEIRAMOS NÓS
E ASSIM O COMPREENDAM
AQUELES QUE NOS PODERÃO
AJUDAR NA IMPERIOSA
TAREFA DE VALORIZAÇÃO”*

O entusiasmo e a dedicação pela causa, o culto por tudo quanto se relacione com a Aviação Civil, a mistura com uma fé inquebrantável e um assinalado espírito de iniciativa que remove todos os obstáculos, e ainda o generoso e compreensivo acolhimento por parte das Entidades Superiores, numa clara demonstração do melhor critério e sentido da sua alta Missão, fizeram com que num período assás curto se tornasse consoladora realidade a ideia da criação de um Aero-Clube em Espinho, com aproveitamento do adormecido aeródromo de Paramos.

Esses mesmos factores que estiveram na base do impulso inicial, concretizando rapidamente os anseios daqueles que se encontram inteiramente identificados com os nobres ideais da Aeronáutica, contribuirão também, com certeza, para que se criem os meios indispensáveis à desejada expansão de uma ideia que bem merece o entusiástico acolhimento de todos, em especial da nova geração.

E para já, a partir de hoje, conta a Aviação Civil Portuguesa com mais um valioso elemento de propaganda e esclarecimento, uma publicação — «GÁS EM GRANDE» — a que, em boa hora, meteu ombros o nóvel Aero-Clube da Costa Verde.

Aproveitando esta oportunidade, eu desejo fazer uma breve referência a uma actividade da Aviação Civil que, em particular, à nossa terra interessa sobremaneira — a Aviação de Turismo.

E, fora de dúvida, um dos meios ao seu alcance, e um dos de maior interesse, é o aproveitamento do aeródromo de Paramos e da sua Lagoa.

Não é, aliás ideia nova, é antes um sonho que vem de há bem longos anos. Um sonho para cuja concretização não era bastante ter boa vontade, pois faltava um ponto de partida, e o Turismo, verdadeiramente, só agora dá os primeiros passos.

Mas com um Aero-Clube que promete dar ao nosso aeródromo uma utilização que nunca teve, na Aviação Civil, e que promete, além disso, alargar a esfera das suas actividades aos Desportos Náuticos com o aproveitamento da Lagoa de Paramos, e ainda com a actual perspectiva de um desenvolvimento turístico para que todo o País procura preparar-se afanosamente, parece-me na verdade chegado o momento de se pensar a sério em dar à Zona Sudoeste do nosso Concelho a atenção que ela merece. Em especial, estabelecer uma fácil ligação com a Vila e colaborar, tanto quanto possível, com todos quantos, de algum modo, possam contribuir para a sua valorização.

A ESCOLA DE PILOTAGEM DO AERO-CLUBE DA COSTA VERDE

**ESPECTATIVA!...
ANSIEDADE...**



No dia 18 de Abril devia chegar ao Aeródromo de Paramos a primeira unidade da frota do Aero-Clube da Costa Verde, o CS-ABT, que a Direcção Geral da Aeronáutica Civil cedera para instrução e treino dos alunos e pilotos deste Aero-Clube.

Pilotava-o, desde Alverca, o instrutor José Serra, e a sua chegada estava prevista para o meio da tarde. No entanto, já muito antes da hora marcada, pilotos e Directores do Clube esperavam ansiosos a concretização do seu sonho, materializada na presença física do seu primeiro avião, presente em espírito desde a promessa do Ex.^{mo} Sr. Director Geral da Aeronáutica Civil.

A noite fora mal dormida e as ocupações naquele dia não tinham sentido. Chegava o primeiro avião e, cada um, queria ser o primeiro a ver surgir no horizonte o minúsculo ponto preto porque ansiava.

As horas passavam e o avião não aparecia! A tarde estava no fim e a noite pingava lentamente! Adivinham-se os punhos cerrados e os maxilares contraídos de alguns, enquanto que em dois paíra ainda o sorriso optimista da

CERTEZA!...



O avião surge e cruza airoso o Aeródromo! Passa em frente do aquartelamento, faz a volta de pista regulamentar, aterra impecavelmente, trazendo com ele a certeza de que o Aero-Clube da Costa Verde passou, enfim, das promessas à realidade, e que os numerosos alunos da sua «Escola de Pilotagem», poderão começar no dia seguinte a sua aprendizagem.

E realmente, no dia seguinte, um domingo, logo de manhã cedo, começaram a ir para o ar os alunos-pilotos já autorizados.

Os pilotos, com a maior compreensão pelas necessidades da Escola, limitaram os seus



OS PRIMEIROS ALUNOS-PILOTOS DO AERO-CLUBE DA COSTA VERDE COM O INSTRUTOR JOSÉ SERRA

voos a uma volta de pista e, quando a terminavam, os seus lugares eram logo ocupados pelo instrutor e alunos.

Dia a dia os progressos dos alunos, dada a sua assiduidade, eram visíveis e era agora com ansiedade que se aguardavam as primeiras «largadas», que não se fizeram esperar muito.

Tiveram lugar na tarde do dia 17 de Maio, um domingo também, perante uma enorme assistência que ao campo tinha acorrido para admirar a construção dos «hangares» que estava a ser levada a efeito num ritmo endiabrado, tão endiabrado que um nosso associado ligado à construção civil — o Joa-



O DR. JORGE LOBO DE MESQUITA, O PRIMEIRO ALUNO A SER "LARGADO" É LEVADO EM TRIUNFO PARA A RIBEIRA...

quim Fernandes — teve esta frase: «Com gente assim a meu lado passaria a tratar as obras por metade do preço»!

As «largadas», tiveram assim o ambiente e enquadramento necessários, com as costumadas peripécias graciosas do pontapé e do ramo de tojo, coroadas com o não menos gracioso, muito higiénico e monumental banho na Ribeira de Rio Maior, que a Natureza ali pôs propositadamente para esse efeito.

O mergulho nas «águas lustrais» desta Ribeira constituiu um espectáculo extraordinariamente alegre e movimentado, de que as nossas gravuras dão alguns sugestivos



JOÃO QUINTA, O SEGUNDO ALUNO "LARGADO", A CAMINHO DO "BANHO"...

aspectos, podendo nós resumi-lo na fórmula simples de

"2 largadas = 3 banhos"

pois que os banhos, tamanha era a alegria, não se limitaram aos alunos "largados", também deles participando o piloto Camilo Penafort que, para se assegurar de que o "largado" mergulharia a preceito, ou entendendo talvez que ele tinha sido mal "largado" não o "largou" agora e com ele mergulhou nas límpidas águas da Ribeira!!!

E assim terminou uma alegre tarde em que os dois primeiros alunos da Escola de Pilotagem do Costa Verde, Srs. Dr. Jorge Lôbo de Mesquita e João Quinta, foram para o ar em voo só.

VISÃO AÉREA E ALTITUDE MORAL

*pelo Professor Doutor Aristides de Amorim Girão
da Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra*

«O avião é uma máquina sem dúvida, mas que instrumento de análise! Foi este instrumento que nos fez descobrir a verdadeira fisionomia da terra», escreveu Saint-Exupéry. E, depois, encurtou as distâncias, aproximou os povos, tornou o mundo mais pequeno, deu um impulso decisivo à cruzada universal pela Unidade, que é preciso prosseguir através de tudo.

Trouxe-nos o domínio do ar a possibilidade de ver de longe e do alto a superfície do planeta, e com esta visão aérea o meio mais eficaz para o conhecimento do mundo em que vivemos. Considerem-se antes de tudo os progressos notáveis que se têm feito na representação da mesma superfície terrestre com base em fotografias aéreas; e considere-se depois como esta representação tem servido para o estudo das suas diversas forças e aspectos e para o melhor aproveitamento dos recursos naturais. É ver, em muitos países, como os levantamentos aéreos contribuem para o desenvolvimento dos vários ramos de economia nacional — prospecção geológica e mineralógica, estudo dos diversos tipos de terreno, associações vegetais, etc.

Todas as ciências estão renovando as suas investigações e fazendo notáveis progressos pelo recurso à fotografia aérea: a Geologia, a Geografia, a Botânica, a Arqueologia. E outras, como o Urbanismo, encontram nela a sua base mais segura.

Ver de longe e do alto os factos da superfície do solo é sempre conhecê-los melhor, descobrir mais claramente as suas relações, penetrar-lhes o significado profundo, compreendê-los, em suma. Por isso as excursões feitas de avião, a altura conveniente, se estão tornando lá fora o recurso mais eficiente da investigação científica, e o melhor processo de educar a visão dos jovens estudantes em tantos ramos do conhecimento.

Quanto à eficácia da visão aérea, apresentaremos apenas um exemplo. Muito se tem escrito, nos últimos anos, sobre Fátima e a sua região. Chamou-se-lhe já «altar do Mundo», mas ainda se não tinha posto em relevo, segundo cremos, como «foi a natureza que lhe preparou o sítio», para empregar uma expressão do grande geógrafo francês Vidal de la Blache. Pois bem! Na sua visão tri-dimensional de aviador, coube a Pequito Rebelo (**Meditações de Fátima**) fazer a melhor interpretação que conhecemos do quadro natural da Cova da Iria na Serra de Aire: «A cova na serra, a depressão na cumiada». Ouçámo-lo ainda: «As forças cósmicas, movidas pelo dedo de Deus, assim como levantaram dos abismos oceânicos (com suas pedras engastadas de conchas) a alta serra, assim também um dia deixaram que parte dela se afundasse dentro de si mesma, criando este anfiteatro de predestinação. Jogo grandioso, através dos séculos, das forças telúricas em sua altiva projecção vertical...». Pois é mesmo assim, do ponto de vista estritamente geomorfológico.

Mas se a complicada máquina que é o avião abre novos horizontes ao conhecimento científico do mundo, pode levar também o homem ao melhor conhecimento de si mesmo, contribuindo para o seu progresso moral. «As melhores lições do voo — escreveu num livro excelente o General-aviador Mollandin (**Le Vol en avion Ses joies Ses leçons**) — as mais altas e mais nobres, são de ordem moral... Energia, vontade, domínio de si, lealdade, sinceridade — não se trapaceia a 3.000 metros do solo — desinteresse, fé entusiástica, fervor místico dos altos cimos e da pura luz, dons magníficos que o céu reserva aos seus eleitos, aos verdadeiros pilotos, àqueles que, depois de Deus, são os únicos que sabem o que é ter em suas mãos a vida e a morte».

A. DE AMORIM GIRÃO



VISTA AÉREA DA PRAIA DE ESPINHO

UMA GRANDE
ESTÂNCIA TURÍSTICA
PORTUGUESA

A 18 KM. DO PORTO

RÁPIDAS, FÁCEIS E
CÓMODAS VIAS DE
COMUNICAÇÃO
COM TODOS OS
CENTROS TURÍS-
TICOS DO PAÍS

O MELHOR CLIMA MARÍTIMO DE PORTUGAL

GRANDE CASINO DE ESPINHO

ABERTO DE 1 DE JUNHO A 30 DE NOVEMBRO

TODOS OS DIAS
AS MELHORES
ATRACÇÕES



3 ORQUESTRAS
DURANTE A ÉPOCA
ACTUANDO NO

SALÃO DE FESTAS • CINE TEATRO • RESTAURANTE

ARTISTAS NACIONAIS E ESTRANGEIROS DE PRIMEIRA CATEGORIA

JANTE NO RESTAURANTE DO CASINO • ÓPTIMO SERVIÇO

ESPINHO • RAINHA DA COSTA VERDE

REVISTA DO AR

PUBLICAÇÃO PORTUGUESA DE AVIAÇÃO E DEFESA AÉREA
PROPRIEDADE DO AERO CLUB DE PORTUGAL

FEVEREIRO 1937

NÚMERO 1 — ANO I



DIRECCÃO
FRANCISCO BARÃO DA CUNHA

REDAÇÃO
EDGAR CADEDO

REDAÇÃO
JOÃO DE FREITAS

ADMINISTRAÇÃO
ANTÓNIO GONZAGA PINHO

Redacção e Administração: Avenida de Oliveira, 11, 1.º, 2.º, 3.º
Telefone 2150. — Telex: 4880048. — TELEGRAMAS: AEROPUB
Circulação e impressão nas oficinas gráficas de EDICOLA, Lda.
Rua de S. Bento, 12 e 14. — Telefone 4324

PALAVRAS DE ABERTURA

A falta duma publicação regular, destinada à propagação e divulgação da Aeronáutica em Portugal, têm-no sentido todos aqueles que, directa ou indirectamente, estão ligados à sua existência no nosso País.

Algumas tentativas se fizeram já entre nós, no sentido de ser promulgada uma lei sobre. Essas tentativas, dignas de todo o apoio, tiveram infelizmente uma vida efémera, dado o reduzido interesse que as coisas de Aviação nos têm merecido.

O ambiente actual, porém, é muito diferente. A Aviação, que até há pouco tempo, para os portugueses, era apurção dos loucos, como então se alcunhasse quem tinha a osadaria de disputar da terra o céu lusitano, até aí sua exclusiva pertença, tornou-se hoje o mais dilecto ambo de todo o povo português.

Era pois natural, que tentássemos mais uma vez no sentido de que Portugal tivesse também a sua revista de Aeronáutica.

Os meios em que havíamos concebido inicialmente a sua publicação eram um pouco diferentes daqueles em que ela apparece.

Desejávamos que fosse subvencionada por todas as entidades militares e civis relacionadas com os assuntos aéreos no nosso País. Queríamos, dessa maneira, que a nossa revista fosse o órgão aeronáutico oficial. Não conseguimos, todavia, por circunstâncias sérias que não vale a pena aqui, realizar o nosso intento e ficámos aguardando melhor oportunidade.

Entretanto, o Aero Club de Portugal, cuja illustre Direcção desde a primeira hora nos tinha dispensado o mais caloroso apoio, resolveu chamar a si to-

NÃO podia «GÁS EM GRANDE», ao vir a público com o seu primeiro número, deixar de fazer uma referência muito especial à «REVISTA DO AR». E não nos movem somente, ao fazê-lo, motivos de admiração, de delicadeza ou de simples rotina e praxe; trata-se, sobretudo, de um dever de gratidão, porquanto as páginas da «REVISTA DO AR» sempre estiveram abertas para todas as noticias relativas ao nosso Aero-Clube, isto logo de início e, portanto, numa ocasião em que mais necessitávamos de ajuda para vencer os obstáculos que nesse princípio de Jornada se nos deparavam... e tantos foram!

Mas se até aqui algum interesse nos poderia mover, e se pudessem, por esse facto, interpretar-se erroneamente os nossos agradecimentos como lisonja servil, hoje, com os obstáculos iniciais vencidos — já quase adultos, podemos dizer — não é com fins interesseiros que elogiamos a «REVISTA DO AR»; é por força de um imperativo categórico que devemos e queremos manifestar publicamente o nosso apreço, a nossa admiração, o nosso respeito e gratidão a um órgão de propaganda da aeronáutica que, desde 1937, vem prestando inestimáveis serviços à CAUSA DO AR.

«GÁS EM GRANDE», na pessoa do actual Director da «REVISTA DO AR», Senhor Coronel Pinheiro Correia, saúda esta magnífica publicação e o Aero-Clube de Portugal.



ANTÓNIO PENHA FERREIRA

Temos um Autocarro!...

António Penha Ferreira é um nome muito conhecido nos meios aeronáuticos; dispensa, por isso, de apresentação.

Não sendo piloto, dedica à Causa do Ar o seu maior entusiasmo e, é sempre com semblante feliz que comparece em todas as manifestações aeronáuticas.

Não é o tipo de associado que aparece por «frete» nas reuniões menores, para adquirir direito a lugares de destaque nas reuniões maiores! Não, o Penha Ferreira aparece sempre, sempre bem disposto e, caso curioso, se as reuniões são de circunstância, logo o vemos esquivar-se aos lugares de honra e, discretamente, vir procurar o aconchego junto ao bulício da «geral»!

Ainda há bem pouco tempo, quando da inauguração festiva da nossa sede, quase que só demos pela presença do Penha Ferreira quando alguém, vindo da copa — onde muitos almoçaram por falta de espaço — anunciou, entre aplausos, que o Penha Ferreira, *lá dentro*, acabara de oferecer ao Clube um autocarro de vinte e quatro lugares!!!

É assim o Penha Ferreira! «GÁS EM GRANDE», ao publicar estas linhas, não vem prestar homenagem a Penha Ferreira, porque ele de homenagens não necessita e delas até nem gosta; vem apenas informar alguns associados do Aero-Clube da Costa Verde, que porventura ainda não saibam, que graças ao Penha Ferreira, o nosso Clube agora dispõe de um veículo, que, depois de *pintado à nossa moda*, servirá de magnífico meio de transporte para todos nós.

«MAIS ALTO»

UM JORNAL AO SERVIÇO DA AVIAÇÃO PORTUGUESA

Acabamos de ler o primeiro número do jornal «Mais Alto». Está de parabéns o seu Director e a Aviação Portuguesa pela existência de mais um — e magnífico — órgão de divulgação da aeronáutica.

Da sua colaboração, apresentação e assuntos focados, muito haveria de bom a dizer para já e muito haverá, sem dúvida, que esperar no futuro; mas preferimos falar da sua «Linha de Rumo».

Bastará lê-la para se saberem quais os fins que o jornal «Mais Alto» pretende atingir. Impossível seria sintetizar melhor uma aspiração — aspiração nobre de um ideal perfeito de piloto-aviador — do que através das palavras da sua «Linha de Rumo» que, com a devida vénia, passamos a transcrever:

«Mais Alto» nos caminhos do ar, porque estas páginas se destinam a servir com lealdade o presente e o futuro da Aviação Portuguesa. Mas também «Mais Alto» nos rumos do espírito, pois que sem elevação moral e espiritual não há voos completos, como não há homens completos.»

Esta elevação moral é também um dos objectivos de «GÁS EM GRANDE» e o magnífico artigo do Professor Doutor Amorim Girão, que neste nosso número vem inserto, fala da «altitude moral», dessa altitude moral que deve ser apanágio de todo o piloto-aviador que o queira ser na mais pura e mais perfeita acepção da palavra.

Parece, pois, que todos estamos irmanados e igualmente dispostos a batalhar com ardor nesta causa, numa comunhão de ideias que nos levará cada vez mais alto no voo que nos propusemos empreender.

Que «Mais Alto» voe cada vez mais alto são os desejos de «GÁS EM GRANDE» e do Aero-Clube da Costa Verde.

NOVIDADES AERONÁUTICAS

*

O AVIÃO «SCHEIBE» - SF - 23
« S P E R L I N G »



ESTE avião, que será posto à venda em princípios de 1960 ao preço de 175.000\$00 na fábrica, foi desenhado em 1955 pelo Eng.º Egon Scheibe e o protótipo foi ensaiado em mais de seiscentos voos. É construído de modo idêntico aos planadores, tendo as duas partes da asa uma longarina principal e uma outra auxiliar.

Serve para instrução, treino, acrobacia normal e para reboque de planadores até ao peso total de 500 kgs.

Normalmente está equipado com um motor «Continental» C 90-12 F, de 95 HP, mas tem possibilidade de nele se instalarem, a pedido, os motores «Continental» C 85 e A 65, assim como o motor alemão «Porsche» de aviação de 65 HP.

Possui dois lugares lado a lado, com perfeita visibilidade em ambos e com portas dos dois lados.

Particularidade curiosa é o facto de as alavancas do gás poderem ser manejadas com a mão esquerda em ambos os lugares.

Os seus depósitos de gasolina são nas asas e têm uma capacidade total de 80 litros, o que dá a este avião uma autonomia de cerca de 4 horas.

A sua rolagem é fácil devido a que a roda de bequilhe é comandada com o leme de direcção.
Características principais:

<i>Dimensões</i>	— Envergadura	9,87 m
	Área da asa	12,16 m ²
	Comprimento	6,20 m
	Altura	2,18 m
	Largura da fuselagem	1,05 m
<i>Pesos</i>	— Em vazio	420 Kgr.
	Carga máxima	240 Kgr.
	Peso em voo	660 Kgr.
	Carga alar	54 Kgr./m ²
	Carga por HP	7,3 Kgr./HP
<i>Perfomances</i>	— Velocidade máxima	200 Km/h
	Velocidade de cruzeiro	175 Km/h
	Velocidade de aterragem	75 Km/h
	Tecto máximo	6.500 m
	Tempo de subida a 1.000 m	4 minutos
	Descolagem	180 m
	Aterragem	140 m
Velocidade máxima permitida.	250 Km/h	

Confiança

RUA DE SANTA CATARINA

PORTO



ESTABELECIMENTO DE CATEGORIA INTERNACIONAL
É MAIS UM **MONUMENTO** A VISITAR NA
CIDADE DO PORTO



O MELHOR AMORTECEDOR DO MUNDO!



- REGULÁVEIS
- CARREGÁVEIS
- REPARÁVEIS
- DE DUPLA ACCÃO

UM AMIGO CERTO NA ESTRADA INCERTA

DISTRIBUIDORES NO NORTE:
ELECTRO CENTRAL VULCANIZADORA, L.^{DA}
PRAÇA D. JOÃO I, 28—PORTO

FUENTEFRIA & IRMÃO, SUCR.

RUA RICARDO JORGE, 7

PORTO

*

A CASA MAIS ANTIGA DO
PAÍS EM RECLAMES
LUMINOSOS DE NEON

*

INSTALAÇÕES ELECTRICAS

NO FESTIVAL DA FORÇA AÉREA, EM BRAGA, O HELICÓPTERO "ALOUETTE" FOI A GRANDE VEDETA

por JOAQUIM PIMENTA

Já pelo ineditismo de que se revestia a sua presença para a maioria dos espectadores, quer, e principalmente, pelo poder e facilidade de manobra revelados, o helicóptero n.º 9202 das Forças Aéreas Portuguesas, estacionado na Base Aérea n.º 6 (Montijo), foi a grande vedeta do Festival organizado no Aeródromo da Palmeira, em Braga, pelos Forças Aéreas.

Efectivamente esta curiosa e extravagante máquina aérea, cuja simples aparição constituiu, já por si, um agradável espectáculo, prendeu a atenção dos muitos milhares de pessoas que, durante os 15 minutos que demorou a exibição, seguiram, atentas e encantadas, as inacreditáveis evoluções plenas de «souplesse» e de beleza que o seu piloto lhe fazia executar, como se obedecesse apenas à fantasia criadora de um compositor de subtil «ballet».

O tema da exibição seria mostrar duas das inúmeráveis missões que esta versátil máquina poderia executar: salvamento e transporte de feridos, e a colocação de uma carga em local inacessível.

A preparação, desenvolvimento e ligação destas duas operações, planificadas num voo de 15 minutos, quase nos fez esquecer estarmos em presença de uma máquina, tal a sensação de leveza, harmonia, e ritmo que o seu piloto — o Sargento-Ajudante Rego de Sousa — lhe imprimia.

Durante 15 minutos, o «Alouette» N.º 9202 não era mais a máquina feia e sibilante que antes víamos no solo. Subindo, descendo, volteando em correrias doidivas, para logo se deter, como em bicos de pés, em vênias graciosas de prima-dona da dança, o helicóptero subiu um ferido para em seguida o depor novamente no chão, com requintes de extremo e maternal cuidado. E continuando o seu estonteante bailado, numa composição harmónica de movimentos, tomou do solo pesada carga para ir colocá-la, em seguida, num local supostamente inacessível, na hipótese presente, uma mesa postada no aeródromo.



O HELICÓPTERO «ALOUETTE» N.º 9202



UM SALVAMENTO



COLOCAÇÃO DE CARGA EM LOCAL CONSIDERADO INACESSÍVEL



JOAQUIM PIMENTA AO ENTREVISTAR O PILOTO DO HELICÓPTERO. À DIREITA, CASIMIRO GUIMARÃES

O que se seguiu não poderá traduzir-se em linguagem técnica para uma reportagem de assuntos aeronáuticos. As voltas e reviravoltas, meneios e travessuras, em volta e à volta daquela mesa, tinham qualquer coisa do «Voo do moscardo» ou do voo nupcial da abelha!

Durante os inolvidáveis minutos que durou aquela farândola estonteante os nossos olhos estavam presos àquela figura, antes grotesca, agora nimbada de poética beleza, pesarosos de que tivesse fim o fantástico bailado.

Ao terminar, vendo-o descer tão suave e docemente, deixando-se poisar como nas pontas dos pés para não nos acordar do encantamento em que nos pusera, tivemos pena, sincera pena, que ao Sargento-Ajudante Rego de Sousa não tivesse sido tributada a ovação que merecia.



No intuito de darmos aos nossos leitores algumas notas de interesse, ouvimos o Sargento-Ajudante Rego de Sousa que nos disse ser a tripulação do helicóptero 9202 constituída por si, como piloto, pelo 1.º Sargento mecânico Bragança e 1.º cabo Vilela.

Este helicóptero é um «Alouette» equipado com turbina livre «Turboméca Artouste II» de 350 H. P. que consome 170 litros de querosene por hora e que lhe proporciona uma velocidade normal máxima de 180 Km/h, ou uma velocidade económica de cruzeiro de 162 Km/h.

O «Alouette», orgulho da indústria aeronáutica francesa, voa em mais de 25 países diferentes e é construído, sob patente, nos Estados Unidos da América do Norte e na Suécia.

Tem um rotor de 3 pás com o diâmetro de 10,20 metros, e o seu «plafond» é de 8.000 metros, sendo detentor do «record» de altura com 10.983 metros.

Poderá transportar até cinco passageiros, sendo o seu raio de acção um compromisso entre o número de pessoas transportadas e o combustível embarcado, posto que o peso à descolagem não deverá exceder 1.500 Kgr.

No caso de paragem da turbina, as pás do rotor tornar-se-ão livres do motor, ficando a girar por inércia para manter o efeito sustentador, facto que confere maior segurança à máquina.

Entre as muitas missões que poderá desempenhar contam-se, como principais as missões

de salvamento, reconhecimento, transporte de feridos e transporte de cargas para locais de outro modo inacessíveis.

Dispõe de um cabo de aço accionado pelo motor, e está munido de um dispositivo destinado ao corte rápido do cabo, por efeito de um cartuxo, cuja explosão, comandada electricamente através de um botão colocado no punho do «manche», movimenta um escopro, quando, por qualquer circunstância anormal, a carga a içar ponha em perigo o helicóptero.

Infelizmente esta máquina maravilhosa não está, por enquanto, e não sabemos por quanto tempo ainda, ao alcance dos meios civis particulares, nomeadamente dos Aero-Clubes.

Em tempos esboçou-se no Aero-Clube do Porto um movimento para a aquisição de um helicóptero. A iniciativa foi bem acolhida e algumas promessas interessantes foram feitas, mas a tentativa ficou por aqui, não sabemos porque razões. Não andaremos, contudo, longe da verdade, se situarmos o seu abandono no âmbito económico, pois que, além do custo inicial, a manutenção de um helicóptero e a formação e treino dos pilotos atingem um preço proibitivo.

Relativamente ao «Alouette», e simplesmente a título de curiosidade, vamos dar alguns números elucidativos:

O custo de um helicóptero «Alouette», como o descrito, é de 2.500 contos, e a formação de um piloto, em França, demora trinta a trinta e cinco horas à razão de 2.000\$00 por hora.

A manutenção do aparelho atinge números de pesadelo se os considerarmos, claro, em relação às possibilidades dos nossos Aero-Clubes. Assim, um jogo de pás do rotor principal tem a duração rigorosa de 600 horas, sem possibilidade de recuperação, e custa 120 contos.

A turbina, deve ser retirada às 300 horas de funcionamento para verificação — que só pode ser feita na fábrica — sendo o seu custo, em caso de substituição necessária, de 430 contos!

As pequenas pás do rotor da cauda têm uma duração de 2.000 horas e custam 34 contos!

Nestas condições, é óbvio que não poderemos fazer dos Aero-Clubes, como certamente é o desejo de todos os pilotos civis, uma espécie — perdoem-nos a comparação — de corporação de bombeiros voluntários, sempre pronta a acudir ao perigo, manifeste-se onde e como se manifestar.



Aero-Clube do Porto

CONFRATERNIZAÇÃO DE AERO-CLUBES

A REVOADA GALIZA-PORTUGAL-MADRID

NO passado dia 6 realizou-se no hangar do Aero-Clube do Porto no Aeroporto do Porto, a habitual reunião do 1.º sábado do mês que desta vez teve a destacá-la não só a presença do Governador Civil do Porto, que a ela presidiu, como também o Vice-Presidente da Câmara Municipal do Porto, Comandante da Polícia de Segurança Pública do Porto, Sub-Director da Polícia Internacional, Comandante da Guarda Fiscal, Director do Aeroporto do Porto, delegado do Director Geral da Aeronáutica Civil, um director do Aero-Clube de Braga, o Presidente da Direcção do Aero-Clube da Costa Verde e o Presidente Honorário do Aero-Clube de Mirandela. Não compareceu o Presidente da Direcção do Aero-Clube de Portugal por se encontrar em Paris.

A esta reunião assistiram também 6 Directores do Aero-Clube de Santiago de Compostela, que se deslocaram em 3 aviões, os Senhores: Coronel Manuel Rodrigues de Rivera, Presidente da Direcção daquele Clube e também Director do Aeródromo de Labacolla e Chefe do Sector Aéreo da Galiza e ainda D. Pablo Amenedo, D. José Pena, D. Felix Lopes Quijada, D. Henrique Lasso e D. Ricardo Biscansa.

Do Aero-Clube de Vigo estiveram presentes D. Enrique Lorenzo Docampo, Presidente da Direcção, Coronel José Fernandes de Alarcão, Director do Aeródromo de Peinador, D. Emilio Duran e D. António Sás.

Aguardava-se a chegada ao meio-dia, como estava anunciado do Presidente do Real Aero-Clube de Espanha, General José de Juste Iraola e o Director da Escola de Pilotagem, Coronel Ramiro Pascual Sáenz que de Madrid deviam deslocar-se de avião. As más condições de tempo em Espanha não lhes permitiram fazer a viagem.

Estavam presentes os representantes dos Jornais do Porto e a Emissora Nacional.

O almoço de confraternização que reuniu 101 convivas, realizou-se no hangar que se



EM PEDRAS RUBRAS, ANTES DA
CHEGADA DOS AVIÕES ESPANHÓIS

encontrava engalanado, tendo por fundo uma tapeçaria com as armas da cidade do Porto, o distintivo da Aviação Civil e as bandeiras de Portugal e Espanha.

Foram lidos vários telegramas e cartas, entre estas uma do Director da Alfândega do Porto, pela impossibilidade da sua comparência.

Falando em 1.º lugar o Presidente do Aero-Clube do Porto, Major Luis de Oliva Teles, saudou todos os presentes e de forma especial as Autoridades e os nossos convidados de outros Clubes.

Seguiu-se o Secretário Geral, Carlos Lopes Pinto, que destacando a amizade Luso-Galaica salientou o esforço de todos os Aero-Clubes Portugueses, no desejo da Propaganda da Aviação Civil, que tem sortido os melhores efeitos e há muito ultrapassou fronteiras.

Recordou, salientando a realização da Revoada Portugal-Galiza, levado a cabo o ano passado, e no final da qual tinha ficado assente a realização da Revoada a Madrid, uma das razões da actual reunião com os dirigentes dos Aero-Clubes Portugueses e Espanhóis, para que tal ficasse assente em definitivo.

Anunciou seguidamente que a Revoada tinha o alto patrocínio do Subsecretariado de Estado da Aeronáutica, pela cedência de gasolina precisa para os aviões portugueses, e da Direcção Geral da Aeronáutica Civil, que punha à disposição do Clube organizador e para transporte das autoridades, um dos seus aviões.

Falou seguidamente o Senhor Manuel Meneres que anunciou ser o 1.º responsável pelo decorrer desta reunião no que diz respeito ao almoço, porquanto era o seu organizador, visto que todos os meses há um associado do Aero-Clube do Porto que de tal tem de se encarregar.

Em nome do Aero-Clube de Mirandela convidou para ali se deslocarem em data próxima, ou seja por ocasião das festas da cidade, os aviadores civis Portugueses e Espanhóis que tal desejassem, deixando o encargo dessa organização ao Aero-Clube do Porto.

Propositadamente antes dos convidados Espanhóis, falou o Senhor Governador Civil do Porto, porque, disse, tinha o desejo incontido de os saudar de forma especial.

Efectivamente com vibrante entusiasmo fez uma saudação magnífica, inalteando as relações entre Portugueses e Espanhóis aqui mais uma vez amplamente demonstradas. Salientou as realizações do Aero-Clube do Porto, que servindo a Aviação Civil, com entusiasmo mas também por vezes com sacrifício, servia de forma extraordinária a Nação.

Falou da próxima Revoada a Madrid, e propôs que o convite do Senhor Manuel Meneres fosse aceite, como era desejo daquele Ex.^{ma} Senhor, e que fosse organizada a Revoada a Mirandela.

Falando por último o Presidente do Aero-Clube de Vigo, salientou a amizade que une os aviadores Portugueses e Espanhóis da qual o Aero-Clube do Porto, como iniciador desse intercâmbio, há muito merece de Portugueses e Espanhóis o maior carinho e apoio.

Ao terminar as suas palavras entregou ao Presidente do Aero-Clube do Porto uma valiosa e significativa lembrança desta visita, na qual se lia: «com todo o afecto ao A. C. do Porto».

Terminado o almoço seguiu-se a reunião para serem tratados assuntos da Revoada Galiza-Portugal-Madrid. Trocadas variadas impressões, e de acordo com a opinião já manifestada por correspondência pelo Presidente da Real Aero-Clube de Espanha, General Juste, ficou assente que a Revoada será realizada nos primeiros dias de Outubro próximo.

O Real Aero-Clube de Espanha já deu, depois desta reunião, o seu amplo e completo acordo ao programa estabelecido em princípio e o Aero-Clube do Porto como organizador está a elaborar o programa definitivo e condições de inscrição para em seguida enviar a todos os Aero-Clubes Portugueses e aos de Vigo e Santiago de Compostela.

«GÁS EM GRANDE» faz votos pelo bom êxito desta importante prova que o Aero-Clube do Porto vai realizar.

É de assinalar que, pouco a pouco, mas com firmeza, os Aero-Clubes se vão compenetrando do grande papel que lhes cabe no desenvolvimento da aeronáutica nacional, organizando festivais aéreos, provas desportivas, órgãos de informação e divulgação, etc., etc.

Só assim se conseguirá criar uma mentalidade aeronáutica actualizada nos mais novos, e corrigir a dos mais velhos, eivada ainda de preconceitos que não se justificam hoje. Só assim se poderá dar também aos pilotos civis portugueses a preparação que à maioria deles falta, obrigando-os a afastarem-se da «pista» e a pensarem que, para voar, é necessário aprender uma navegação que não é exclusivamente a «costodrómica»!

A «Revoada Galiza-Portugal-Madrid», que o Aero-Clube do Porto vai levar a efeito é, pois, uma prova do maior interesse e que, estamos certos, terá enorme projecção nacional e internacional.



Aero-Clube de Braga

Depois de um interregno de mais de uma dezena de anos, a Escola de Aviação Civil do Aero-Clube de Braga, cujas tradições são bastante conhecidas, já brevetou, mercê dos esforços dos seus actuais dirigentes, sete novos pilotos.

São eles:

Maria Sofia Ribeiro Jordão, Fernando Manuel Braga da Cruz, Lourenço de Azevedo Conceição, Dr. Álvaro Afonso Braga da Cruz, José António de Sousa Machado Mariz, António Nuno Rodrigues Ribeiro e João Manuel Rodrigues Mesquita Guimarães.

Destes sete alunos, três foram brevetados ao abrigo do Art. 9.º, outros três ao abrigo do Art. 10.º e um a expensas suas.

Presentemente, está sendo ministrada instrução aos seguintes candidatos a pilotos:

P.º João José da Cunha, Orlando David Beleza Alves de Lima, António Octávio Bastos, Benigno Paulo da Cruz, José Duarte de Magalhães Cabral de Araújo Queirós, Domingos Rodrigues Teixeira de Araújo, João Nuno Manuel Braga Rodrigues de Moraes, João da Conceição Marinho, Jaime da Silva Serrano e João de Barros Mendes Afonso.

Destes alunos, os três primeiros já se encontram «largados».

Aguardam ainda autorização para iniciarem a instrução os senhores:

João Ferraz Machado de Lima, Fernando Guterres de Sousa Dias, Orlando Manuel de Moura Ribeiro, Fernando Caldeira Amaral e Laurentino Rodrigues.

Conta presentemente a Escola de Aviação de Braga com uma frota de seis aviões, sendo:

- 2 TIGERS MOTH
- 1 SUPER CRUISER
- 1 AUSTER ARROW
- 1 TAYLOR CUB
- 1 NORD NORECRIN

A Escola de Aviação está aberta todos os dias do nascer ao pôr do sol, só não se efectuando voos às quartas-feiras, dia de descanso do pessoal.

A Direcção do Aero-Clube de Braga, composta de pessoas do maior relevo social, procura,



ALUNOS, DIRECTOR DA ESCOLA E EXAMINADOR DA D. G. A. C. NO AERÓDROMO DA PALMEIRA, EM BRAGA

não só o ressurgimento do Clube, como, contribuir para a formação do espírito aeronáutico dentro do nosso povo e divulgar por todos os meios ao seu alcance, os benefícios que se podem usufruir com a prática dos desportos do AR.

Fazem parte do elenco actual da Direcção do Aero-Clube de Braga, os Ex.^{mas} Senhores:

Dr. José Alves do Egipto, Dr. António Macedo, Dr. Jaime Carvalho de Lemos, Eng.º António Fernandes Lopes, Mário Coelho Forte, João da Conceição Amorim, Manuel de Freitas Guimarães, Roberto Sameiro, Dr. Filipe Freire de Andrade, Adolfo Cruz, Ricardo da Conceição Amorim, etc.

Destes nomes, alguns há que são da VELHA GUARDA, sócios fundadores do Clube e iniciadores das actividades aeronáuticas em Braga e que, não se pouparam a esforços e sacrifícios para mais uma vez, servir o Clube e a Causa.

É Director e Instrutor da Escola de Aviação de Braga, o piloto-aviador Senhor Casimiro Lopes Guimarães.

Funciona também regularmente, em dependências suas e debaixo da direcção do Instrutor da especialidade, Senhor Adriano de Sousa Ribeiro, um curso de Aeromodelismo.

Este curso, é frequentado assiduamente em média, por mais de uma dezena de rapazes, entusiastas dos modelos reduzidos e da aviação em geral.

São eles os continuadores de uma obra começada pelo Aero-Clube de Braga há mais de 20 anos, pois que, cabe a honra a este prestimoso Clube ser um dos iniciadores em Portugal, deste científico desporto.

Espera também o Aero-Clube de Braga, poder muito em breve, mercê da superior ajuda e colaboração da Direcção Geral da Aeronáutica Civil, oferecer aos seus associados a possibilidade de praticar o voo sem motor, vendo assim realizadas as aspirações de muitos entusiastas desta modalidade.

Há muitos anos que alguns apaixonados de voo sem motor têm pugnado, pela prática, em Braga, desta especialidade aeronáutica, verdadeiro voo só com asas e saber, e que, apesar de todas as vicissitudes, nunca esmoreceram nem perderam a fé.

Bem hajam pessoas tão bem temperadas, pois, assim, a causa do AR dificilmente perigrará.

Ao Aero-Clube de Braga e às suas Escolas, deve a aviação civil portuguesa algumas das primeiras e maiores realizações e manifestações aeronáuticas do país.

Desde os primeiros passos do aeromodelismo e voo com motor, desde os primeiros Rallyes Aéreos às conferências de divulgação aeronáutica, desde os festivais acrobáticos com as primorosas exibições dos pilotos de então, Costa Macedo, Plácido de Abreu, Melo Rodrigues e tantos outros, às exibições de paraquedismo com a malograda Edith Clarc até ao FESTIVAL MISTO CIVIL MILITAR ainda o ano passado realizado, o Aero-Clube de Braga, tem todo um passado que lhe permite alinhar ao pé dos primeiros, cheio de prestígio e valor, pela obra feita.

«GÁS EM GRANDE», ao verificar o entusiasmo que em Braga reina pela Aviação Desportiva e de Turismo, e o muito que ali se tem feito, saúda os dirigentes do Aero-Clube de Braga, o Director da sua Escola de Pilotagem, pilotos e associados, desejando a todos as maiores felicidades no magnífico trabalho em que se encontram empenhados a bem da causa do AR.

No desenvolvimento da campanha para a «SEGURANÇA DE VOO» em que estamos empenhados e, dada a amável autorização do Ex.^{mo} Sr. Chefe do Estado Maior da Força Aérea, iremos transcrevendo em cada número de «GÁS EM GRANDE» artigos extraídos dos «Boletins de Segurança de Voo» das Bases Aéreas Militares.

O presente artigo, intitulado «O OVO E VOCÊ» trata de um assunto interessante — a alimentação do piloto antes do voo — muito poucas vezes abordado mas de utilidade incalculável para os pilotos.



“O OVO E VOCÊ”

Do «Boletim de Segurança de Voo» N.º 11,
da Base Aérea N.º 6 — Março de 1958.

A descida do PV-2 para a pista foi uma coisa bela, de momento, quando fez uma passagem, antes de começar a rotina de aterragem. As rodas e «flaps» em baixo, tudo perfeito, só a aproximação era... muito alta. O PV-2 afastou-se e trem e «flaps» foram recolhidos.

O avião circulou sobre o campo, apontando uma vez mais em direcção ao «runway» começando a descer. A ave aterrou justamente no sítio onde o piloto queria. Saltaram pedaços de metal e voaram faíscas. Sim, é que o aviador tinha feito uma aterragem de barriga. Ele cometeu esta «falta imperdoável» apesar de todos os brilhantes sinais vermelhos e dos gestos do mecânico. Um simples OVO podia possivelmente ter feito com que o avião de alguns milhões de escudos continuasse a voar e podia também salvar um piloto envergonhado de tal embarço. Parece impossível, pois tal acidente podia ter acontecido a qualquer um; mas não é. — É que a diferença entre a vida e a morte pode ser igual a um OVO.

O acidente relatado atrás é fictício, contudo a parte relativa ao OVO é verdadeira.

Se tal aterragem tivesse existido seria catalogada como «factor piloto», porém a causa real podia bem ter sido o «não pequeno almoço».

Vamos supor que o piloto se levantou tarde nessa manhã, tomou um pequeno almoço, apressado e completamente inadequado, de café e bolos, beijou a esposa na ponta do queixo e correu para o trabalho. Pelo meio da manhã ele já estava ansioso pela hora do almoço, ficando, portanto, mais preocupado com a própria fome do que com o trabalho que tinha entre mãos — o controle do avião.

A par da fome (e mais importante ainda para os médicos aeronáuticos), a sua concentração de açúcar no sangue, não foi suficientemente fortificada por um pequeno almoço adequado, tornando-se lentamente em esgotamento. Os resultados são caracterizados pela irritabilidade, nervoso, fadiga fácil e fraqueza.

Resultado final: Quando o PV-2 entrou no circuito para uma segunda aproximação não mais foi capaz de controlar completamente o avião.

De acordo com um estudo do Departamento da Agricultura Americana, as consequências duma baixa concentração de açúcar no sangue (mais significativa na aviação) incluem reflexos lentos, que são muitas vezes incorrectos ou inapropriados e num profundo enfraquecimento do raciocínio e discernimento.

Tomando um pequeno almoço ligeiro e inadequado (o que é o mesmo que não tomar pequeno almoço), a baixa concentração de açúcar no sangue («hipoglicemia relativa» como lhe chamam os médicos) trará qualquer problema ou qualquer forte situação menos tolerável e mais difícil de enfrentar.

Nestas condições, os problemas que requerem decisões rápidas são de tal maneira, que dificilmente se encontra a solução ou resposta correcta.

Mas o que é que constitui um pequeno almoço comum mais inadequado e que origina a baixa concentração de açúcar no sangue? Concluiu-se que não tomar o pequeno almoço ou tomar um copo de café simples resulta num levantamento de concentração de açúcar no sangue maior do que o causado pelo estado de jejum.

Contudo com a inclusão de açúcar, torradas ou bolos ocorre um rápido mas passageiro

levantamento na concentração do açúcar no sangue, seguido por um rápido declínio para uma baixa concentração. Isto, por sua vez dá origem a: ineficiência, fadiga, fraqueza, dores de cabeça e falta de coordenação.

A razão deste declínio é que o hidrato de carbono dos bolos, açúcar, etc., é digerido quase imediatamente. O açúcar inunda a corrente sanguínea e produz-se insulina em excesso. Isto com uma queda perigosa no açúcar do sangue.

E agora é que entra o OVO. A inclusão de proteína, seja ou não por meio dos ovos, presunto, cereais ou leite preencherá completamente o requisito para uma concentração ideal de açúcar no sangue.

As proteínas regulam e retardam a produção de açúcar de tal maneira que é estabelecido um fornecimento constante durante a manhã. Não há dúvida que o bem-estar e eficiência durante as horas da manhã dependem das quantidades de proteína comidas ao pequeno almoço.

Numa experiência feita numa Base da Força Aérea Americana entre alguns pilotos, verificou-se que 50% voavam sem pequeno almoço apropriado. Nesta mesma altura, a razão dos acidentes, inexplicáveis para o Comando, era bastante alta.

De posse de tal informação, a campanha «tome o seu pequeno almoço» foi de vento em popa e quando os pilotos começaram a consumir uma refeição matutina adequada, a razão dos acidentes baixou muitíssimo.

Engolir um copo de café e devorar rapidamente um bolo pode ser um meio cómodo quando você está atrasado de manhã, mas não é a coisa mais sensata que se deve fazer. O mais sensato é incumbir ao despertador a tarefa de nos acordar a tempo de tomarmos um pequeno almoço decente e próprio.

Se não comer as coisas que deve, em quantidade suficiente, a sua concentração de açúcar no sangue cairá perigosamente. Você tornar-se-á nervoso, irritável e fraco. Porém, se comer apenas um OVO, você estará apto a manter-se ao nível ideal — pode salvar a própria vida bem como a dos outros e o avião.

Não está escalado para voo? Tome o OVO na mesma — assim terá amigos, pois passará de indivíduo nervoso e irritável para um indivíduo amável e acessível.

Está convencido de que necessita dum bom pequeno almoço antes de se lançar no espaço azul? Bem, agora é que deve comer o tal «OVINHO».



VARIAÇÕES RESULTANTES DE APERFEIÇOAMENTO TÉCNICO

FUNÇÃO, ESTRUTURA E FORMA

PELO ARQUITECTO ANTÓNIO CORTE-REAL

Utilidade, solidez e beleza, era a maneira como, na Antiguidade, se definia o tríplice efeito da acção que corresponde, no nosso tempo, à função, estrutura e forma.

As criações humanas correspondem a funções práticas, procurando satisfazer de forma a obter-se um rendimento óptimo; temos assim o ângulo de talhe de um buril, a forma dum barco, o volume e distribuição duma habitação, a simetria grandiosa dum monumento, a circulação dentro das grandes cidades, definindo a compartimentação das mesmas e estabelecendo uma relação entre a forma e a utilidade, ou seja, entre a função estética e a função prática.

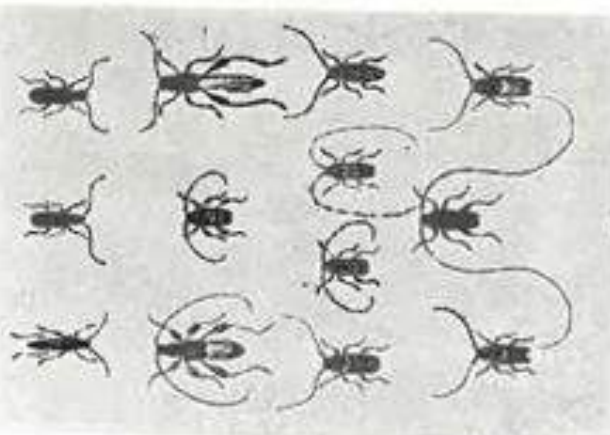
segundo o seu valor relativo a grupos e a épocas,

As formas variam pelo facto de representarem funções modernas, tem o risco de fazer surgir um novo formalismo, pois, a nossa época, fértil na invenção, faz variar progressivamente os conceitos de ordem técnica.

Um desses aspectos é a contaminação da forma dos objectos de deslocamento lento pela forma dos de deslocamento rápido. Um carro de bebé, os automóveis de brinquedo, alguns objectos imóveis até, têm uma forma nitidamente influenciada pelos perfis aerodinâmicos que surgiram e se desenvolveram rapidamente para poderem permitir que a máquina que se desloca no ar, o faça sempre progressivamente mais depressa, eliminando assim as dificuldades de resistência impostas pelo meio fluído em que se desloca.

Esta progressão duma forma valorizada pela técnica é uma tendência determinante, à qual podemos chamar o ESTILO DE UMA ÉPOCA.

(Continua)



VARIAÇÕES SOBRE O MESMO TIPO

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



Secção dirigida por Alcoforado Menezes

Isto de nos metermos a editar revistas dá muito trabalho! Mas também dá prazer! A preocupação de que a colaboração prometida não chegue a tempo de se mandar para a tipografia e a consequente necessidade de se ter de reserva original que possa preencher possíveis lacunas, obriga-nos a pedir como cegos e a rebuscar os papéis velhos, atirados a esmo para o canto da arca das recordações, com vista a uma arrumação... que adiamos sempre para mais tarde! Mas agora, por força das circunstâncias, temos que arrumar, seleccionar, completar notas dispersas, o que nos leva a recordar factos passados e, portanto, revivê-los com toda a intensidade.

Nesta Secção procuraremos, a par de anedotas de carácter aeronáutico, incluir sempre, e o mais possível, factos verídicos, o que a esta página dará um melhor sabor e um maior interesse.

Entre os meus «papéis» escolhi hoje uma história que, por se relacionar com o aeródromo de Espinho, considereei oportuno publicar neste primeiro número.

Se algum dos meus hipotéticos leitores se quiser entreter a rebuscar também a sua «arca», pode ter a certeza de que, a par da ajuda que nos dará enviando-nos as suas histórias, sentirá com isso um prazer infinito, pois... recordar é viver!

Cá vai a história de hoje:

“SE FOSSE UMA TIGER...!”

N. B. — *Os nomes dos pilotos que figuram nesta história, com excepção do do Álvaro Ferreira, são fictícios, e qualquer semelhança com o Serra, o Alcoforado Menezes, o Ricon Peres e o Aníbal Fuentesfria é pura coincidência...!*

Algumas leituras, uma viagem no avião dos «TAP» Porto-Lisboa e uma conversa na Feira Popular com o António, foram as causas próximas que determinaram a minha inscrição como aluno-piloto.

Descrever a minha instrução, cujas impressões anotava dia a dia, seria enfadonho e redundaria na descrição daquilo que com todos os alunos-pilotos se passou, se passa e se continuará a passar, pois, com maior ou menor intensidade, os simpáticos e inesquecíveis saltos na aterragem são idênticos, como idênticas são as descolagens tortas e as linhas de voo de ondulação assustadora!

As recordações de um piloto-aviador, relativas à sua actividade aero-

náutica, têm uma característica muito especial e que consiste em estarem de tal forma gravadas na sua mente que, mesmo muitos anos passados, elas estão presentes ao seu espírito nos seus mais insignificantes detalhes. Não há piloto que não se recorde perfeitamente de tudo o que sentiu e se passou por ocasião da sua «largada» e, quase poderia afirmar, de todos os seus voos. É, por conseguinte, extremamente fácil para um piloto descrever, não um, mas todos os episódios da sua carreira aeronáutica e tem portanto sempre que contar... embora duma maneira geral todos contem sempre coisas muito parecidas...!

Recordo-me bem da minha primeira «grande viagem»! Foi de Pedras Rubras a Espinho! Convidados pelo Alvaro Ferreira, que por essa ocasião prestava serviço na Base de Paramos, lá descolamos para o grande «raid»! O António e o Manuel tripulavam o «falecido» AAM e eu e o Luis, brevetado no mesmo dia em que eu me brevetei, conduzíamos o AAQ. Para lá pilotava o Luis e no regresso pilotaria eu.

Da descolagem e do trajecto nada consta por ter sido tudo muito normal. Ao chegarmos a Paramos, o Luis a corretíssima altura e com todos os matadores, fez a volta de pista regulamentar a fim de verificar a direcção do vento e aguardar os sinais da torre de comando. Claro que o que esperávamos era o sinal luminoso dado com lanterna a que estávamos habituados. Mas não! Com grande espanto nosso atiram-nos com um foguete, do qual nem sequer vimos a cor, tal foi a nossa surpresa! O Luis, sem saber se devia aterrar ou não, berrou-me lá da frente: — «Consulta os Regulamentos que eu não sei o que isto é». — «Nem eu, respondi, mas de qualquer forma o melhor é irmos para o chão».

O António diz que a aterragem já vem feita de cima, de forma que vou fazer uma aproximação de longe, diz o Luis, a fim de que com tempo e calma possa regular bem a direcção e a velocidade, pois, com tantos oficiais-pilotos lá em baixo é uma vergonha se isto sai mal. E assim foi. Nunca vi aproximação mais bem feita, mas também suponho que não mais verei aterragem tão pavorosa, a qual só teve paralelo com a que fiz no regresso! Ao tocar o chão, os saltos que demos foram primorosos e a altura a que nos achamos no fim do primeiro era respeitável! Foi uma autêntica prova hípica! O «manche», não há dúvidas, tinha cortado relações com a barriga! Bastante envergonhados, rolamos para a placa e viemos então a saber que quando tínhamos dado o primeiro salto, um oficial que estava com o António e com o Manuel, que tinham aterrado primeiro, observou o seguinte: «Se fosse uma Tiger...»! ao que o Manuel, muito ingenuamente, perguntou: «Se fosse uma Tiger o que é que acontecia, meu tenente?» — «Não se aproveitava um bocado»!, foi a resposta do oficial!

Do almoço nada há a destacar a não ser o facto de o fachina, para não incomodar o Manuel que queria um ovo estrelado, ter pedido emprestado o prato do Álvaro Ferreira, no qual depositou o ovo sem ter lavado o prato!

No regresso, o piloto era eu! Quando cheguei a Pedras Rubras, disse com os meus botões: neste campo estou habituado e, portanto, não há factor psicológico a interferir na aterragem que, estou certo, sairá estupenda! É de facto assim foi! Basta dizer que aterrei de Sul para Norte e, quando acabaram os pinotes que fiz dar ao pobre AAQ, que gemia por todos os lados, o nariz do avião estava rigorosamente virado para Leste! Pouca gente costumava aparecer por Pedras Rubras mas nesse domingo era uma autêntica multidão que testemunhava a minha aterragem! Nem sequer parei na placa; rolei para a porta do nosso «hangar» para não me verem a cara!!!

F. A. M.

RAIO DE ACÇÃO MUITO CURTO!

Um dia fomos de abalada até Vigo passar o fim de semana. Ao chegar à cidade dividimo-nos em grupos e começamos logo a correr as ruas principais na ansia de aproveitar as últimas horas de sábado para as costumadas compras. Ficamos de nos juntar nas Puertas del Sol. Ia conosco um casal muito conhecido nos meios aeronáuticos mas, desse casal só apareceu o marido à hora combinada do encontro. Quando se lhe perguntou pela esposa, respondeu muito sério: — «Não se aflijam que não demora; só tem um raio de acção de duzentas pesetas...!»

REGRA A ADOPTAR EM NAVEGAÇÃO AÉREA

Quando o terreno não condiz com a carta... passamos então a navegar à bússola!

CURSOS DE NAVEGAÇÃO AÉREA E PRINCÍPIOS DE VOO



UMA AULA DO SENHOR MAJOR
JOÃO DA CRUZ NOVO

A Secção Cultural e de Propaganda do Aero-Clube da Costa Verde, no desejo de contribuir para a melhoria e elevação do nível técnico dos pilotos deste Aero-Clube, estabeleceu no seu programa a realização de cursos teóricos e práticos a cargo de competentes técnicos.

O primeiro a realizar-se, de que a gravura dá um aspecto, está a cargo do Director da Escola de Pilotagem do Clube, Senhor Major João da Cruz Novo, com aulas todos os sábados com início às 21 horas e 30 minutos. Tem havido duas sessões dedicadas respectivamente a «Navegação Aérea» e «Princípios de Voo».

As aulas têm decorrido regularmente, com grande afluência de pilotos e alunos-pilotos, tendo os «tests» de apuramento revelado que, dos ensinamentos ministrados, muito de bom se tem colhido.

De salientar que o curso está inteligentemente concebido e orientado para pilotos de «Cub» e de «Tiger», pois, são estes os aviões mais voados.

O Senhor Major Cruz Novo tem o propósito de fazer dos pilotos do Aero-Clube da Costa Verde verdadeiros pilotos de «Tiger», pondo-os a voar com segurança total neste tipo de avião que, sendo um avião seguro, é no entanto aquele que mais acidentes tem provocado em Portugal, por negligência ou por desconhecimento das regras ou condicionamentos característicos deste aparelho.

O curso de «Navegação Aérea» tem tido, no decorrer das aulas teóricas, interessantíssimas sessões práticas individuais, com o traçado e planeamento de curiosas viagens, nas mais variadas condições de tempo, e utilizando, na hipótese, aviões «Cub» e «Tiger» que são os que possui, por enquanto, o Aero-Clube da Costa Verde.

A este curso seguir-se-á um outro de «Meteorologia» que ficará a cargo de um competente técnico meteorologista da Base Aérea de S. Jacinto e, além deste, ainda estão previstos outros de muito interesse e utilidade também.

PILOTO «DESEMBARAÇADO»:

O «desembaraço» em excesso ajuda a ida, mas quase sempre prejudica a «volta».

APRENDA A VOAR...

...e se tem filhos faça-os praticar o AEROMODELISMO.

Compreensão!...



O SENHOR CORONEL CARMO MACHADO
TROCANDO IMPRESSÕES COM O SENHOR
DIRECTOR GERAL DA AERONÁUTICA CIVIL

A natureza proporciona-nos, de quando em vez, exemplos edificantes e magníficos de amizade entre ancestrais inimigos.

Por outro lado, e guardadas as respectivas proporções, a coexistência, em perfeita harmonia, de um grupo de aeronaves e de um outro contra as aeronaves, demonstra a evidência que não há incompatibilidades entre os homens, sejam quais forem as suas profissões ou fé, desde que neles prevaleça a vontade firme de se entenderem.

A existência de um grupo de civis junto, e no âmbito, de uma unidade militar, nomeadamente quando esse grupo não pode ser rigorosamente delimitado devido à fluidez que o seu carácter associativo lhe confere, como no caso presente o Aero-Clube da Costa Verde, traz problemas técnicos, e mesmo de ordem pessoal, que requerem um somatório extraordinário de qualidades da pessoa a quem a sua solução tiver de ser confiada.

Tais qualidades, e no mais alto grau, as possui o Ex.^{mo} Senhor *CORONEL AUGUSTO DO CARMO MACHADO*, ilustre Comandante do Grupo de Artilharia Contra Aeronaves n.º 3, a cuja inteligência e espírito de compreensão deve o Aero-Clube da Costa Verde grande número de facilidades no desempenho da missão a que se votou para engrandecimento da Aviação Portuguesa.

«GÁS EM GRANDE» sente-se sobremodo honrada em prestar pública homenagem de apreço às qualidades do brioso militar desejando, a si e à unidade que superiormente comanda, as maiores prosperidades.



O COMANDANTE DO G. A. C. A. 3
AO RECEBER UM GALHARDETE DO A. C. C. V.

SEGURANÇA DE VOO

ALGUNS PENSAMENTOS E CONSELHOS PARA OS PILOTOS

PELO MAJOR PILOTO-AVIADOR
JOÃO DA CRUZ NOVO



O principal objectivo desta Secção é ajudar todo o piloto a ser membro eficiente da aviação desportiva e não uma ameaça para si e para os outros.

As advertências a publicar em todos os números da Revista far-lhe-ão lembrar algumas coisas que possivelmente já conhece e indicar-lhe-ão outras que o tempo e a experiência confirmarão. De qualquer modo, temos a certeza de que, se as tiver sempre em mente, livrar-se-á de muitos dissabores e viverá até uma idade muito avançada.

- As boas maneiras podem ser uma vantagem numa sala de visitas, mas no ar são uma necessidade. Um bom comportamento no ar habilita um piloto a evitar os perigos e a reagir correctamente e sem demora.
- Um piloto inconsciente é um perigo para si próprio e para o público. A exibição do «brevet» não lhe confere, por si só, um bom comportamento no ar nem tão pouco lhe dá todo o senso indispensável.
- As regras de voo foram feitas para serem obedecidas. Algumas vezes parecem coartar a liberdade e a exuberância natural do indivíduo. Lembre-se, contudo, de que foram feitas para o maior bem do maior número de pessoas. É, de facto, quase impossível atentar contra a sua própria vida sem infligir a outras pessoas.

(Continua)



Junta de Freguesia de Paramos

A Junta de Freguesia de Paramos, constituída pelos Senhores Orlando Marques de Almeida, Presidente, Francisco dos Santos Roxo, Tesoureiro, e António Alves Vieira, Secretário, agradece o Aero-Clube da Costa Verde a cedência dos terrenos para a construção do seu «Bar-Restaurante», já iniciada, e campos de ténis, basket-ball e volley-ball na margem esquerda da Ribeira do Rio Maior, bem como as diligências feitas junto dos proprietários dos restantes terrenos para a construção da estrada de acesso áquelas instalações.

Nunca é demais enaltecer a grandeza desta colaboração e «GÁS EM GRANDE», ao publicar a fotografia do ilustre Presidente da Junta de Freguesia de Paramos, fá-lo no propósito de homenagear, no seu Presidente, toda a Junta de Freguesia e toda a boa gente de Paramos, a quem promete, desde já, todo o apoio na valorização da sua «LAGOA DE PARAMOS».

Vamos-nos conhecer?



É nosso propósito fazer passar por esta Secção, através de caricaturas ou fotografias e de alguns poucos dados biográficos, todos os pilotos civis portugueses, estejam ou não em actividade.

Bem imaginamos, de antemão, as tremendas dificuldades que iremos encontrar lá para diante, pois, de muitos, por variadíssimas razões, vai ser concerteza deveras trabalhoso obter os elementos indispensáveis. Contamos, no entanto, com a boa vontade e ajuda de todos afim de conseguirmos realizar o nosso desejo.

Não adoptaremos, no que se refere aos elementos informativos, qualquer norma rígida de «manga de alpaca»; a idade, também, fica «à vontade do freguês!» Além disso, «cá por coisas», não seguiremos qualquer ordem de apresentação.

Neste primeiro número, por falta de espaço (que alívio), limitámo-nos a apresentar um único piloto; mas daqui em diante não mais haverá «voo só» e, em cada número, gostaríamos de apresentar, pelo menos, um piloto de cada Aero-

Clube. Por uma questão de modéstia começamos pelo Aero-Clube da Costa Verde. Cá vai o piloto de hoje:

ANTÓNIO DA SILVA ALVES, natural de Espinho, nascido a 4 de Setembro de 1933. Foi brevetado pela Aeronáutica Militar em 31 de Outubro de 1953 e possui agora o certificado de piloto-aviador civil n.º 971.

Mais informamos que este piloto é solteiro e frequenta a Faculdade de Economia da Universidade do Porto e, talvez por esta «económica razão», foi nomeado tesoureiro do Clube.

É de assinalar que este piloto do Aero-Clube da Costa Verde é o SÓCIO N.º 1 desta Colectividade, tendo feito parte da sua Comissão Organizadora... há pouco «falecida».

NEOLUX

A MAIOR ORGANI-
ZAÇÃO DO PAÍS
EM PUBLICIDADE
LUMINOSA



PORTO • COIMBRA • LISBOA



ESPECIALISTAS
EM CONFECÇÕES
DE NYLON
"DUPONT"

CONFECÇÕES

JACTO

RUA DE CEUTA, 72

PORTO



VOANDO ALTO

Como disse o piloto Joaquim Pimenta numa das suas habituais palestras aos microfones de Rádio Clube Português: «no Aero Clube da Costa Verde, juntamente com os aviões, procura-se fazer voar o espírito e o coração».

Foi realmente um voo a grande altura aquele que no dia 11 de Maio, quando da inauguração da nossa sede, um grupo de Senhoras nossas associadas, levou a efeito quando entregou seis enxovais a mães pobres que deram à luz nesse dia na Misericórdia de Espinho.

A comoção dessas pobres mulheres ao receberem uma oferta com que não contavam, para os seus filhinhos, foi tão grande que as lágrimas afloraram aos olhos de muitas. Lágrimas de alegria, lágrimas de gratidão por uma oferta, materialmente tão pequena, mas de tão grande e profundo significado espiritual.

A Comissão de Beneficência — que terá carácter permanente — era desta vez constituída pelas seguintes Senhoras: D. Maria das Dores de Novais Paiva Coelho, D. Irene Antunes Guimarães Corte Real, D. Maria Solia de Paiva Castro e Cruz, D. Maria José Meneres Cudell, D. Maria Helena Bilton de Mourão Nogueira Reis, D. Maria da Luz Correia Pimenta, D. Adelaide Gomes Fuentefria de Menezes, D. Maria Helena Antunes Guimarães Corte Real, D. Alfredina de Sousa, D. Maria Isolina Paulino, D. Maria Júlia Bonnevillle de Oliveira e D. Obdúlia Gomes Fuentefria Corrêa.

A estas Senhoras, estamos certos, muitas outras se juntarão para uma próxima distribuição de roupas a crianças necessitadas, que se está a preparar para o dia da inauguração do nosso «hangar».





ADÉLIO FERNANDES

Idade: 42 anos

Certificado n.º 617

Data da formação: Outubro de 1947

Instrutor desde Julho de 1951

Alunos formados: 27

Horas de voo: 1200

7 DE JUNHO DE 1959

11.35

*Palavras, para quê?
Na nossa saudade ele viverá eternamente...*

D) *ANTES DE PÔR EM MARCHA*

- 1 - Liberdade, amplitude e sentido de actuação dos comandos.
- 2 - Cintos colocados e ajustados. Atenção ao comprimento do fio.
- 3 - Altimetro.
- 4 - Verificar se o extintor está seguro.
- 5 - Verificar todos os comandos e instrumentos, da esquerda para a direita.

Particular atenção a:

- a) Interruptores dos magnetos (desligados os do lugar posterior e ligados os do lugar anterior).
- b) Funcionamento do compensador.

- 6 - Gasolina totalmente aberta.
- 7 - Borboleta totalmente aberta.
- 8 - Reduzir a borboleta à voz do mecânico.
- 9 - Ligar o magneto direito à voz de «contacto» do mecânico.
- 10 - Ligar o magneto esquerdo logo que o motor arrancar.
- 11 - Verificar a pressão do óleo (30 libras/pol²—2,1 Kgr/cm²).

E) *AQUECIMENTO*

- 1 - Alavanca do gás para 800 r. p. m. durante 4 minutos no verão e 10 minutos no inverno.
- 2 - Corte momentâneo dos magnetos a 700 r. p. m.
- 3 - Ao fim do tempo acima indicado, experimente o motor.



A E R O
C L U B E
D A C O S T A
V E R D E

AGENDA PARA PILOTOS

PILOTO AVIADOR.....

..... CERTIFICADO N.º.....

F) EXPERIÊNCIA DO MOTOR

- 1 — Experimente os magnetos a 1.800 r. p. m.
- 2 — Marcha lenta — alavanca do gás toda reduzida.
- 3 — Aceleração: avançar desde a marcha lenta até ao máximo (1900-2000 r. p. m.).

G) ANTES DE DESCOLAR

- 1 — C { Comandos — liberdade.
Compensador — na conta.
Cintos bem ajustados.
- 2 — M — Corrector altimétrico todo atrás.
- 3 — G — Gasolina toda aberta.
- 4 — I — Instrumentos de voo e de motor.

H) VERIFICAÇÃO ANTES DE ATERRAR

- 1 — G — Gasolina.
- 2 — M — Corrector altimétrico.

I) DEPOIS DE ATERRAR

- 1 — Abandonar a pista de aterragem.

J) PARAR O MOTOR

- 1 — Pôr a alavanca do gás para 700 r. p. m. e cortar momentaneamente os magnetos.
- 2 — Aumentar para 800 r. p. m. e esperar 30 segundos.
- 3 — Desligar os magnetos e colocar a alavanca do gás a fundo.
- 4 — Reduzir quando o motor estiver parado.
- 5 — Fechar a gasolina.
- 6 — Preencher o livro do avião.

SIGNIFICADO DE ALGUNS TERMOS AERONÁUTICOS

Aeródino — Aeronave cuja sustentação em voo é consequência da reacção do ar sobre superfícies que em relação a ele se deslocam.

Aeródromo de recurso — Qualquer aeródromo para onde a aeronave pode prosseguir quando, em qualquer ponto da rota, surja a necessidade de aterrar.

Alternante — Aeródromo, especificado no plano de voo, para onde a aeronave deve prosseguir quando a aterragem no destino não seja aconselhável. O aeródromo de partida pode ser escolhido para alternante.

Altitude — Distância vertical medida a partir do nível do mar.

Altura z — Distância vertical medida a partir de um plano de referência a indicar.

z — Dimensão vertical de um objecto.

Aterragem — Designação genérica que inclui a aterragem propriamente dita e a amaragem.

Breve — Reunião preparatória em que se explica a finalidade de uma missão e/ou se fornecem elementos para a sua execução. A explicação feita durante a reunião.

Caminho — Direcção do vector que, em cada momento, representa o movimento da aeronave em relação ao terreno.

Elevação — Distância vertical a que se encontra o topo de um obstáculo existente à superfície da Terra ou assente sobre ela, medida a partir do nível do mar.

Espaço aéreo controlado — Espaço aéreo de dimensões definidas e dentro do qual é assegurado serviço de controle de tráfego aéreo.

Indicador de atitude — Instrumento destinado a indicar a posição dos eixos longitudinal e transversal de uma aeronave.

PROCEDIMENTOS PARA O AVIÃO
"TIGER MOTH"INSPECÇÃO VISUALA) *VERIFICAÇÃO GERAL*

- 1 — Livro do avião.
- 2 — Área desobstruída.
- 3 — Calços no lugar e avião face ao vento.
- 4 — Contactos da frente em ON (para cima); contactos de traz em OFF (para baixo).

B) *INSPECÇÃO INTERNA*

- 1 — Verificar se as portas das cabines funcionam e se os cintos de segurança estão bem seguros. Quando em voo só, verificar se os cintos da frente não estão soltos, de forma a interferirem nos comandos, e se o «manche» está retirado e guardado na bagageira.
- 2 — Verificar se os cavilhões e as molas de segurança dos cintos estão em bom estado.

C) *INSPECÇÃO EXTERNA* (começar de bombordo para estibordo)

- 1 — Verificar o freio da porca da cavilha de ligação das longarinas posteriores das asas esquerdas e ligação superior dos ovens de aterragem e da cabana. Verificar os cabos do comando de direcção.

- Indicador de volta** — Instrumento cuja finalidade é indicar a correcção de uma volta e a sua velocidade angular.
- Nível (de voo)** — Superfície de igual pressão. Os níveis de voo são numerados, sendo o número que os designa igual ao das centenas de pés que indica um altímetro nele situado, quando calado para a pressão de 1013.2 milibares.
- Plano de descida (de um aeródromo)** — Plano ou planos em que figuram os elementos que permitem a descida para um aeródromo, em I. M. C.
- Plano de voo actualizado** — Última versão do plano de voo depois de introduzidas as alterações que, no decorrer de voo, forem propostas e aprovadas e de cuja aprovação foi acusada a recepção.
- Ponto de mensagem obrigatória** — Ponto cujo sobrevoo deve ser comunicado ao Controle de Tráfego Aéreo.
- Rota (de uma aeronave)** — Projecção sobre a superfície da Terra da trajectória seguida pela aeronave ao deslocar-se do aeródromo de origem para o de destino ou daquela que se pretendia seguir.
- Serviço** : — Órgão ou conjunto de órgãos que desempenham determinada função.
- » » — Função determinada, quer seja ou não desempenhada por um organismo bem definido.
- Tecto de um aeródromo** — Tecto medido à entrada da pista de serviço.
- Trajectória (de uma aeronave)** — Linha que une as posições sucessivas de uma aeronave em voo.
- Voo local** — Voo em que a aeronave, sem aterrar noutro aeródromo, regressa ao ponto de partida sem dele se ter afastado mais do que 100 quilómetros.
- Zona de controle de aeródromo** — Área determinada em torno do aeródromo e estendendo-se verticalmente desde a superfície da Terra uma altitude estabelecida.

- 2 — Verificar o aileron, charneiras e comando. Intradorso.
- 3 — Extremidades dos ovens de aterragem e sustentação.
- 4 — Montantes e contraventamentos.
- 5 — Pontas das asas, extradorso e bordo de ataque. Montante anterior e extremidade dos ovens.
- 6 — Fuso do contraventamento dos ovens-frenagens.
- 7 — Verificar o estado geral do trem-atenção a todas as frenagens-verificação.
- 8 — Amortecedor: comprimento e limpeza.
- 10 — Nível do óleo.
- 11 — Pneu: estado, marcas e pressão.
- 12 — Longarina anterior.
- 13 — Verificar se a entrada de ar para o arrefecimento está livre de objectos. Ligação dos fios das velas. Limpeza.
- 14 — Hélice e blindagem do cubo.
- 15 — Abrir o «capot» e verificar as velas, ver se a tampa dos platinados está colocada no seu devido lugar, e passar revisão às tubagens de escape.
- 16 — Verificar se o «capot» fica devidamente fechado.
- 17 — Cabana: verificar o nível da gasolina no depósito e no indicador e o furo equilibrador da pressão.
- 18 — Roda direita (o mesmo procedimento que para a esquerda).
- 19 — Asa direita (o mesmo procedimento que para a esquerda). Retirar a cobertura do tubo de Pitot.
- 20 — Verificar se a bagageira está devidamente fechada.
- 21 — Verificar as ligações dos cabos de comando.
- 22 — Verificar a segurança dos cabos de comando: suas ligações.
- 23 — Segurança dos lemes e planos: montantes, porcas e freios.
- 24 — Relha: sua ligação ao leme de direcção.
- 25 — Janela de Socorros.
- 26 — Verificar se os calços estão colocados e se o avião está face ao vento.

EGOS DO PASSADO

LOUIS BLÉRIOT

O CONCURSO DE REIMS

Por ALCOFORADO MENEZES



O avião de Blériot ao ser conduzido para a faixa de rolagem, antes da partida para a travessia do Canal da Mancha

É já no dia 25 de Julho que se comemora o cinquentenário da primeira travessia do Canal da Mancha em aeroplano.

Pela primeira vez se voou sobre o mar e o feito coube ao engenheiro francês Louis Blériot, de 37 anos, que pilotava um aparelho, o número 11 de uma série por ele toda desenhada e construída.

O avião com que realizou a travessia era um monoplane e, no que respeita a envergadura — cerca de 4 m. de comprimento cada asa — estava muito áquém do que se poderia admitir como possível naquela época.

Partiu Blériot de uma planície, em Baraques, às 4 horas e 35 minutos do dia 25 de Julho de 1909 e, 38 minutos depois aterrava em Dover, percorrendo cerca de 48 Kms. distância superior àquela que separa a costa francesa da britânica naquele ponto (40,750 Kms.) mas isso deve-se ao facto de Blériot ter descaído um pouco para a direita, seguindo até Deal, sendo obrigado, depois, a voltar para traz.

Sucedeu isto apenas há cinquenta anos! Hoje, tão pouco tempo passado, se considerarmos o feito através de um ponto de vista actual, este parece-nos de realização tão simples que se nos afigura despropositado fazer-lhe uma citação; mas, se recuarmos um todo nada no tempo e atentarmos para a fragilidade e imperfeição dos aparelhos dessa época, para a reduzidíssima potência dos motores utilizados (o Blériot n.º 11 estava equipado com um motor de 25 HP!) teremos que pasmar e render merecida homenagem àqueles que, pelo seu esforço, tenacidade, coragem e abnegação, saltando ousadamente por cima da mentalidade do seu tempo, contra quase tudo e contra quase todos, conseguiram legar aos seus próximos descendentes uma herança tão grande e tão bela.

De notar é que a Imprensa desse tempo já acarinhava as grandes iniciativas, e o prémio de 25.000 francos que o jornal Daily-Mail oferecera para o primeiro piloto-aviador que atravessasse o Canal da Mancha em aeroplano, por si só demonstra o interesse que esse feito merecia, numa antevisão inteligente das vantagens que as ligações aéreas entre os grandes centros trariam, uma vez tornadas possíveis. E felizmente que, por essa época, já alguns acreditavam nessa possibilidade.

Esta travessia foi o factor decisivo que influenciou a modificação da opinião pública no que se relacionava

com a utilização do avião, não como instrumento de diversão apenas de loucos, mas como máquina da qual muito haveria a esperar num futuro, que ainda talvez se supunha longínquo, mas que depressa se transformou em realidade presente.

Vejamos o que a Imprensa da época nos dizia a esse respeito:

No «Jornal de Notícias» de 27 de Julho de 1909, pode ler-se, sob o título «Outro triunfo da aviação», o seguinte: «A aviação entra definitivamente, no domínio das mais importantes conquistas científicas do século XX».

E na «Ilustração Portuguesa» de 20 de Setembro desse ano, escrevia-se: «A conquista do ar deve conside-



Blériot em Londres, a caminho do Savoy, é aclamado delirantemente

rar-se já hoje um facto definitivo. E' com ela que o século actual inicia a série de descobertas que está preparando nos seus laboratórios, e com que a ciência, pelo que de antemão pode assegurar-se, assombrará inteiramente o mundo. Nunca o pensamento humano ergueu tão alto a sua ambição, nem o seu plano de domínio sobre as forças da natureza o formulou o homem tão vasto e absorvente como no nosso tempo.

E foi realmente a partir de 1909, depois de Blériot ter atravessado em aeroplano, pela primeira vez, o Canal da Mancha, que a aviação entrou no seu mais franco progresso e se desfizeram as brumas que ainda velavam os olhos dos homens — de quase todos os homens — que não escondiam o seu cepticismo, senão o seu desprezo e desdém ou troça, pela nova conquista que alguns outros homens tinham conseguido num campo quase considerado « tabu ».

E esta viagem não só abriu horizontes novos às ligações entre os povos, como também — e isso é curioso notar — obrigou os homens a reverem certas ideias e a criarem novos conceitos, por exemplo, no que diz respeito aos ingleses, acerca da segurança que as condições geográficas do seu país lhe asseguravam. É ver-se como os jornais ingleses se detinham ante as novas concepções de segurança que esta travessia veio criar, e que rapidamente notaram. Lê-se no Daily-Express de Julho desse ano: « a Grã-Bretanha deixou de ser uma ilha »; e o Daily-Telegraph do mesmo mês dizia: « a nossa imunidade insular já não é o que era. O começo do fim do velho estado de coisas chegou ». E o futuro havia de confirmar à saciedade que a antiga segurança da Inglaterra, depois dos progressos da aviação, deixara de existir.

E pouco depois, em Agosto desse mesmo ano, com a viagem de Blériot ainda presente no espirito de todos, realizou-se com espantoso êxito o Concurso de Reims, a chamada « semana dos aviadores » que, no dizer do correspondente em Paris do « Jornal de Notícias », foi « a semana desportiva por excelência, o triunfo da navegação aérea ».

Nem em Reims, nem nos arredores, era possível conseguir-se alojamento, o que por si só traduz o entusiasmo que esse concurso despertou e que levou a Bétheny mais de 100.000 espectadores!

Foi na realidade impressionante o sucesso desse concurso em que participaram 12 dos melhores pilotos do tempo, entre os quais se contavam os nomes de Blériot, Farman, Curtiss e Latham.

« Foi uma semana de experiências decisivas, que espanicaram, pelo seu sucesso inesperado e completo, as últimas dúvidas subsistentes ».

A título de curiosidade damos alguns dos resultados obtidos:

Máximo de distância coberta num só voo: 180 Kms. percorridos por Farman em 3 horas, 4 minutos e 56 segundos; o prêmio da velocidade foi ganho por Curtiss, que percorreu 30 Kms. em 23 minutos e 29 segundos; a Blériot coube vencer a volta de pista — 10 Kms. — que fez em 7 minutos e 47 segundos. Latham ganhou a prova de altitude atingindo 155 metros e Farman ganhou ainda o prêmio de passageiros, em virtude de ter transportado dois, durante 10 Kms., à velocidade de 54 Kms/hora.

E com estes resultados terminou a extraordinária « semana dos aviadores », que deu origem a comentários como estes na Imprensa do seu tempo:

« Desde este ano de 1909 começa o reinado do aeroplano que, dentro de alguns poucos anos transformará inteiramente as actuais condições da vida económica e social ».

E hoje, cinquenta anos passados apenas, o homem na sua ânsia de progresso, ergue agora os olhos para mais alto, muito mais alto, tão alto que os incrédulos de agora — porque também os há — se revoltam ao pensar nos anseios dos « loucos actuais » que pretendem atingir regiões mais altas, tão altas que repugna a esses acreditarem na viabilidade das suas aspirações. Mas as viagens inter-planetárias, risonha promessa do nosso tempo, serão num futuro breve uma realidade tão viva, como viva realidade foi a travessia do Canal da Mancha em 1909.

O homem ainda não esgotou os recursos de que dispõe e ainda não atingiu os limites até onde lhe é dado caminhar, e isso é o que nos faz ter esperança num futuro melhor, sempre cada vez melhor, mercê de um progresso constante, material e espiritual, que nos permita nessa altura, com lógica, aceitar com bom o dizer do Professor Pangloss, do « Cándido » de Voltaire: « vivemos no melhor dos mundos possíveis »!



O avião de Blériot no « Concurso de Reims »

O AERO-CLUBE DA COSTA VERDE E A SUA INFLUÊNCIA NA VALORIZAÇÃO TURÍSTICA DA LAGOA DE PARAMOS

por JOAQUIM PIMENTA

A «Lagoa de Paramos», imprópriamente diluída e absorvida na designação genérica de «Barrinha de Esmoriz», nunca teve o aproveitamento turístico que as suas condições naturais justificam e, mesmo, possibilitam.

Os paramenses, ciosos como poucos da sua terra, que uma disposição régia de 1629 delimita, não têm tido, por si, possibilidades para a sua exploração, nem têm recebido ajuda que lhes permita suprir a falta da criação e exportação de gado para Inglaterra — indústria altamente rendosa outrora — substituindo-a por um aproveitamento condicionado e dirigido das suas condições turísticas.

Ao contrário, têm-se limitado a assistir, com justificado mas impotente desgosto, ao obscurecimento e esquecimento da sua Lagoa, ofuscada pela brilhante e já bem conhecida «Barrinha de Esmoriz».

O Aero-Clube da Costa Verde, com as suas instalações bem a cavaleiro da Ribeira de Rio Maior, e a pista apontada à Lagoa de Paramos, coloca esta mais perto do mundo, pondo-a no caminho do turista aéreo que, cada vez em maior número, demanda este país de sol.

A pista de aterragem, constituída por uma bem cuidada e consolidada faixa asfaltada de 1480x40 metros, orientada no sentido Norte-Sul e ao nível do mar, pode receber qualquer tipo de avião de turismo e mesmo grande número de aviões comerciais, trazendo até Espinho e a toda a Costa Verde aquele turista apressado que não tem tempo, e a quem falta, além disso, disposição para tomar, depois do avião, um outro meio de transporte que o leve a outras paragens.

E quando o Turismo nacional se decidir a explorar a beleza extraordinária das nossas Províncias do Minho, Trás-os-Montes e Alto Douro, utilizando as albufeiras resultantes do aproveitamento hidro-eléctrico para pouso de hidro-aviões, a Lagoa de Paramos pode ser o ponto de estacionamento e partida diária de pequenos hidros — os «Sea Bee» são um exemplo interessante — em busca de um dia passado em plena natureza.

A gravura junta, de um hidro-avião pousado serenamente, na serena Lagoa de Paramos, documenta as possibilidades que evocamos. Mas esta possibilidade será, em futuro breve, ainda maior, uma vez concluídos os trabalhos de regularização das margens da Lagoa a que vão proceder os Serviços hidráulicos respectivos.



Feita esta regularização das margens e, consequentemente, do fundo, dispôr-se-á de uma excelente pista para desportos náuticos com 1.300 metros de extensão, de água tranquila, onde a Secção de Desportos Náuticos do Aero-Clube da Costa Verde fará disputar, com certa

frequência, provas abertas aos outros Clubes náuticos nacionais e estrangeiros, de modo a chamar sobre a Lagoa de Paramos a atenção de outros centros, com uma possível derivação para aí do fluxo de turistas que os animam.

Para além das provas de competição, reservadas, como é óbvio, aos especialistas, terão os outros turistas à sua disposição uma admirável e calma toalha líquida de muitos milhares de metros quadrados de superfície onde, sem a preocupação dos tempos, poderão remar, velejar, nadar, fazer esqui aquático, ou sentir a mais estonteante sensação de velocidade sobre a água conduzindo um veloz hidro-plano.

A Lagoa de Paramos poderá ainda ser o polo de atracção dos pescadores desportivos ou dos caçadores, pois, abundam ali as mais variadas espécie de rica e saborosa caça ou pesca.

Uma importante e moderna auto-estrada de turismo ligará em breve a ponte da Arrábida, do Porto, com a Lagoa de Paramos, donde seguirá até Leiria, pelo que o restaurante-bar do Aero-Clube da Costa Verde, presentemente em construção na margem esquerda da Ribeira de Rio Maior, virá a desempenhar um papel de primordial e fundamental importância, colocado como fica à margem da mais importante via de turismo a ligar o norte e o Sul. Este bar, colocado sobre as águas da Ribeira, disporá de uma varanda-tribuna voltada para o Aeródromo e para a Lagoa, de modo a permitir a observação atenta, e com as melhores condições de comodidade, de tudo quanto se passar naqueles locais.

Deste modo, o Aero-Clube da Costa Verde, proporcionando aos seus associados as condições necessárias para agradáveis momentos ao frequentarem as suas instalações sociais e de voo, presta um inestimável serviço ao turismo local pelo seu contributo para a valorização e aproveitamento das inigualáveis condições da Lagoa de Paramos, enriquecendo e estendendo até mais longe o turismo de toda a «Costa Verde», que o Atlântico beija e o sol aquece.

A FORÇA AÉREA EM BRAGA



Uma formação de aviões «Chipmunk» de S. Jacinto

Reportagem de JOAQUIM PIMENTA
e ALCOFORADO MENEZES

A 2 de Junho de 1929 fôra inaugurado o Aeródromo da Palmeira, em Braga, com a aterragem do avião JUNKER'S F. 13, pilotado pelo Senhor Major Amado da Cunha e mecânico Koscheini, levando como passageiros os Senhores Brigadeiro Francisco Caravana, Dr. Alberto Cruz, José Esteves de Aguiar e Jaime Lima.

Comemorando esta data, a Câmara Municipal de Braga, com a participação das Forças Aéreas Portuguesas, organizou um brilhante festival no passado dia 21 de Junho, durante o qual foi descerrada uma lápide naquele Aerodromo.

«GÁS EM GRANDE», que pretende estar presente em todas as manifestações aeronáuticas portuguesas, ali fez deslocar a sua equipa de reportagem afim de, no seu primeiro número, poder dar aos seus leitores uma ideia, embora sucinta, do que foi aquele festival.

O autocarro privativo do Aero-Clube da Costa Verde, que o nosso dedicado consócio Penha Ferreira em boa hora nos ofereceu, fazia a sua primeira viagem ao serviço do Clube e decidimos aproveitá-lo nessa deslocação a Braga. O autocarro, dizia-se, estaria no «Café Ceuta» à 10,15 horas, vindo de Espinho, e partiria exacta e impreterivelmente às 10,30 e que ninguém se atrasasse porque então perderia aquela fabulosa viagem inaugural.

A «malta» esteve presente à hora combinada, mas o autocarro é que não esteve para pressas — quem tiver pressa que vá de avião — e lá pelas 11 e muito parava orgulhosamente, com o nome do Aero-Clube da Costa Verde bem à vista, à porta do Café. Fôra simplesmente a gasolina que se acabara no caminho!

Mas então como é — diz alguém — o Penha Ferreira dá-nos um autocarro com o defeito de lhe faltar a gasolina?...

Arrumadas as provisões, cada um tomou o seu lugar e foi dada ordem de marcha. Dada a ordem, lá isso é que foi, mas o autocarro, esse é que não marchou! Habitado às bucólicas margens do Ave, o «V-8», que tem alma de poeta, só se decidiu a trabalhar lá para as margens do Douro; mas depois, garbosamente, nunca mais deixou de cumprir o seu dever. Nunca mais... nunca mais... são modos de dizer. Aquilo lá para a noite ia-se complicando! Bem, isso é outra história que o Walter Cudell e os produtos «Bosch» acabaram já de resolver... graciosamente... Sim, porque no Costa Verde é tudo assim: «gás em grandes» e sempre do melhor!

Antes de começar o festival o Senhor Presidente da Câmara de Braga convidou o Senhor General Costa Macedo, illustre Chefe do Estado Maior da Força Aérea, a descerrar a lápide a que acima fizemos referência, tendo falado em seguida o Senhor Major Amado da Cunha, o primeiro piloto a aterrar em Braga.

Depois o Sr. Dr. Alberto Cruz, que fôra um dos passageiros, relembrou aquele acontecimento com palavras de entusiasmo para a mocidade de então, e exortou a mocidade de hoje a seguir-lhe o exemplo, terminando a série de discursos o Senhor Comandante da 1.ª Região Militar, General Valadares Tavares.

Entretanto 4 aviões de jacto da Base Aérea N.º 2 (Ota), executaram



Coronel Mário Fernandes Jorge de Noronha, comandante da Base Aérea N.º 7. (S. Jacinto), que orientou superiormente o festival e a quem «GÁS EM GRANDE» e o Aero-Clube da Costa Verde, muito agradecem as facilidades concedidas e a simpatia que lhes testemunhou

curiosas evoluções com passagens frequentes a baixa altura sobre o Aeródromo, após o que um helicóptero da Base Aérea N.º 6 (Montijo), fez uma extraordinária demonstração de que damos em outro local desenvolvido resto.

Uma formação de 12 aviões CHIPMUNK da Base Aérea N.º 7 (S. Jacinto) sob o comando do Senhor Capitão Belo, efectuou depois uma interessante demonstração de voo de grupo, com mudanças frequentes de formação, finda a qual se destacou um avião pilotado pelo 2.º Sargento Piloto-Aviador Castro que executou, de modo superior, variadas figuras acrobáticas.

A Base Aérea N.º 3 (Tancos) encerrou o festival com o lançamento de 20 homens do Batalhão de Caçadores Para-quedistas, conduzidos em dois JUNKERS, exercício que finalizou com o lançamento de mais dois paraquedistas em queda livre.

Um jacto francês, MORANE-SAULNIER, de quatro lugares, de treino e ligação, fez também uma demonstração das suas possibilidades e algumas figuras acrobáticas.

A direcção do festival foi confiada à Base Aérea N.º 7 (S. Jacinto), sob o comando do seu primeiro Comandante, Senhor Coronel Mário Fernandes de Jorge Noronha acompanhado do Senhor Major João da Cruz Novo, director de instrução daquela Base e também director da Escola de Pilotagem do A. C. C. V., que ali se deslocaram tripulando um WIDGEON.

A estação de controle móvel, instalada num «Jeep» da Base Aérea N.º 7, esteve a cargo dos Senhores Tenente Alves Pereira, que fazia as vezes de Director do Campo durante o festival, Sargento Gaudêncio, Sargento Beato e soldado 132, Ernesto Miranda.

Serviu de oficial às ordens do controle o Senhor Tenente Ladeira.

Como nota de reportagem diremos ainda que a estação móvel dispunha das seguintes frequências: aeronáuticas militares, de emergência internacional em 121,5, de G. C. I. (alerta), frequências civis, de A. P. P. e A. T. P. internacional).



O espectáculo sempre maravilhoso da descida dos para-quedistas

RÁDIO CLUBE PORTUGUÊS

A RÁDIO CLUBE PORTUGUÊS muito agradece o Aero-Clube da Costa Verde a ajuda que lhe tem prestado através dos seus microfones. A Mário Afonso queremos testemunhar também o nosso reconhecimento pelo acolhimento que, no seu programa «VIDA DESPORTIVA», tem dado às crónicas do nosso colaborador JOAQUIM PIMENTA, transmitidas quinzenalmente aos sábados pelas 20,30 horas, sob o título «PRÓ-AVIAÇÃO CIVIL».

grão a grão...

enche a galinha o papo!



As galinhas alimentadas com produtos compostos

VOUGA PROTECTOR

são mais robustas e...
ovo a ovo, fazem a
fortuna dos avicultores,
porque são ovos
melhores e mais abundantes

ALIMENTOS COMPOSTOS
VOUGA
PROTECTOR

Fabricantes: SOARES & IRMÃOS, L.D.A.
P. D. Filpa de Lencastre, 141 - PORTO

SOARES & IRMÃOS, L.ª DA

SOCIEDADE INDUSTRIAL DO VOUGA, L.ª DA

FABRICAS DE:

MOAGEM
MASSAS ALIMENTÍCIAS
AZEITES E ÓLEOS VEGETAIS
ALIMENTOS COMPOSTOS PARA ANIMAIS

PESSEGUIRO DO VOUGA
BARCELOS
ALMENDRA
FOLGOSA DO DOURO
PONTE DA PEDRA



ESCRITÓRIO CENTRAL:

PRACA D. FILPA DE LENCASTRE, 141

PORTO

TEL. 20376/23/4/5

O Aero-Clube da Costa Verde projecta-se no futuro como uma das mais grandiosas realidades do Turismo Espinhense

por *MANUEL LARANJEIRA*

Na base de todas as grandes realizações, na génese de todos os impulsos grandiosos, na execução de todas as ideias em factos, sempre esteve e estará o homem. E se toda a concatenação geniosa que sai do seu guirebol inventivo traz consigo a mancha venial da possibilidade do erro — distância que delimita a sua própria condição humana — forçoso se torna concluir, depois de demonstrado com evidência, que no erro reside a suprema força do homem. Porque o homem ao criar propõe-se, mesmo com possibilidade de erro, preencher um espaço vazio, uma lacuna, reparar outro possível erro decorrente da condição humana de outro homem.

Temos, pois, que criar sem erro é impossível ao homem. Mas criar com alto espírito progressivo, transformar meras ideias de difícil concretização em factos incontrovertidos, isso sim, é também uma das maravilhosas possibilidades da cronométrica máquina humana.

O Aero-Clube da Costa Verde, por paradoxal que possa parecer ao primeiro relance apreciativo, nascido da extraordinária força criadora dos homens, consecução aproximada — e dizemos aproximada porque, sempre, as realidades ficam para quem dos sonhos — de ideias, fogueira onde ardem uns tantos ideais em tudo superiores, veio preencher, em Espinho, uma lacuna existente, difícil de preencher se encararmos os obstáculos na proporção dos homens de que se dispõe para os derrubar.

Referimo-nos aos novos e mais modernos métodos de aproveitamento turístico, a uma refrigeração e renovação de realizações e propósitos num abarcamento lato das possibilidades em embrião ou que tem sido mesmo desaproveitadas.

Se quiser sobreviver, num plano económico crescente e possibilitador de desenvolvimento, se quiser fazer valer os seus direitos de praia de incontestável valor no cômputo das nossas melhores estâncias marítimas, se quiser manter o ceptro de Rainha da Costa Verde, enquanto aquela seara de recursos inesgotáveis, que é o mar, estiver ali a pedir charrua de mérito que saiba desbravar e arrotear depois para colher os fartos réditos que forçosamente dará, Espinho tem de pôr acima de quaisquer outros interesses o interesse turístico, o aproveitamento integral dos seus extraordinários dons geográficos e climatéricos.

A instalação do Aero-Clube da Costa Verde em Espinho, com a sua ambiciosa, clarividente e extraordinária mão cheia de projectos de interesse turístico, além de outros que omitimos aqui por desejarmos sômente deter-nos sobre aqueles, veio rasgar horizontes que não lobrigávamos até aqui. E esse facto, por si só, obriga-nos a descer à análise, seu quê, mais fria na linguagem, menos literata mas mais concisa.

Tempo houve em que o Turismo significava exaltação mais que propaganda, dos dons naturais ou artificiais duma região ou duma terra. Hoje a palavra como que ganhou volume, amplitude, dispersando-se, simultaneamente, para abranger um sem número de causas e de efeitos de exploração económica, regional parcelarmente e nacional na sua totalidade.

Imerso no silêncio tumular que os anos de inactividade criaram, o aeródromo de Paramos, orgulho dos nossos avoengos que viveram a época eufórica dos pioneiros da aviação e glorificaram Gago Coutinho e Sacadura Cabral como heróis nacionais, revive e remoça-se, renasce das próprias cinzas como a Fénix da fábula, enquanto da pátina do tempo se lhe vão arrancando os musgos das reminiscências festivas e se ata de novo o cordão umbilical que o ligava a Espinho, roto não se sabe porque bulas ou incúria duma geração que nasceu sob um signo de superficialidade e de versatilidade que lhe não permite encarar as coisas a sério.

Espinho pode aspirar a verem-se de novo viradas para si as atenções gerais através de algumas realizações dos sonhos do Aero-Clube da Costa Verde, transubstanciadas em consoladoras realidades. Os festivais aéreos, de aeromodelismo e o movimento aéreo do próprio aeroporto, hoje que a aeronáutica é uma coisa séria e objectiva e começa a ser encarada pelo grande público com respeito e curiosidade, constituem aliciante para, a exemplo do que acontece no estrangeiro, a afluência de milhares de pessoas. Visto sob o ponto de vista económico e turístico ter-se-á uma noção exacta da influência exercida no movimento turístico de Espinho. O Aero-Clube lançará, assim, as sementes que levarão ao nosso aeródromo os turistas ávidos de presenciarem um espectáculo ou espectáculos inéditos e que, precisamente pelo seu ineditismo e pela emoção e beleza, força e técnica que demonstram, se tornam atracções de primeiro plano.

Por outro lado o aproveitamento da Lagoa de Paramos, tal como está prevista nos projectos do Aero-Clube da Costa Verde é, não só motivo dos mais rasgados encómios mas mais — *res non verba!* — digno da nossa melhor atenção de bairristas e da mais franca e rasgada ajuda daqueles que só têm a lucrar com tal realização.

A transformação turística daquele local tão aprazível e cremos que tão desconhecido das gentes espinhenses, mais avezadas aos passeios quadriculados do Chiado vareiro que é a Rua 19 e ao picadeiro cosmopolita da avenida casineira, para ficar obra asseada, é da ordem das centenas de contos. Porém, a verificar-se, Espinho poderia ufanar-se, dentro de alguns anos, de possuir e facultar aos seus visitantes um Ofir em miniatura, um privilegiado recanto do paraíso, bordado de céu, pinhais e mar, perfumado do cheiro acre da resina e da salsugem que o vento impele do mar depois de arrancada à crista rendilhada das ondas.

Projectos ambiciosos?... sem dúvida! Sem ambições, porém, o homem descera os degraus que o conduzem à condição de simples «cadáveres adiados que procriam», na síntese magistral e de aparente paradoxo de Fernando Pessoa.

E com tais ambições, face às realidades incontestáveis que os nossos olhos já contemplam, o Aero-Clube da Costa Verde projecta-se no futuro como uma das mais grandiosas realidades do turismo espinhense.

F E R M A

RECLAMOS LUMINOSOS DE
TODOS OS GÉNEROS

S O T E L I

VENTILAÇÃO E AR
CONDICIONADO

INSTALAÇÕES EM TODO O NORTE DO PAÍS

PEÇA REFERÊNCIAS



RUA MIGUEL BOMBARDA, 148-150

TELEFONES 29920 e 31587

PORTO

NOVAS "LARGADAS" — No dia 28 de Maio passado e no dia 2 de Junho foram «lançados à água», com toda a solenidade, mais três alunos-pilotos do Aero-Clube da Costa Verde. São eles, por ordem de «largada», José Eduardo Amorim, Luís Coentrão e Manuel Jorge Lima Valadares Botelho. Todos receberam instrução do piloto-aviador civil Sr. José Guimarães Serra que à Escola de Pilotagem do Clube vem dedicando o melhor do seu esforço e dedicação, numa preparação conscienciosa e segura dos seus alunos.



JOSÉ EDUARDO AMORIM
depois do banho



LUÍS COENTRÃO
ainda dentro da Ribeira



MANUEL JORGE BOTELHO
ao ser conduzido para a água

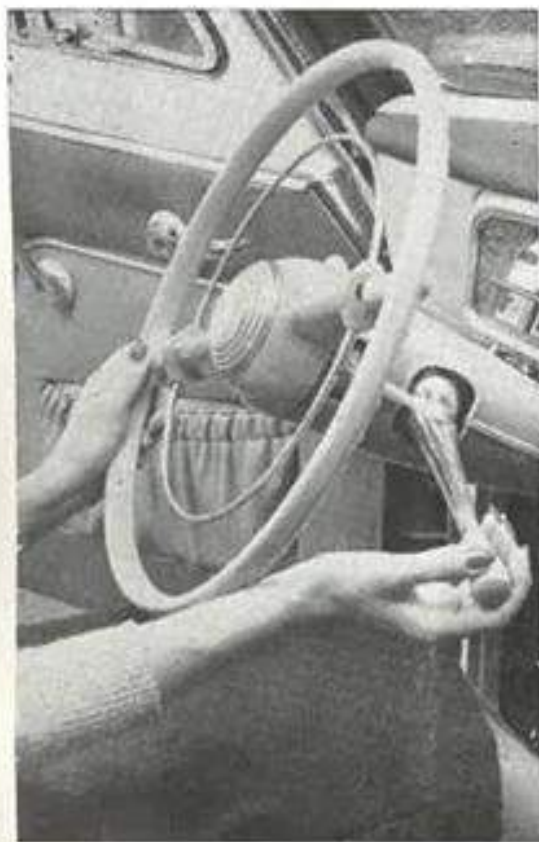
MASSAS ALIMENTÍCIAS



A BASE DE UMA
PERFEITA ALIMENTAÇÃO



UMA NOVIDADE: O 403 de embraiagem automática só com 2 pedais e com um único pé,



Embraiagem automática montada em série, na fábrica, nos modelos Berline Grande Luxo 403 e Cabriolet 403 com um suplemento de Esc. 4.000 \$ 00.



mas ficando o condutor com a possibilidade de escolher a desmultiplicação das velocidades que mais lhe convenha em relação ao perfil da estrada, accionando somente a alavanca das velocidades: o que resulta em segurança total.

O acoplador electro-magnético JAEGER, de pó metálico, que suprime o pedal de embraiagem, proporciona:

- uma extraordinária **progressividade** a transmissão;
- uma grande **elasticidade** de arranque, sobretudo em declives, eliminando totalmente a patinagem, as sacões, o aceleração ou a paragem do motor;
- a possibilidade, na maioria dos casos, de iniciar a marcha em 2.^a velocidade sem nenhum inconveniente para o motor;
- o estacionamento, com qualquer velocidade engatada, sem paragem do motor;
- conserva o freio-motor.
- um rendimento de 100% do motor, por conseguinte economia de carburante;
- um uso ilimitado sem desgaste e não necessitando afinações;
- uma economia de utilização, pela impossibilidade de forçar o motor, o que reduz a fadiga das peças mecânicas;
- uma condução confortável e repousante em circulação urbana;
- uma grande docilidade da viatura em manobras de estacionamento (emprego da 2.^a velocidade em marcha à frente, com impossibilidade de paragem do motor).

Peugeot

CONVIDAMOS V. EX.^a A FAZER UM ENSAIO NO CONCESSIONÁRIO PARA O NORTE DO PAIS:

F. MARCHAND & C.^a, L.^{da}
R. DE CEUTA, 54-56 • TELEF. 28173/4
PORTO

BOSCH

Para
cada motor



a vela
adequada



E. T. ROBERTO CUDELL, L.^{DA}