

POSITO LEGAL

inter

10 JUL. 1962

Rev. 1498
TAP

fab. n.º

ano 1 número 2

TRANSPORTES AÉREOS PORTUGUESES

EDITORIAL

O Inter-TAP que mensalmente vai ter consigo à sua mesa de trabalho é um pequeno jornal feito para todos os que labutam dia-a-dia com o pensamento no progresso da nossa Companhia.

Como tal, está aberto aos que desejam contribuir com as suas ideias e sugestões para que o Inter-TAP seja uma espécie de ponto de encontro de quem se interessa pelo futuro da TAP.

Não nos move a intenção de ser um simples registo das actividades comerciais da TAP, embora, como é evidente, se refira sempre nestas colunas o que de mais importante tenha acontecido neste sector. Pretendemos fundamentalmente que cada empregado adquira com toda a possível rapidez uma mentalidade comercial apurada, de acordo com as modernas técnicas de pesquisa e promoção. Para isso, e como ponto de partida, é necessário que cada um conheça o que os outros fazem, e que não haja serviços de que muitos funcionários de outros serviços só conhecem o nome.

O Inter-TAP está aberto a todos.

Mais: precisa de todos. De todos os que quiserem escrever, falar das inovações dos seus serviços, apresentar ideias novas.

Escrevam-nos pois, da Sede, da Portela, de Londres ou de Luanda, da Beira ou do Porto, para INTER-TAP, Lisboa.

E até ao próximo número.



O PRIMEIRO AVIÃO
«CARAVELA»
DESTINADO A TAP,
EM CONSTRUÇÃO
NA
SUD-AVIATION

“CARAVELAS” PORTUGUESAS DO SÉCULO XX

A imprensa estrangeira e as Revistas da especialidade já se encarregaram de fazer a notícia correr mundo. Para nós, que há muito dela ouvimos falar, não constitui novidade: A TAP encomendou três aviões «Caravela» e assegurou opção para a compra de um quarto aparelho do mesmo tipo.

Porquê o «Caravela»?

Porque a decisão de rever a estrutura operacional da nossa rede de exploração, acompanhando o progresso aeronáutico, implica a entrada em serviço de dois tipos de avião a jacto diferentes. Vamos pois, primeiramente aos de meio curso, ou seja àqueles que serão empregues na rede europeia, onde é maior a necessidade de uma recuperação e de um desenvolvimento imediato.

O «Caravela» é sem dúvida um avião revolucionário. A Sud-Aviation já fabricou mais de 150 aparelhos deste tipo, que têm demonstrado excelentes qualidades.

De uma união de esforços franco-britânica nasceu um aparelho de concepção arrojada, cujas vantagens no campo técnico estão já hoje largamente comprovadas e começaram a ser exploradas em aviões de outros fabricantes.

Não falaremos ainda do programa de exploração, dado que é prematuro fazer qualquer afirmação com carácter definitivo. Provavelmente no próximo número já poderemos adiantar alguma notícia.

CARACTERÍSTICAS DO «CARAVELA» VI-R:

Peso máximo à decolagem	50 000 kg
Peso de combustível	15 300 kg
Altitude máxima de voo	12 000 m
Velocidade máxima de cruzeiro	850 km/h
Velocidade normal de cruzeiro	805 km/h
Raio de acção	1 725 a 2 260 km
Impulsão dos reactores à decolagem	5 850 kg × 2

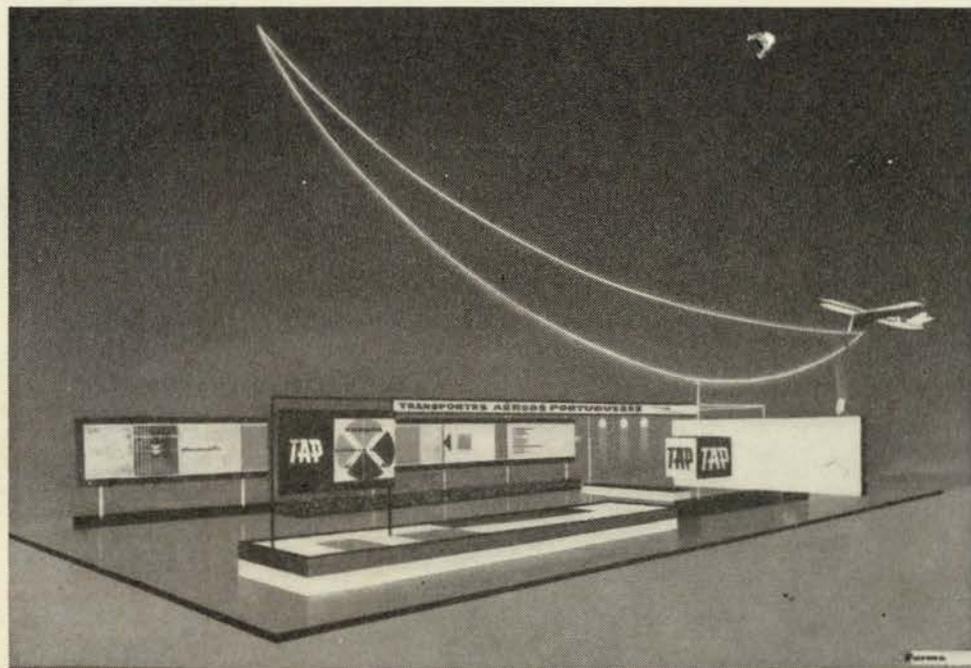
A localização dos reactores na cauda permite um melhor comportamento da asa, diminuição dos ruídos na cabine e redução das vibrações a um nível quase nulo.

A tripulação técnica do «Caravela» é constituída por 2 pilotos e um mecânico.

O mais moderno equipamento de comunicações e navegação electrónica e um perfeitíssimo piloto automático acoplado a um sistema director de voo permitem ao «Caravela» executar aproximações, com má visibilidade, em excelentes condições de segurança.

As cabines estão já a ser ornamentadas de forma a oferecerem aos passageiros um nível de conforto verdadeiramente notável. Os motivos marítimos predominam na decoração interior e as cadeiras serão forradas com tecidos inspirados em padrões característicos.

Além disto, os «Caravelas» da TAP dispõem de duas copas com fornos eléctricos, frigoríficos, máquinas de café e terão também instalação sonora.



3.ª FEIRA INTERNACIONAL DE LISBOA

Tal como anunciamos no nosso número anterior, a TAP reservou 72 m² na III Feira Internacional de Lisboa, em que será construído o estande cuja maquete aqui se reproduz. Trata-se de uma manifestação de importantes repercussões na vida económica do nosso País e a presença da TAP, além de constituir uma afirmação positiva da sua importância como transportadora nacional, tem o objectivo de levar ao conhecimento do público o desenvolvimento da sua actividade no passado, a realidade da sua acção presente e os seus projectos de futuro.

A IATA

Aproveitamos hoje as colunas do nosso INTERTAP para dizermos àqueles que trabalham na nossa companhia algo acerca da IATA.

De facto, se para os que mais de perto seguem os assuntos relativos àquela associação estas palavras poderão ser desnecessárias, para outros — e esta será a grande maioria — o termo IATA apenas poderá ser familiar por saberem que se trata de determinado organismo relacionado com a aviação comercial. Tentemos pois trazer ao conhecimento destes últimos algumas informações sobre a IATA as quais se poderão vir a revestir de certa utilidade.

A I.A.T.A., iniciais de International Air Transport Association, é — tal como o seu nome indica — uma associação que se ocupa de problemas ligados ao transporte aéreo internacional, desde o ano de 1919.

Contudo, não se deve pensar que esta entidade comanda a actividade dos transportadores aéreos, independentemente da vontade e dos interesses destes; a realidade é muito diferente, pois a associação é exactamente constituída pelas companhias de aviação e o órgão ou entidade que constitui a IATA propriamente dita não é mais do que a máquina burocrática que dá seguimento às resoluções das companhias, publicando-as ou fazendo-as respeitar e coordenando as discussões sob os mais variados aspectos de modo a que se atinjam posições conciliatórias que sirvam a todos.

É vulgar entre aqueles que trabalham em aviação comercial ouvir-se dizer: «não, não podemos fazer isto porque a IATA o não permite». O uso de tal frase traz consigo uma certa deformação do espírito daquela entidade visto que o que atrás escrevemos torna implícito que a proibição ou possibilidade de se fazer «isto» ou «aquilo» é decidida pelas próprias companhias de aviação.

A este respeito, interessará referir como as companhias acordam entre si as normas que depois regerão a sua actividade e a extraordinária diversidade e meticulosidade de tais normas. Entre estas, parecem-nos ser de separar, pela sua importância, as tarifas, campo imenso de discussão pois que os interesses de uns e de outros são por vezes antagónicos.

Em reuniões especialmente realizadas para tal efeito, os transportadores apresentam os seus pontos de vista sobre o assunto e, após acordo, ficam especificadas determinadas tarifas-base entre os pontos principais; uma vez que seria praticamente impossível especificar todas as tarifas — tal a variedade de rotas que é possível arranjar entre mais de 100 000 pontos actualmente existentes — acordam-se determinadas regras de construção que permitirão saber o preço a cobrar por uma certa viagem a partir de uma ou mais tarifas especificadas. Os transportadores deverão aplicar tais tarifas e tais regras de

construção — não o fazerem é sujeitarem-se a penalidades — o que invalida quaisquer competições tarifárias.

Como é evidente, obrigarem-se as companhias de aviação a seguir as mesmas tarifas mas não condicionarem outros aspectos, nenhum interesse teria pois seria possível atrair os passageiros oferecendo-lhes vantagens diferentes, isto é, permitindo uma franquia de bagagem maior, absorvendo despesas nas ligações, etc. Por tal motivo, aparece-nos uma regulamentação minuciosa que se publica em cerca de 2500 páginas e na qual se nos afigura que nada foi esquecido.

Realmente, hoje está exactamente previsto o que um passageiro pode transportar consigo na cabine em adição à franquia de bagagem, o que lhe poderá ser servido a bordo, as circunstâncias em que se poderá pagar ao passageiro uma refeição, um transporte terrestre ou uma pernoita num hotel, a quem os transportadores poderão conceder reduções ou bilhetes gratuitos, etc., etc., enfim, tudo o que pode acontecer quando se vende transporte aéreo.

A fim de se poder avaliar quantas dificuldades e que esforços conjugados foram necessários para se atingir tão vasta e complexa regulamentação, teremos ainda de acrescentar que o facto de numa reunião haver um transportador que tenha opinião desfavorável sobre uma determinada norma é, só por si, suficiente para que a mesma não seja aprovada. Isto permite-nos concluir que uma determinada companhia de aviação não deverá indignar-se contra esta ou aquela proibição que a regulamentação lhe imponha porque o seu «veto» poderia sempre ter impedido a inserção da norma em causa.

Após termos dado uma ideia do papel que a IATA desempenha junto dos transportadores aéreos, poderá parecer depois da leitura destas linhas que a existência de tal regulamentação eliminou toda a possibilidade de competição entre as variadas companhias. Não é assim, pois a todos ficam ainda imensos meios de mostrarem ao público que o servem melhor, quer usando melhor e mais rápido equipamento quer ainda, pura e simplesmente, dispondo de pessoal cujo acolhimento fique na memória dos passageiros. A este respeito, parece-nos oportuno salientar que todos aqueles que trabalham numa companhia — repetimos, todos — podem contribuir muito substancialmente para dar ao público uma impressão favorável ou desfavorável a respeito da mesma. Isto torna-se igualmente importante desde a hospedeira ao oficial de reservas, de contabilidade, etc., pois que, em última análise, duma maneira ou doutra, todos contactam o público.

Dada já a extensão desta prosa, ao assunto voltaremos num dos próximos números, afim de fornecermos mais detalhes sobre a IATA, seus associados, participação da nossa Companhia, etc.

TODOS DEVEM VENDER!

O INTER-TAP registará com muito prazer nas suas colunas os nomes de todos os funcionários da TAP que de algum modo contribuam para a intensificação de tráfego nas nossas linhas e que, directamente, não estejam ligados aos problemas de vendas.

Tivemos conhecimento, por exemplo, dos empregados:

— Maria Eduarda Ferradeira Abraços (da Divisão de Vendas) contribuiu para que fosse vendida 1 passagem LISBOA/LONDRES/LISBOA.

— Otília de Carvalho Vaz Martins (da Divisão de Correspondência e Arquivo) 1 passagem LISBOA/LOURENÇO MARQUES.

— Fernando Marques Caneira (Superintendência de Operações em Terra e Bordo) colaborou na venda de três passagens LISBOA/LUANDA.

E agora, se tiverem conhecimento de alguém que deseje viajar mandem-nos a indicação para:

PROMOÇÃO DE VENDAS
Rua Conde de Redondo, 79
LISBOA

NOVO SERVIÇO TAP com projecção no futuro, o SENA

Com o objectivo de centralizar todos os problemas relativos à introdução do novo tipo de avião «Caravela» na nossa frota, e à sua entrada em serviço de uma forma ordenada, resolveu a Administração da TAP criar um organismo denominado «Serviço Especial dos Novos Aviões» (SENA).

Competir-lhe-á, fundamentalmente, o estudo das medidas a adoptar perante os problemas que surjam e velar por que as soluções encaradas sejam cumpridas eficientemente.

O SENA, que funcionará, quanto possível isento de formalidades, dispõe de duas Divisões: Técnica e Exploração. A Divisão Técnica ocupa-se de tudo o que se relaciona com o material das novas frotas, desde o estabelecimento das especificações básicas dos aviões, «stock» e manutenção desse material, até à formação e treino do pessoal de terra.

A Divisão de Exploração, participando também no estabelecimento de especificações e modificações dos aparelhos, tem a seu cargo tudo quanto se relaciona com os voos de cada tipo de avião, desde o estabelecimento de rotas e escalas, até à formação e treino do pessoal de bordo, de escalas e operações.

COM a recente introdução de 1.ª classe na linha LISBOA-PORTO, a TAP proporciona aos passageiros da linha metropolitana serviços da máxima comodidade. A versão será de 12 lugares de 1.ª classe e 69 de turística, com equipamento Super G.

O preço de cada passagem é, em classe turística, de Esc. 280\$00 (só ida) e Esc. 500\$00 (ida e volta); em 1.ª classe: Esc. 390\$00 (só ida) e Esc. 702\$00 (ida e volta).

★

A convite da TAP e da BEA, e com a colaboração da Casa de Portugal em Londres, deslocou-se a Portugal um grupo de agentes de viagens ingleses. Foi-lhes proporcionada uma visita ao Algarve e aos arredores de Lisboa, regiões que os impressionaram muito favoravelmente pelo seu indiscutível interesse turístico.

★

ESTÁ prevista para o corrente mês de Junho a inauguração da carreira para os Açores, conforme foi já largamente noticiado na Imprensa. Sente a TAP o maior prazer em iniciar esta ligação que demonstra bem a sua crescente capacidade e importância como empresa transportadora nacional. Também se regista este mês mais uma carreira semanal no «Voo da Amizade», elo de ligação cada vez mais forte entre as duas Pátrias e as duas Companhias TAP/PANAIR.

★

FRETAMENTOS realizados pela TAP:
— Em 28 de Abril, de Lisboa para Santa Maria, com um grupo de 85 passageiros do Transatlântico «VULCANIA»;

— Em 30 de Abril, de Lisboa para Madrid, com 84 funcionários da General Motors;

— Em 11 de Maio, do Porto para Barcelona com o conhecido London's Festival Ballet, cujas actuações em Lisboa e no Porto tanto agrado causaram no público português.

Sendo do conhecimento de todos o interesse financeiro e mesmo publicitário que existe na realização de fretamentos, não podemos deixar de nos congratular com o facto.

Apresentação dos filmes «Caravelas» ao pessoal da TAP no Aeroporto



REALIZOU-SE nos dias 9 e 10 de Abril, uma reunião do «Air Research Bureau», à qual compareceram delegados de várias Companhias de Aviação estrangeiras, que se deslocaram expressamente ao nosso País.

O objectivo desta reunião era discutirem-se os procedimentos relativos ao treino do pessoal de tráfego e vendas, por forma a uniformizarem-se os sistemas utilizados pelas diferentes Companhias.

Aos delegados estrangeiros foram proporcionados pela TAP um almoço em Seteais e um espectáculo de música e danças populares portuguesas.

★

OS números permitem-nos avaliar com maior exactidão o progresso da nossa Companhia relativamente ao transporte de passageiros, carga e correio no primeiro trimestre do corrente ano em comparação com o mesmo período de 1961. Assim, o número de passageiros transportados em Janeiro, Fevereiro e Março de 1962 foi de 27 401 contra 19 401 no ano passado; a carga aumentou de 128 854 kgs. para 159 772 kgs. e o correio de 108 121 kgs. para 129 442 kgs.

★

A Delegação da TAP em Londres, num esforço para tornar Portugal mais conhecido da população inglesa, como país de turismo, publicou recentemente duas brochuras do maior interesse. Uma, de carácter geral, intitulada «Portugal's sunshine guide» é uma iniciativa que tem como finalidade dar resposta às perguntas mais frequentes formuladas pelos turistas sobre o nosso país. A outra, o «Guide to fishing in Portugal and Madeira», dirige-se aos apreciadores da pesca, apresentando-lhes informação pormenorizada sobre a riqueza piscatória do continente e arquipélago da Madeira.

★

ASSINALAMOS o primeiro aniversário da nossa Delegação da Beira ocorrido no passado mês de Abril e, simultaneamente, o aniversário do voo inaugural para aquela cidade. Marco importante na rede de ligações aéreas que a TAP tem procurado ampliar entre as parcelas portuguesas, é um incentivo para futuras realizações, que estão nos nossos planos.

No princípio de Abril realizou-se no Porto uma reunião de pré-apresentação dos aviões «Caravelas» da TAP, durante a qual foi oferecido um bebereute aos agentes de viagens do Norte. Na gravura vê-se o delegado no Porto, Mário Félix, dirigindo algumas palavras aos convidados da TAP

