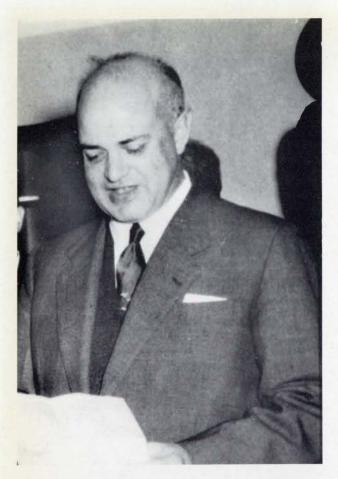
## inter 747

ANO VIII . NÚMERO 25

TRANSPORTES AÉREOS PORTUGUESES







ENG. DUARTE CALHEIROS

## OS NOSSOS ADMINISTRADORES

O eng. Duarte Calheiros possui os cursos de engenharia militar e de engenharia civil. Além de administrador da TAP é administrador-adjunto dos C.T.T., procurador à Câmara Corporativa e membro da Corporação dos Transportes e Turismo, em representação da Companhia, desde 1958.

Pertence à Comissão encarregada do estudo dos principais problemas relacionados com o projecto do novo edificio dos CTT do Porto, nomeada por portaria de 16 de Novembro de 1955 e é vogal pelo Ministério das Comunicações na Comissão encarregada do estudo dos problemas preliminares ligados com a construção dos edifícios principais para a Administração-Geral dos

CTT em Lisboa, nomeada por portaria de 9 de Junho de 1956. Fez parte, na qualidade de consultor, da Delegação Portuguesa à reunião realizada em Londres, em 1960, com vista à revisão dos acordos aéreos entre Portugal e o Reino Unido. Fez parte, na qualidade de consultor, da Delegação Portuguesa às reuniões realizadas em Pretória e Cidade do Cabo, em 1963, com vista à negociação do acordo aéreo entre Portugal e a África do Sul. Fez parte da Delegação da TAP à reunião da Assembleia Geral da Associação do Transporte Aéreo Internacional, realizada em Roma, em 1963. Presidiu à Comissão «Correios» da Conferência Europeia dos Correios e Telecomunicações nos periodos de 1963/1964 e 1964/1965, em que a Administração dos CTT Portugueses foi gerente do dito Organismo. Fez parte, em representação da TAP, da missão que se deslocou a Pretória em 29 e 30 de Março de 1966, para discutir vários assuntos relacionados com o acordo aéreo entre Portugal e a África do Sul.

O eng. Duarte Calheiros é Comendador da Ordem Militar de Cristo, cavaleiro da Legião de Honra, oficial da Ordem de Mérito Postal da França e tem a medalha de ouro dos CTT.

Outras funções desempenhadas: Oficial de Engenharia. Delegado dos CTT, desde 1935 até 1951, na extinta Comissão, dependente da Direcção-Geral dos Edificios e Monumentos Nacionais, encarregada de estudar os projectos e executar a construção do programa de novos edificios para os referidos serviços. Delegado do Ministério das Obras Públicas e Comunicações no Conselho Nacional do Ar, desde 1937 a 1943. Chefe da Delegação Portuguesa à Conferência Internacional de Telecomunicações do Cairo, 1938, onde desempenhou as funções de Vice--Presidente da Comissão de Telefones. Chefe da Delegação Portuguesa à Conferência Aeropostal de Bruxelas, 1938, Chefe da Delegação Portuguesa ao Congresso Postal Universal de Buenos Aires, 1939. Presidente das Comissões Coordenadoras das Telecomunicações do Império Português, 1939 e 1940. Membro das Delegações Portuguesas à Conferência Internacional da Aviação Civil de Chicago, 1944, e à 1.ª Assembleia da Organização Provisória da Aviação Civil Internacional, realizada em Montreal, 1946. Vogal por parte do Ministério das Comunicações na Junta Nacional da Marinha Mercante, desde 1946 a 1949. Chefe da Delegação Portuguesa do Congresso Postal Universal de Paris. 1947, em que foi Vice-Presidente da Comissão encarregada do estudo das questões relativas ao correio aéreo. Vice-Presidente da Comissão Técnica do Trânsito, organismo criado pelo Congresso Postal Universal de Buenos Aires e confirmado pelo Congresso Postal Universal de Paris para estudar o problema do trânsito postal por meios de superfície, 1947-1952. Membro, de 1947 a 1952, da Comissão Executiva e de Ligação da União Nacional Universal, organismo criado pelo Congresso Postal Universal de Paris com o fim de assegurar, no intervalo dos congressos, a continuidade dos trabalhos da União, de harmonia com as disposições da Convenção dos Acordos. Representante da Comissão Executiva e de Ligação da União Postal Universal na reunião do Comité de Contacto União Postal Universal/ Associação do Transporte Aéreo Internacional realizada em Cheltenham, 1951, Membro dos Conselhos Fiscal (1950-1951) e de Administração (1951--1954) da Companhia de Seguros «O Trabalho». Chefe da Delegação Portuguesa ao Congresso Postal Universal de Bruxelas, 1952, onde exerceu as funções de Presidente da Comissão encarregada do estudo das questões relativas ao correio aéreo. Delegado do Ministério das Comunicações.

CSET. 1333

## HISTÓRICA VIAGEM



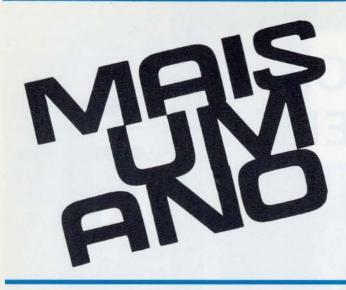
Pessoal de cabine e tripulação com o eng. Mendes Barbosa durante um jantar oferecido pelo Presidente do Conselho

As imagens de emoção e apoteose, vividas durante a visita ao Ultramar do presidente Marcello Caetano, ainda não foram esquecidas. É dificil. Foi uma histórica viagem em que TAP participou com os seus aviões e o seu pessoal. Contributo modesto mas que muito honrou a companhia e quantos à servem.

O prof. Marcello Caetano viajou com TAP. Não foi a primeira vez. Já como Presidente do Conselho se deslocara a Nova lorque e antes mesmo de ocupar tão altas funções participara no voo inaugural a jacto para o Rio de Janeiro.



Propriedade dos Transportes Aéreos Portugueses Rua Conde Redondo, 79 / Telefone 5 91 01 / Lisboa Execução: Nobelgráfica - Rua Passos Manuel, 99-A / Lisboa



A TAP comemorou mais um aniversário.

Pelas razões apontadas no discurso do eng. Mendes Barbosa, que adiante se transcreve, não foi possível realizar este ano o habitual jantar de confraternização.

O Sr. Presidente publicou, a propósito, a Ordem de Serviço n.º 178 da qual destacamos os seguintes passos:

«— O dia 1 de Junho passa a ser feriado, com todas as implicações correspondentes, pagamento de horas extraordinárias, etc.

— A soma que se prevê seria dispendida e que se calcula em 350 contos, constituirá o início de um Fundo de Solariedade para acorrer a casos de reconhecida urgência que existam e possam vir a existir. Esse Fundo será gerido por um grupo constituído pelo Director dos Serviços Médicos, que presidirá, pela Assistente Social e por dois empregados à escolher sem qualquer preocupação de hierarquia.»

No entanto, e para que tão importante data não deixasse de ser assinalada, realizou-se, presidido pelo eng. Mendes Barbosa, um jantar de homenagem aos empregados da Companhia que completaram 20 anos de serviço, que, além dos homenageados, teve a presença dos Ministros das Comunicações e das Corporações, do Director Geral da Aeronáutica Civil, dos Presidentes dos Sindicatos ligados à actividade da Companhia, dos Corpos Gerentes da TAP, dos Directores e dos Chefes dos Serviços e ainda de dois empregados — o mais antigo e o mais recente — de cada sector da Empresa.

O jantar decorreu num ambiente muito agradável e aos brindes usaram da palavra a sra. D. Manuela Silveira e o eng. Tavares Gomes, em nome dos homenageados tendo o presidente do Conselho da Administração proferido o seguinte discurso:

«Esta reunião não é aquela que ainda há bem pouco tempo eu havia sonhado que se realizasse.

Já era tradição que nesta data anualmente se reunissem connosco todos os empregados que os serviços pudessem dispensar para, em alegre convívio, festejarmos mais um aniversário da nossa Companhia.

Mas este ano e inesperadamente surgiu-nos um desagradável contratempo.

Pelas estimativas feitas, o número de convivas que connosco deveriam este ano encontrar-se, subia, mercê do número de admissões que se processaram durante o ano que decorreu, a cerca de 2.500 e, em face de tal número, não há, neste momento, em Lisboa, recinto onde tanta gente pudesse ser acomodada.

Várias soluções se procuraram, várias sugestões foram ponderadas para que a continuidade se mantivesse.

Eu próprio pessoalmente me ocupei do problema. Em primeiro lugar, porque não desejava que ce interrompesse a manifestação de solidariedade e de camaradagem que o jantar desta data representa, em seguida porque, como Presidente nomeado há poucos meses, não queria, logo no decurso do primeiro ano do meu mandato, perder a excelente ocasião que se me oferecia para dirigir à grande massa dos empregados em volta de nós reunidos, as minhas palavras de agradecimento pela colaboração deles recebida e aproveitar a ocasião para os esclarecer quanto a alguns problemas que a Companhia tem e enfrentar no próximo futuro e cuja resolução soluciona em parte alguns dos que mais directamente lhes dizem respeito.

Já porque é assim que se constroi a moderna estrutura empresarial, já porque a evolução social que se processa tende a colo-



Jantar do 16.º aniversário da TAP

car e muito bem, cada vez mais, o homem à altura da dignidade que lhe é devida, também cada vez mais as massas devem, a meu ver, comungar com aqueles que o destino pôs à sua frente, fazendo-as sentir as tremendas preocupações da gestão das Empresas e as dificuldades que estas encontram para se expandirem e até sobreviverem numa época histórica em que, a par de regras rigidas de conceitos económicos variados, surgem correntes impetuosas, algumas delas trazendo no seio razões de muita monta e que abalam esses mesmos conceitos, criando situações que só com o corajoso e leal concurso de todos podem equacinar-se e, possivelmente resolver-se.

Tem sido, aliás, este um dos segredos pelo qual a TAP tem encontrado energias para combater e abater as dificuldades de uma actividade extremamente concorrencial e as de um meio ainda pouco propicio a compreender os fenómenos decorrentes da formação e avanço de uma indústria de ponta bem diferentes daqueles que, de uma maneira geral, está habituado e, portanto, considera por vezes perturbadores.

Mas se, pelas razões expostas para com a grande massa dos que na TAP trabalham, eu não posso hoje directa e pessoalmente fazer o que desejava, por outro modo e procurarei fazer, até que de novo a possamos reunir, o que penso seja em 1971, quando o grande hangar, destinado aos 747, estiver concluído.

Impossibilitados de procedermos este ano, como seria nosso desejo, outro problema nos surgiu. Como homenagear aqueles que, neste dia, porque completaram 20 anos de serviço, deveriam receber, além da lembrança comemorativa, os aplausos merecidos por tão longo periodo de esforço, dedicação e trabalho?

Pois bem. Foram eles que nos levaram a promover este jantar restrito a V. Exas., Senhores Ministros, Senhores Directores-Gerais, aos Corpos Gerentes, aos dirigentes sindicais, aos Directores e Chefes de Serviços, aos referidos homenageados e a dois representantes (o mais antigo e o mais recente) de tocos os Departamentos da Companhia.

Não se quebra assim totalmente a tradição e se a alegria não é a mesma, nem o fim do tradicional jantar se atinge inteiramente, ao menos o grupo que tem juz a que dele hoje mais se fale, não deixará de receber o preito que lhe é merecido. Humildemente confesso que não tive tempo de ver os seus elementos antes que aqui viessem e de os colocar nas suas actividades diárias.

Vê-los-ei dentro de minutos e reconhecê-los-ei porque são antigos e que não fossem qualquer os conheceria pelas suas características.

«Frondeurs» no sentido familiar do termo mas com legítimo orgulho do seu saber, acostumados a vencer as dificuldades, independentes mas com espírito de equipe e de lealdade inseparáveis Quais?

— os do Voo.

Tenazes, modestos mas convictos do seu valor, mãos previligiadas, afeitas, segundo as circunstâncias, tanto à delicadeza como à força, olhos de agudeza inexcedível, intuição segura e «piada» sempre pronta e metida a propósito Quais? — os da Manutenção.

Pacientes e calmos, tímpanos habituados ao embate de centenas de vozes simultâneas, nas línguas mais estranhas e apesar disso a todos ouvindo e atendendo com diligência e atenção. Estão a vê-los: — os do Tráfego.

Exactos, discretos e sisudos, costas largas para aguentar com as impaciências e protestos de todos, cá de dentro e lá de fora,







cujos mais lindos nomes com que os apodam são os de «burocratas», «escribas» e «ratos de escritório», vêm os das Finanças e a multidão dos que laboram modestamente sentados às secretárias, nos Abastecimentos, nas Secretarias, no Contencioso, na Correspondência e Arquivo, no Pessoal.

Ágeis e agressivos, remoendo coeficientes de ocupação, PKO e PKU, «pay-loads» e «break-evens» e capazes de convencerem a dar a volta ao mundo o mais sedentário dos homens Evidentemente:

— os dos Serviços Comerciais.

Um tudo nada protocolares, com preocupações abundantes de que nada lhes é dito e no fim tudo sabem e aproveitam para, com lentes desmedidas defenderem a sua dama—a Companhia—dos olhos perscrutadores da critica Adivinham-se: — os das Relações Públicas.

Carinhosos, diligentes, sofrendo com as dores dos outros, só fingidamente severos quando um raro descuidado transforma um de falta mais ou menos voluntária em mal agudo ou quase morte iminente — os Serviços Médicos.

Há ainda os homens laboriosos e avarentos das Obras capazes de demonstrar por A+B que uma frincha serve por porta e um escabelo para mesa de reuniões.

Há também os sorumbáticos da Mecanografia, estes sentindo-se capazes de, com uns gulosos aparelhos que manipulam, resolverem os problemas mais complexos, postos pelo átomo ou pelas galáxias e até pelo Presidente da Companhia e tem graça que às vezes o resolvem mesmo...

E quantos mais? Um pequeno mundo, todos com as suas características específicas, com os pequenos defeitos das suas grandes qualidades, constituindo um agrupamento singular que, analisado à primeira vista, se apresenta com uma heterogeneidade chocante, mas que, com vista mais funda, se reconhece como um dos blocos mais sólidos e homogéneos da nossa estrutura industrial.

São homens de todos ou de quase todos os grupos descritos, irmanados na coesão do sentimento de só servir e nesse servir só servir a TAP, que hoje aqui homenageamos e, fazendo-o por seu intermédio, também homenageamos aqueles que as circunstâncias infelizmente fizeram ausentes.

Bebo à saúde de V. Exas., Senhores Ministros, agradecendo por mim e por todos, a presença com que se dignaram honrar-nos.

Por V. Exas., Senhores Directores-Gerais. Pelos Dirigentes Sindicais que aqui se encontram. Pelos homenageados. Por todo o Pessoal da Companhia.»

Por último, usaram da palavra os ministros das Corporações e das Comunicações.

Uma afirmação do prof. Gonçalves de Proença: «À TAP se deve, em grande parte, o sentimento de unidade que se vive no espaço português».

Um voto do brigadeiro Fernando de Oliveira «que dentro de dois anos, construido o grande hangar no aeroporto, o pessoal da TAP possa de novo estar reunido».

Como habitualmente, realizaramse jantares comemorativos desta data nas diferentes Representações da Companhia.

### Prėmios

### ALMIRANTE AMÉRICO THOMAZ



As quatro crianças distinguidas com o «Prémio Almirante Américo Thomaz» em 1969 foram, Roberto Correia Marques Joaquim, de 11 anos e Maria Rosa Vasconcelos Gomes, também de 11 anos, ambos do Funchal, e José Duarte Pestana Leão e Maria José da Silva, igualmente de 11 anos, naturais de Porto Santo.

No decurso de um programa que a TAP lhes proporcionou, estes jovens estiveram em Lisboa, visitando vários pontos de especial interesse histórico e artístico.

Antes de regressarem à sua terra natal, foram recebidos em audiência pelo Presidente da República, Subsecretário de Estado da Administração Escolar e pelo Presidente do Conselho de Administração da TAP.



### PEDRO ÁLVARES CABRAL

Os alunos da Escola Primária de Belmonte galardoados com o Prémio Pedro Álvares Cabral no ano lectivo de 1967-68, respectivamente Manuel Alves Pinto e Eugénia Maria Prata Caio, visitaram o Brasil.

Durante a sua estadia, foram acolhidos por diversas entidades e elementos da colónia portuguesa e ainda pelas autoridades brasileiras.





De acordo com o regulamento do aludido prémio, vieram passar alguns dias a Portugal os dois jovens com melhor aproveitamento da escola primária de Porto Seguro, Nilza de Fátima Assis Pereira e Aroldo Leal Lima acompanhados pelas professoras D. Maria da Conceição Costa e Silva, de S. Salvador e D. Estela Santos Sambranco, de Porto Seguro, que participaram na Romagem a Belmonte e percorreram diversos locais históricos e de interesse turístico.

Os jovens estudantes foram recebidos pelo Presidente da República, Ministro da Educação e Presidente do Conselho de Administração da TAP.



O eng. Mendes Barbosa discursando







O eng. Mendes Barbosa entrega à madrinha do avião uma salva de prata comemorativa



«PEDRO ÁLVARES CABRAL»

# Thous avious

Um novo «Boeing 707» entrou ao serviço da TAP. O aparelho foi baptizado com o nome de «Pedro Alvares Cabral», tendo sido madrinha a esposa do Marechal Costa e Silva, Presidente do Brasil.

A cerimónia realizou-se em Brasília e presidiu ao acto o arcebispo daquela cidade, D. José Newton de Almeida Baptista.

No uso da palavra, o presidente do conselho de administração da TAP, eng.º Mendes Barbosa, sublinhou o facto do baptismo do novo quadrirreactor dos Transportes Aéreos Portugueses se realizar «em Brasília, a moderna capital do país esplenderoso que é o Brasil».

Falou, depois, a senhora de Costa e Silva que agradeceu, em breves palavras, o facto de ter sido convidada para madrinha do avião e salientou o valor da nação portuguesa e a «sua importância para o Brasil, como mãe pátria que legou aos brasileiros felicidade, cristandade e amor».

Estiveram presentes numerosas personalidades portuguesas e brasileiras, designadamente o embaixador de Portugal no Brasil, o ministro brasileiro do Trabalho e Previdência Social, o arcebispo primaz de Braga, o presidente da Câmara Municipal de Braga, o presidente do Congresso Nacional Brasileiro, o ministro conselheiro da Embaixada do Brasil em Lisboa, etc.

Durante a missa concelebrada pelos arcebispos de Braga e de Brasilia, foi oferecida pela Câmara Municipal de Braga, uma cópia da Cruz de Ferro de Frei Henrique de Coimbra, que acompanhou Pedro Álvares Cabral, quando do descobrimento do Brasil.





Miss Teenager 1969 chega a Lisboa

## PORTUGUESES EM FOCO VOAM NA TAP



A TAP colaborando no sorteio comemorativo do 1.º aniversário do Jornal «A Capital» proporcionou ao 1.º classificado, Sra. D. Fausta Maria Emilia Machado Mendes Ripado, uma viagem de ida e volta a Paris



## ASSEMBLEIA GERAL DA TAP 1968

Com elevada presença de accionistas reuniu-se a Assembleia Geral dos Transportes Aéreos Portugueses.

Presidiu aos trabalhos, em representação do Banco de Angola, o eng.º António Teixeira de Sousa, ladeado pelo Dr. António Sebastião Gonçalves, em representação da Caixa Geral de Depósitos e pelo accionista Álvaro Magalhães Júnior.

Aberta a sessão, o Presidente da Assembleia recordou os principais acontecimentos ocorridos no país, durante o último exercício, citando em especial a doença do Presidente Salazar, a designação do Professor Marcello Caetano para a chefia do Governo e a nomeação do eng.º Vaz Pinto para Ministro de Estado. Terminou por referir-se à presença do eng.º Mendes Barbosa na presidência da Companhia e à acção desenvolvida pelos administradores e pelo Conselho Fiscal.



O PRESIDENTE DA TAP, ENG. MENDES BARBOSA, QUANDO FALAVA

Falou, em seguida, o eng. Mendes Barbosa:

«Se me fosse dito, há um ano atrás, que hoje deveria encontrar-me perante V. E.as a prestar contas de gerência de uma Companhia como a TAP, o menos que eu poderia ter pensado é que se tratava de uma hipótese para mim muito pouco verosimil.

A realidade, porém, é que aqui me encontro mercê de um conjunto de circunstâncias que são do vosso conhecimento, secundado pela pressão de uma amizade profunda criada por mais de duas dezenas de anos no convivio de alguém que não permitiu que, cedendo à tentação, eu traisse o dever, voltando as costas a tão espinhoso encargo.

Para esse alguém, cuja presença muita falta aqui faz e a quem muito de quanto a nossa Companhia é, a ele se deve, vão as minhas homenagens e a minha sincera gratidão.

Para o Governo vai o meu agradecimento pela confiança que me deu e me tem mantido e que, mau grado a minha vontade de cumprir e acertar, muitas vezes receio não vir a merecer.

E já que falei em Governo, é propicia a ocasião para também aqui referir o seu Chefe, o eminente Estadista Professor Doutor Marcello Caetano, para lhe apresentar, com as minhas respeitosas homenagens, o desejo sincero que continue a acumular os êxitos que vem conquistando e de que, além de outros, são exemplos as retumbantes viagens que fez ao Ultramar e à cidade do Porto, na primeira das quais, porque viajando em aviões da TAP, eu tive a honra de acompanhar e, portanto, testemunhar as razões que no regresso o levaram a afirmar que \*regressava mais português do que nunca\*.

Finalmente, ainda desejo destacar que, já depois de terminada a gerência de 1968, deixou a pasta das Comunicações o Sr. Eng.º Canto Moniz, passando a sobraçá-la o Sr. Brigadeiro Fernando de Oliveira. Ao primeiro, já nos referimos no nosso relatório. Ao Sr. Brigadeiro Fernando de Oliveira faço-o aqui para lhe manifestar quão bem recebida foi pela TAP a sua nomeação para tão alto cargo, bem merecida pela sua aguda inteligência, pela sua inteireza de carácter, pelos profundos conhecimentos técnicos e administrativos que possui.

A TAP, mau grado seu, impelida pela sua expansão, será forçada a pedir-lhe a solução de alguns dos problemas que a preocupam.

Mas é confiante que espera.

Tudo o que sabemos de S. Ex.ª é a garantia que, sob o seu mandato, a TAP continuará na expansão que logrou com os seus predecessores. Auguramos a S. Ex.ª o maior êxito nas suas elevadas funções.

Ainda uma palavra para terminar esta introdução.

Impossibilitado de desempenhar as funções de Presidente com as funções executivas que desempenhava, foi, nos termos estatutários, designado Administrador, pelo Conselho de Administração, o Sr. Cte. Júlio Schulz. Foi uma distinção merecidissima e que solicito homologueis, pois dessa forma podereis consagrar a tendência que se vai desenhando para, sempre que possivel, sejam chamados aos mais altos cargos da vossa empresa alguns daqueles que, dentro dos quadros mais se destacam pelos seus méritos e qualidades.

## ASSEMBLEIA GERAL DA TAP 1968

O relatório, que a todos foi distribuido, parece-me que, pela clareza que procurámos imprimir-lhe, vos terá dado a noção da posição da Empresa sob os mais variados aspectos e, sobretudo, no económico-financeiro.

Julgo, portanto, que, em lugar de repisar números que por esse relatório são do vosso conhecimento — o que não significa que aqui e além tal não venha a suceder — melhor farei falando-vos da conjuntura em que a vossa Empresa se moveu e terá de mover-se para enfrentar o futuro que, em aeronáutica, mais do que em muitas outras actividades, tem de ser prospectado cuidadosamente para que o avanço tecnológico e as múltiplas e complexas facetas da economia do transporte aéreo não possam surpreender-nos. É, portanto, isso que eu vou tentar.

#### 1968. CONJUNTURA AERONÁUTICA—ASPECTOS TÉCNICOS

#### Material de Voo

#### AVIÕES SUPERSÓNICOS

O acontecimento principal do ano situa-se no fim de Dezembro com o primeiro voo do «Tupolev 144», avião supersónico russo de concepção muito vizinha da do «Concorde» franco-britânico (que também já voa em experiências a partir de 2 de Março do corrente ano).

Tanto em relação a um como a outro, prevê-se que o custo por lugar/km será 20 a 30 % mais elevado do que para os aviões subsónicos presentemente ao serviço.

O SST americano foi concebido de inicio para apresentar condições económicas mais favoráveis, todavia o projecto inicial teve de sofrer profundas alterações e ainda não foi lançada a construção definitiva do primeiro prototipo. Já não entrará ao serviço das empresas aéreas antes de 1978, isto é, com um atraso de cerca de 6 anos em relação ao «Concorde».

A exploração regular de <del>av</del>iões supersónicos carece ainda de resolução satisfatória de dois problemas fundamentais — o «boom sónico» e o elevado nivel de ruido na corrida de descolagem. Ambos estão a ser estudados intensamente.

#### AVIÕES TRIRREACTORES DE MÉDIO CURSO DE ALTA CAPA-CIDADE

No primeiro trimestre de 1968 foram lançadas as primeiras encomendas de trirreactores de alta capacidade (250 a 300 lugares), em certa medida complemento do Boeing 747, o «jumbo jet», este último concebido para rotas de longo curso. Os primeiros aviões deste tipo entrarão ao serviço e voarão no fim do ano corrente ou princípio do ano próximo, no Atlântico Norte e no Pacífico. Apresentaram-se dois modelos de trirreactores — o DC10 e o L-1011. A competição entre os construtores deste tipo de avião — a Douglas e a Lockheed — é intensíssima e já foram encomendadas para cima de 250 unidades pelas várias empresas norte-americanas. Na Europa, até há pouco tempo, não havia compradores mas as últimas notícias que temos é de que as Companhias KLM, SAS, Swissair e UTA já encomendaram 14 DC-10 e fizeram a opção de mais 22. O nosso Gabinete de Estu-

dos está a dar a este tipo de avião a atenção mais cuidada, tanto mais que alguns problemas, como seja o do raio de acção, parecem estar a ser resolvidos.

#### AVIÕES CARGUEIROS DE ALTA CAPACIDADE

A situação ainda não está bem definida. A Lockheed está preparada para se lançar na construção do L-500 derivado do gigantesco Galaxy militar, mas até agora ainda não recebeu encomendas suficientes. A Boeing está a considerar uma variante do seu 747.

Por outro lado, os transportadores, em parte condicionados pela elevada capacidade de carga que poderão oferecer nos porões dos seus 747, mesmo em versão passageiros, ainda não revelaram os seus projectos em matéria de cargueiros gigantes

#### Cooperação entre empresas no campo técnico

Durante o ano de 1968, acentuou-se a cooperação entre empresas no campo técnico, tendo em vista essencialmente as vantagens económicas de que tal medida se reveste e visando principalmente nesta fase os «jumbo jets».

São de assinalar os grupos KSSU (KLM, SAS, Swissair e UTA) e ATLAS (Air France, Sabena, Lufthansa e Alitalia) no seio do Comité Montparnasse, no que se refere a uniformidade de especificações, instrução, revisões de material e «stocks de sobressalentes» e o formado por quatro das maiores empresas norte-americanas (American, Eastern, United e TWA) em matéria de material de apoio.

#### Aeroportos

Em muitos aeroportos dos Estados Unidos e já em alguns na Europa, acentuaram-se em 1968 os problemas de congestionamento. Esta situação, resultante de atraso nas medidas tomadas pelas autoridades aeroportuárias e do surto de tráfego aereo nestes últimos anos irá piorar no futuro antes de melhorar.

A situação é agravada pela maior tendência para pontas no tráfego, consequência da crescente proporção de passageiros turísticos em relação ao tráfego de negócios.

As restrições impostas aos voos nocturnos em aeroportos com muito movimento, com o fim de atenuar os ruídos, têm complicado ainda mais a situação.

A introdução breve ao serviço de aviões tipo B-747, podendo transportar cerca de 400 passageiros, com bagagem e para cima de 20 toneladas de carga e correio, trará graves porblemas de escoamento, que preocupam fortemente, tanto os transportadores como as autoridades aeroportuárias.

Apesar de se estar em geral a trabalhar aceleradamente no sentido de se encontrarem as soluções requeridas, julga-se que em algumas localidades o serviço prestado ao público será, parece-me, por bastante tempo, abaixo do desejável.

1968. CONJUNTURA AERONÁUTICA—EVOLUÇÃO DO TRÁFEGO E ASPECTOS ECONÓMICOS E FINANCEIROS

#### Evolução do tráfego

Segundo a OACI, as empresas aéreas mundiais bateram todos os recordes de tráfego em 1968, apesar de uma conjuntura económica, social e política pouco favorável, em muitos países, nomeadamente na Europa, ao desenvolvimento das viagens aéreas internacionais.

Segundo as estimativas publicadas por aquele organismo, referentes aos seus 116 Estados membros, as empresas transportaram em serviços regulares durante 1968, 261 milhões de passageiros, representando um acréscimo de 12 % em relação a 1967. Esta taxa foi no entanto inferior ao acréscimo de 17 % de 1967 em relação a 1966, em parte provocado pela conjuntura pouco favorável acima referida. No que respeita a passageiros/km, a taxa 1968/67 foi de 13 % contra 19 % para o binário 1967/66.

A carga e excessos de bagagem aumentaram substancialmente mais do que o tráfego de passageiros, respectivamente de 19 % e 29 % em relação a 1967.

O correio aumentou de 29 % mas este elemento é influenciado nitidamente, há já alguns anos, pelos acontecimentos do Vietnam

Na Europa, no entanto, a progressão do tráfego de passageiros ficou abaixo da média mundial, em parte derivado das perturbações verificadas em França durante a primavera. Nas suas redes intra-europeias (excluindo portanto o tráfego doméstico) as empresas membros do E.A.R.B. (European Air Research Bureau) registaram aumentos em relação a 1967 de apenas 10 % e 21 % respectivamente em passageiros/km e toneladas/km de carga.

Do ponto de vista da conjuntura, poucos elementos realmente positivos, com excepção dos jogos olimpicos do México, favoreceram particularmente o desenvolvimento do tráfego aéreo em 1968. Pelo contrário, restrições económicas prolongadas e perturbações em várias regiões do mundo terão contribuido para refrear o seu desenvolvimento, sem no entanto quebrar o seu dinamismo, como o atestam os resultados globais, ainda muito notáveis, registados neste último ano e que estão na linha do crescimento médio anual de 15 %, verificado na década 1959/68.

#### Aspectos económicos

O transporte aéreo ao longo dos anos tem oferecido ao público tarifas que, em valor real, têm descido com o tempo, ao contrário do que se tem passado em geral com os outros meios de transporte.

lsto tem sido possível pela redução operada nos custos de produção, consequência de melhoria progressiva da eficiência das empresas.

Mas, em 1968, começou-se a sentir, com forte intensidade, uma tendência para o aumento dos custos, resultante principalmente da pressão salarial e, em numerosos casos, pelo agravamento das taxas impostas pelas autoridades aeronáuticas, factores que não puderam ser compensados, nem o serão com a rapidez necessária, por melhoramento da eficiência doutros elementos de despesa.

A situação tenderá portanto a agravar-se no futuro, pelo que se prevé que o público, a não ser em casos muito especiais, não poderá continuar a esperar a redução progressiva de tarifas de que tem usufruido no passado.

As rotas curtas são aquelas que primeiro sentem os efeitos adversos atrás assinalados pela fraca utilização que proporcionam ao material e pela maior incidência relativa dos encargos no solo.

As empresas terão que defender-se programando os seus serviços de forma a conseguirem coeficientes de ocupação médios mais elevados, medida dificil quando o tráfego apresenta pontas acentuadas e que, por outro lado, faz, até certo ponto, deteriorar o serviço oferecido ao público, podendo mesmo obrigar a aumentos de tarifas em certas linhas.

A concorrência dos -charters-, operando apenas nos periodos de ponta sem a obrigatoriedade de oferecerem ao público serviços durante todo o ano e quando o tráfego é fraco, mais prejudica a economia dos transportadores regulares.

Em bastantes países já se desenham fortes reacções contra este tipo de concorrência desleal e cujos aspectos, por vezes aparentemente benéficos para o chamado turismo de massa, redundarão, mais tarde ou mais cedo, em prejuizos gerais dificeis de reparar.

#### Aspectos financeiros

Na aviação de transporte, de acordo com o que se está a passar na maioria das outras indústrias, a parcela de capital investida em cada unidade de produção tende a aumentar com o tempo. Esta tendência, geradora de maior eficiência, arrasta a necessidade de investimentos proporcionalment, cada vaz maio vultuosos e um volume crescente de produção.

Quando se medita sobre o facto de que um Boeing 747 custa para cima de 600 000 contos, preço também presentemente estimado para o «Concorde», que cada unidade trirreactora de grande capacidade orçará pelos 480 000 contos e que o SST americano custará cerca do dobro de um Boeing 747, isto é, 1 200 000 contos, é patente o volume de investimentos da aviação comercial nos próximos anos.

Há a acrescer ao anterior os investimentos em sobressalentes e material de apoio, sistemas automáticos de reserva e de processamento das passagens e carga, infraestruturas das empresas, etc.

Uma vez que a aviação comercial, por força da sua natureza de serviço público, oferece em geral uma rentabilidade inferior à de algumas outras indústrias e que, por outro lado, està em expansão a uma taxa muito superior à da economia em geral, não lhe será possível autofinanciar, senão uma reduzida parcela dos investimentos futuros a partir dos lucros de exploração.

Isto obrigará as empresas a recorrer massiçamente a aumentos de capital e emissão de obrigações, a importantes operações de crédito, etc., de uma forma doseada e cuidadosamente estudada de molde a evitar desequilibrios indesejáveis na sua estrutura financeira e liquidez.

Os Governos dos países da grande maioria das empresas regulares europeias seguem atentamente os numerosos problemas que vão surgindo sob todos os aspectos neste campo.

Efectivamente, a importância das empresas nacionais de transporte aéreo da lugar, por razões que dentro em pouco enumerarei, a que os Governos respectivos lhes prestem que a maior atenção e apoio.

### ASSEMBLEIA GERAL DA TAP 1968

#### Indústrias e questões complementares

O cliente do transporte aéreo, quer se trate de passageiros ou de expedidores de carga, não está interessado no transporte em si, mas sim no objectivo final gerador da sua deslocação.

No caso do passageiro, esse objectivo será o negócio, visita ou estadia em férias, a emigração, etc. No caso de carga, a chegada rápida e económica da carga ao seu destino.

Daqui resulta, com o aumento progressivo das viagens por razões particulares, que as empresas de transporte aéreo se têm interessado cada vez mais nos fins últimos das deslocações, no que se refere a construção de hotéis, condições de apoio turistico, etc., de forma, não só a promover o tráfego, mas também a garantir que não surjam estrangulamentos que contrariem os seus esforços.

No que se refere à carga, as empresas de transporte aéreo têm tomado uma acção cada vez mais intensiva junto dos expedidores, no sentido de lhes dar a conhecer a competividade do transporte aéreo, em relação aos meios de superfície, quando se encara aquele dentro do conceito do custo total do transporte e não apenas como factor intermédio.

#### A CONJUNTURA E A TAP

#### Material de Voo

A TAP, em 1968, tinha ao serviço 4 quadrirreactores de grande raio de acção, Boeing 707 (total encomendado 834 em Abril de 1969), 5 trirreactores de passageiros, de médio curso, Boeing 727 (total encomendado 790), dos quais dois actuarão também como aviões cargueiros na Europa, com melhoria resultante para a sua utilização e 3 birreactores «Caravelas», os primeiros aviões de jacto da empresa e que continuam a prestar bom serviço.

Em Abril do corrente ano, recebemos o nosso, 5.0º Boeing 707 e já estão encomendadas mais duas unidades do mesmo tipo, a entrar ao serviço de linhas na Primavera de 1970 e cuja aquisição se tornou imprescindivel para acompanhar os aumentos previstos de tráfego nas linhas de longo curso.

A TAP está a estudar activamente, como já foi dito, os modernos aviões de alta capacidade tipos Boeing 747 — 4 reactores — DC-10 e L-1011 — 3 reactores — pela presumivel aplicação na sua rede.

Apesar da taxa de crescimento muito elevada, obtida no transporte de carga pela TAP — aumento de 61,5 % em 1968 em relação a 1967 — os valores absolutos são relativamente baixos, pelo que a empresa não prevê a aquisição de aviões exclusivamente cargueiros nos próximos anos.

Explorará sim a modalidade já referida de utilizar dois 727's em operações de carga; em suplemento da sua actividade primária de transporte de passageiros, para o que aquelas unidades já sofreram as modificações necessárias (aviões QC— «quick change»).

A movimentação de carga por via aérea de e para Portugal é ainda muito dificultada, não só pela existência de legislação portuguesa, não inteiramente adequada, apesar de algumas melhorias, mas também pelas insuficientes condições oferecidas pelas infraestruturas aeroportuárias.

#### Cooperação entre Empresas

A TAP tem feito sempre o possível para desenvolver a cooperação com outras empresas, sempre que tal se mostre de utilidade, sem para isso alienar os seus legitimos interesses.

A sua posição como membro da IATA muito tem contribuido para tornar possível a cooperação, principalmente no campo técnico.

Prosseguirá no mesmo caminho no futuro, dentro das linhas que a política da Empresa o aconselhar.

Já lhe foi aceite a admissão como membro do Comité Montparnasse, de que há pouco falámos, destinado à cooperação no âmbito dos novos grandes aviões.

#### Infraestruturas aeronáuticas nacionais

A TAP, apesar de muito boas vontades, não tem conseguido que sejam atendidas, dentro do desejável, as suas necessidades neste capítulo, mau grado as suas aspirações legítimas como concessionária nacional.

Por outro lado, tem sido obrigada a realizar elevados investimentos nos aeroportos, grande parte dos quais e nos muitos países que conhecemos, são encargos do Estado, sendo também corrente os municípios colaborarem nesses encargos.

Carece, também, em muitos casos, que lhe sejam prestadas, em devido tempo, as informações necessárias para o prosseguimento regular e normal das suas actividades.

Considera da maior importância que lhe venha a ser facultada a cooperação em certos trabalhos relativos ao novo Aeroporto de Lisboa e o conhecimento completo do conjunto dos mesmos, não só por ser a concessionária nacional, mas também por ser, de longe, o transportador mais interessado pelas decisões tomadas.

As recentes afirmações de Sua Excelência o actual Ministro das Comunicações, no seu discurso quando da posse do Sr. Director do Gabinete do novo Aeroporto de Lisboa, dão-nos a garantia de que assim sucederá.

#### Evolução do tráfego e suas consequências

A TAP, em 1968, transportou 662 824 passageiros, o que representou um acrescimo de 23 % em relação a 1967, enquanto que o aumento para os 116 Estados membros da ICAO foi apenas de 12 %.

No que se refere a passageiros/km, a taxa de aumento foi de 30 % e de 13 % para os Estados membros da ICAO.

Na carga, o aumento foi ainda mais espectacular,

A linha de crescimento médio anual da TAP na década 1959/68 foi à taxa de 27 % ao ano (15 % para o trâfego mundial).

Não há dúvida que a vossa Empresa está em pleno desenvolvimento, mas esta expansão é acompanhada por importantes problemas no que se refere a meios, em pessoal e organização, a infraestruturas e na mobilização dos recursos financeiros necessários. Nos dez anos em causa o pessoal só aumentou a taxa media de 17 % ao ano. Houve, portanto, uma melhoria de produtividade mas, mesmo assim, o número de empregados quadruplicou. Isto acarretou esforços notáveis no que se refere a recrutamento, processamento de admissões, preparação e instrução e que tiveram que prosseguir paralelamente aos trabalhos de producão, ao mesmo tempo que as estruturas se tiveram de adaptar às necessidades da expansão.

Acentuam-se, com o aumento da dimensão da Empresa, os problemas sociais e os relativos à preparação e circulação da informação.

Quanto aos primeiros, que têm bastante acuidade, haverá que, no decurso do ano que corre, examiná-los com o maior cuidado em vista à concessão de uma melhoria e muitos ajustamentos salariais e de conforto.

Quanto aos segundos, estão a ser atacados pelo nosso sistema electrónico de processamento de dados, tendo como núcleo um computador IBM 360. Mas neste capítulo lutamos com algumas dificuldades no que se refere ao recrutamento de pessoal habilitado, dificuldades que parece não serem únicamente da vossa Companhia.

A TAP, como grande empresa nacional, necessitando de um número elevado de pessoal de primeira qualidade, acompanha com o máximo interesse todos os esforços nacionais no campo da educação, mas receia encontrar-se em face de sérias dificuldades nos próximos anos, pelo facto de, neste capítulo, as medidas tomadas levarem longo tempo a dar os seus frutos.

A TAP orgulha-se de estar a contribuir poderosamente para suprir algumas das lacunas que tem encontrado, como podeis ter visto no relatório que vos foi presente.

#### Aspectos económicos e financeiros

A TAP tem apresentado lucros nos seus cinco últimos exercícios.

Mas estes lucros, apesar de aparentemente substanciais, não são de forma nenhuma elevados, quando se atende ao crescimento rápido da empresa e aos investimentos avultados que a mesma tem tido que realizar, para conseguir aquela taxa de expansão. Tem sido necessário recorrer a fontes de financiamento, de montantes elevados mas cuja amortização tem sido feita oportunamente com o maior rigor e, por isso, em nenhum caso foi necessário recorrer ou sequer pôr em perspectiva o jogo das respectivas garantias. Esta situação parece permitir-nos legitimamente esperar confiantes que não se altere no futuro.

A TAP, para acompanhar o ritmo de crescimento do transporte aéreo tem de continuar a expandir-se. Não o fazer seria atraiçoar a missão para que foi criada. Para esse efeito e para conseguir uma estrutura financeira sólida, com uma proporção aceitável entre o seu capital próprio e os compromissos resultantes dos financiamentos a que terá necessáriamente de recorrer, a TAP tem tomado providências mas terá de solicitar também aumentos de capital para o que conta com o apoio e confiança de V. Ex.ªs, e do Estado.

Em face dos resultados que temos obtido sob todos os aspectos, parece não sermos exigentes no que solicitamos. Efectivamente, as empresas de aviação desempenham um papel importante para o país a que pertencem, pois são:

- 1.º elemento de união sem igual, entre as várias parcelas dos territórios nacionais — importantissimo no caso de Portugal;
- 2.º apoio imprescindível em caso de emergência nacional:
- 3.º indústria de ponta e, portanto, elemento fomentador do progresso tecnológico e do desenvolvimento económico e social do país;
- 4.º excelente fonte de divisas e/ou de retenção das mesmas;
- 5.º elemento excepcional de propaganda e de prestigio no estrangeiro;
- 6.º elemento indispensável do fomento do turismo:
- 7.º elemento regularizador das tarifas internacionais de e para Portugal.

Por estes motivos, mesmo que não fosse lucrativa, o que não é o caso da TAP, a empresa de transporte aéreo nacional deve merecer todo o carinho da parte dos portugueses. A TAP tem contado com ele e tem-no recebido até agora, o que muito aprecia e agradece.

Confia em que esta situação perdure no futuro, pelo que o encara com firmeza e com um optimismo são e espera encontrar, como até agora, as soluções adequadas para os complexos problemas do amanhã.»

Usou, depois, da palavra o Delegado do governo junto da Companhia, Prof. Jaime Rios de Sousa para salientar a acção desenvolvida pelo Conseiho de Administração.

Por seu turno, o Dr. Bustorff Silva, depois de analisar os vários aspectos da vida da Companhia, propôs que fossem aprovados por aclamação o balanço e contas; o Relatório do Conselho de Administração e parecer do Conselho Fiscal, referentes ao exercício findo em 31 de Dezembro de 1968.

Depois de aprovados por aclamação os referidos documentos, a Assembleia interrompeu os trabalhos por alguns momentos para se proceder às eleições para a Mesa da Assembleia Geral, para o Conselho de Administração e para o Conselho Fiscal.

Reabertos os trabalhos, foram reeleitos: para o Conselho de Administração: Companhia Portuguesa Rádio Marconi, Luis Forjaz Trigueiros e Comandante Júlio Schulz; para a Mesa da Assembleia Geral, Banco de Angola (Presidente) Banco Pinto e Sotto Mayor (Vice-Presidente) e Alvaro Magalhães Júnior e para o Conselho Fiscal, o Brigadeiro Anselmo Braancamp de Matos Vilardebó e Manuel Carlos Teixeira da Costa Amaral.

Ainda para a Mesa da Assembleia Geral foi eleita a Provincia de Angola.



Realizou-se em Londres, no mês de Abril, a 43 reunião do C.P.A.M.—Comittee of Purchasers of Aviation Materials. A TAP esteve representada pelo sr. José Ramalho, Chefe da Secção de Compras do Mercado Estrangeiro.

A próxima reunião terá lugar em Lisboa em 28 e 29 de Outubro e será organizada pela TAP.

#### PRÉMIO VASCO DA GAMA

A TAP associando-se às comemorações nacionais do V Centenário do nascimento de Vasco da Gama, a realizar no corrente ano, instituiu um prémio com o nome daquele navegador o qual consiste — para os alunos que obtiveram nos exames de 1.ª época de 1969 a mais elevada classificação na cadeira de «História da Expansão Portuguesa» do curso de História das Faculdades de Letras de Listora, Porto e Coimbra — numa viagem de ida e volta a Moçambique, com visita à Ilha de Moçambique e a outros locais históricos relacionados com a viagem de Vasco da Gama.

Para os alunos finalistas mais classificados nos exames de 1.ª época de 1969, na licenciatura em Matemática nas Faculdades de Lisboa, Porto e Coimbra e ainda para o finalista da Escola Naval com melhor classificação, na 1.ª época do corrente ano — o Prémio consistirá numa viagem de ida e volta a Nova lorque, com visita às instalações de Estudos Científicos e Tecnológicos de Astronáutica.

#### VIAGENS EDUCACIONAIS

De acordo com um vasto programa de promoção turística levado a efeito pela TAP entre os agentes de viagens tanto da Europa como da América, a TAP fez deslocar a Portugal alguns grupos daqueles funcionários que, na qualidade de seus hóspedes percorreram os nossos principais centros turísticos.

Mas, não se limita apenas ao território do continente esta iniciativa da administração da TAP que tenta colaborar com as entidades oficiais numa vasta campanha de incremento turístico.

Assim, grupos de agentes vindos da Argentina, Brasil, Austria, Inglaterra, Paises escandinavos, etc. visitaram, Lisboa, Luanda e Algarve, além de outros locais de grande interesse para a sua actividade profissional.



#### VISITAS DE ESTUDANTES AS INSTALAÇÕES DA TAP

No intuito de facultar aos estudantes um conhecimento perfeito e directo, das suas modernas instalações técnicas e um contacto com meios de trabalho desconhecidos por muitos, a TAP tem proporcionado visitas de estudo aos diversos serviços que possui na zona do aeroporto de Lisboa.

Assim, as instalações da TAP foram visitadas últimamente por alunos de diversos estabelecimentos de ensino, designadamente da Academia Militar, da Faculdade de Ciências de Lisboa, do Instituto Superior de Linguas e Administração, etc.

Estes grupos de estudantes conduzidos por funcionários da TAP, percorreram com o maior interesse o Centro de Instrução e Documentação, a Manutenção, e os Serviços de Processamento e Informação onde observaram, designadamente, os Simuladores de Voo, o Centro de Revisão e Ensaio de Motores de Avião e a Mecanografia.

#### INSTRUÇÃO/SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO

O ano de 1969 será particularmente importante para os Serviços de Manutenção na formação de Mecânicos para fazer face ao crescente aumento da Frota TAP e sua intensiva exploração nos próximos anos. Assim, foram programados para 1969, 54 cursos, visando vários estádios de preparação e especialidades e os diferentes tipos de avião operados. Estão envolvidos nesta campanha de instrução, ao longo deste ano, cerca de 700 alunos, com um total médio de cerca de 450 horas de aulas por mês, e 36 instrutores, todos recrutados nos quadros dos Serviços de Manutenção, os quais também prepararam a necessária documentação.

#### NOVAS NOMEAÇÕES NA AFRICA DO SUL

Os cargos de Chefe de Vendas, Chefe Regional de Vendas para JNB, Assistente para a Comunidade Portuguesa e promotores de vendas para JNB foram preenchidos respectivamente por BEN JENSEN (EX-KLM), Tony Myles (EX-COMAIR), EDUARDO FERROS (EX-TAP/LIS), RONNIE PRIEFERT (EX-WORLD TOURS), JANET MACDONALD (EX-ALITALIA) e GEORGE HINDLEY (EX-KLM).

Ao quadro da Escala de JNB passaram a pertencer os D/T J. FER-REIRA DA SILVA (EX-LIS) e INA-CIO BARBOSA (EX-DETA).

As Secções de Passagens e Reservas passaram a pertencer PETER EVANS (EX-AIR MALAWI) que ficou a chefiar a secção, e MADA-LENA BAPTISTA.

#### A TAP TRANSPORTA 90 VIP'S

A representação da TAP em Johanesburgo ofereceu um «cocktail» no aeroporto de Jan Smuts a mais de 90 importantes homens de negócios Sul-Africanos. Estes VIP's fazem parte da Missão Comercial da SAFTO que na provincia de Angola se juntará as n/as «NAHOON» onde foi montada uma exposição itinerante dos produtos fabricados na África do Sul. Durante o «cocktail» que foi servido antes do embarque no nosso avião um conjunto típico português tocou algumas músicas do nosso folclore tendo sido muito apreciado pela asistência.

Devido a erro na impressão, no numero do Intertap referente a Janeiro-Fevereiro-Março/1969, onde se lê n.º 8 / ANO XXIV deve Ier-se ANO VIII / NUMERO 24

## (FRNACIN N FSTRANGFIRI

#### INTERLINE CLUB-GENEBRA

Em Junho de 1968 foi fundado em Genebra o Interline-Club, Este club tem como objectivo proporcionar frequentes contactos entre os empregados de várias companhias de aviação estabelecidas em Genebra, através de reuniões de carácter cultural, desportivo, etc. e ainda estimular o intercâmbio com colegas do ramo da aviação que trabalham noutros países, auxiliando-os no que é possível quando visitam aquela cidade.

Em assembleia geral, realizada durante o passado mês de Fevereiro, foram eleitos os seguintes membros para dirigir o club:

Mr. J. Fleschman — EL AL — Presidente Mr. C. Caprez — BOAC — Vice-Presidente

Mr. M. Kreba - SABENA - Vice-Presidente

Mr. J. Candinas - TAP - Secretário

Mrs. E. Maget — TAP — Tesoureiro

Mr. D. Cawton — PIA — Vogal Mr. D. Bremer — QUANTAS — Vogal

#### AIRLINES CONSTANT SPEED DRIVE SYMPOSIUM

Promovido pela Sundstrand realizou-se em Rockford o 2.º AIRLINES CONSTANT SPEED DRIVE SYMPOSIUM.

A TAP esteve representada pelo ATE Higino Gomes do Gabinete de Estudos da Divisão de Engenharia.

#### SIXTH AVON OPERATORS' MEETING

Realizado em Glasgow, para apreciação de problemas técnicos apresentados pelos operadores dos reactores AVON (Aviões CARAVELA) da Rolls Royce.

A TAP esteve representada pelo eng. Blanc de Sousa do Gabinete de Estudos (MOT) da Divisão de Engenharia e pelo ATE Ferro Gomes, Adjunto da Divisão de Motores (DMT).

#### -SYMPOSIUM- DE RADIOGRAFIA INDUSTRIAL

Realizado em Mortsel (Bélgica), a TAP esteve representada pelo ATE Santos Fonseca, do Laboratório de Ensaios da Divisão de Engenharia.

#### 5.º BOEING 707

Foi nomeado representante da TAP junto da Boeing para recepção do 5.º Boeing 707, o eng. Henrique Seabra, chefe do Gabinete de Estudos da Divisão de Engenharia dos Serviços de Manutenção.

#### 42nd EAEC ENGINEERING MEETING

Realizou-se em Bruxelas a 42.ª Reunião do EAEC na qual foram analisados problemas de . Engineering» relativos a equipamentos electrónicos dosactuais e futuros aviões comerciais.

A TAP esteve representada nesta reunião pelo eng. Baeta Belém, do Gabinete de Estudos (IER) da Divisão de Engenharia.

#### PRATT & WHITNEY AIRCRAFT SPRING TECHNICAL CONFERENCE

Realizou-se em Paris a habitual reunião anual da Pratt & Whitney Aircraft, na qual foram discutidos assuntos relacionados com a manutenção e operação dos reactores JT3D (B.707) e JT8D (B.727)

A TAP esteve representada pelos eng.ºs Faria e Maia, chefe da Divisão de Motores (DMT) e Blanc de Sousa do Gabinete de Estudos (MOT).

## **DESPORTO**



A equipa de Basquetebol
do
Grupo Desportivo da TAP
que se deslocou
a Bruxelas,
a convite do
Basquet Club Atheneum Koekelberg

#### 2.º TORNEIO DE FUTEBOL INTER TAP

Classificação Final							
EQUIPAS		logos	٧	E	D	BOLAS	Р
1.º Assistência a Pasageiros		16	12	3	1	50-15	43
2.º Contabilidade		16	11	1	4	55-26	39
3.º Abastecimentos		16	9	4	3	59-19	38
4.º Manutenção	(b)	16	10	1	5	48-22	35
5.º Serviço de Obras		16	8	1	7	38-35	33
6.º Conf.ª de Tráfego	(b)	16	7	_	9	37-37	28
7.º Comerciais	(a)	16	3	3	10	23-49	24
8.º Carga	(b)	16	2	2	12	22-79	21
9.º Pessoal	(c)	16	3		13	11-61	18

(a) - 1 F C (b) - 2 F C







O Chefe de Escala da TAP no Aeroporto de Londres, Edgar Oliveira, foi o escolhido entre os representantes de 54 companhias estrangeiras, para ser apresentado à Rainha Isabel II, por ocasião da inauguração do novo Terminal Iondrino.

Mais uma vez a TAP esteve presente com um stand no Pavilhão de Portugal na Feira Internacional do Rand que se realiza anualmente em Johanesburgo O tema dominante do stand era um painel forrado a feltro azul tendo no centro uma tapeçaria representando uma rosa-dos--ventos com trinta pontos. De cada um desses trinta pontos irradiavam as trinta escalas que a TAP serve actualmente. Também um outro enorme painel panorámico representava uma bela reprodução fotográfica de um B707 da TAP. Este painel servia de fundo a uma -maquetado turbo reactor Pratt Withney utilizado nesse mesmo avião. Para avaliar do interesse desta exposição basta dizer que só num dia foi visitada por cerca de 100 000 pessoas.

Também na Exposição Industrial de Bloemfontein, capital do Orange Free State a TAP esteve representada com um stand no Pavilhão de Portugal que este ano ganhou a Medalha de Ouro para o melhor pavilhão estrangeiro. A convite da TAP, deslocou-se a Angola a Rainha das Azalias, Miss Merle Ryan da Provincia do Natal. Miss Ryan foi portadora de mensagens de boa vontade das autoridades Sul Africanas para as autoridades da provincia de Angola e presentes para os soldados que ali combatem o terrorismo.





DIA DO TURISTA

Os Transportes Aéreos Portugueses, colaborando com a Secretaria de Estado da Informação e Turismo nas cerimónias do «Dia do Turista», ofereceram a todos os passageiros que chegaram a Lisboa no dia 20 de Abril, um porta chaves representando o típico galo de Barcelos, com a inscrição: Portugal. Welcome by TAP — April - 1969.



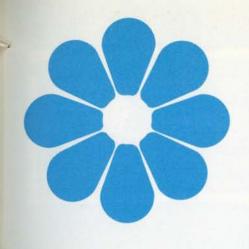
## PORTUGUESES RESIDENTES NA ARGENTINA VISITAM O ALGARVE

Verdadeira jornada de saudade foi esta que efectuou a Portugal, um grupo de cerca de cinco dezenas de portugueses e descendentes de portugueses radicados na Argentina.

Esta romagem foi promovida pelo Club Português de Buenos Aires, que trouxe num dos aviões da TAP muitos dos seus associados.

Em Lisboa, foram recebidos pelo Presidente da República, no Palácio de Belém e pelo Presidente do Conselho de Administração da TAP, eng.º Mendes Barbosa.

Em seguida, permaneceram durante algum tempo no Algarve, provincia de onde é oriunda a maior parte dos componentes do grupo, após o que, percorreram todo o pais em visita turistica.



#### PORTUGUESES RADICADOS NA ARGENTINA VISITAM A SUA TERRA

Chegou a Lisboa no voo da TAP, vindo de Buenos Aires, um grupo de portugueses radicados na Argentina e que vêm de romagem à terra onde nasceram.

à terra onde nasceram.

O grupo é portador da imagem da padroeira da Argentina, a Virgem de Lujan, que se destina à paróquia de Mangualde da Serra.

\*Este gesto pretende significar uma homenagem à terra que me acolheu há 22 anos e, simultâneamente, ao meu grande amor a Portugal\* — afirmou o chefe da caravana.





### 20.º ANIVERSÁRIO DA ABERTURA DA LINHA

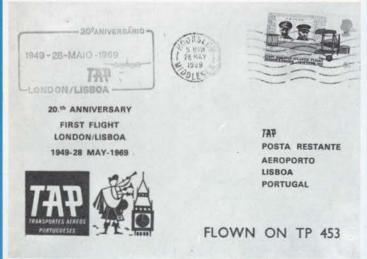
### LISBOA London Lisboa



## Aerofilatelia



Peça voada no percurso Lisboa/London (27-5-69)



eça voada no percurso London/Lisboa (28-5-69) Em 27 e 28 de Maio p.p. foi comemorado filatélicamente o 20.º aniversário do estabelecimento do serviço regular da TAP para o Reino Unido.

Na realidade, foi em 1949 que tiveram lugar os primeiros voos na linha Lisboa/London/Lisboa. Tinha um pouco de sabor a aventura, e levava cerca de seis horas, este vetusto empreendimento...

seis horas, este vetusto empreendimento... Os tempos são outros! Hoje um moderno jacto da TAP leva-o à capital britânica em duas horas e quinze minutos.

As peças transportadas há vinte anos, tudo correio comecial e sem qualquer marca distintiva — portanto só identificáveis pelos carimbos normais datados, de partida e de chegada — têm o n.º 60 no conhecido Catálogo copilado por Frank Muller, e constituem uma das multas autênticas raridades que é possível mostrar numa colecção especializada de Correio Aéreo de Portugal. Com o rodar do tempo perderam-se, inexorávelmente, muitas dessas recordações palpáveis deste marco — um dos primeiros — na expansão da Companhia.

Nos mesmos días do mês de Maio passado, como referimos, foram transportadas correspondências filatélicas, preparadas pela TAP, nos voos TP 450 — Lisboa/London — e TP 453 — London/Lisboa — que ostentam «cachets» alusivos à importante efeméride. Foram circuladas cerca de 300 peças, em cada sentido.

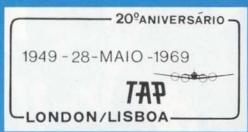
Os carimbos mostram a silhueta do Douglas DC-4 (Skymaster), avião utilizado na linha em 1949, enquadrada por uma legendação apropriada.

As maquetas, tanto dos «cachets» como na ilustração dos sobrescritos, foram da autoria do artista Pedro Lobo.

Capitão F. Lemos da Silveira



Os cachets comemorativos



## vip's

TRANSPORTES AERE



Omar Shariff chega ao Aeroporto da Portela

Chegada a Lisboa de Miss Interline da Holanda 1969



Primeiro grupo de turistas russos que visitou Portugal



Convidado a proferir uma conferência no Grémio Literário, esteve em Lisboa o político francês Giscard D'Estaing que se deslocou a Portugal com a colaboração da TAP. Durante a viagem de Paris para Lisboa, a esposa de Giscard D'Estaing foi alvo de uma homenagem da administração da TAP. Assim, ao atravessar a fronteira portuguesa, uma assistente de bordo, em nome do Presidente do Conselho da Administração da Companhia, eng.º Mendes Barbosa, entregou-lhe um ramo de flores colhidas em Portugal, após ter proferido algumas palavras de saudação.



## 2.^ JORNADA DE CONFRATERNIZAÇÃO TAP-BEA





O êxito absoluto de que se revestiu a 1.ª jornada de confraternização entre a TAP e a BEA de Manchester que teve lugar o ano passado encontrou largo eco na revista interna da BEA.

Estamos certos que o mesmo acontecerá quanto à recente vista da BEA de Guernsey e Jersey, e tudo leva a crer que o jogo de retribuição a realizar numa daquelas ilhas será mais uma magnifica jornada de propaganda para a nossa comnanhia

A comitiva da BEA, chegou a Lisboa num voo nocturno, sendo recebida no Aeroporto pela sr.ª D. Maria Amélia, da representação de Lisboa e pelos srs. Drs. Melo Torres e Elias Rego e Adelino Santos, da D.S.F.

No dia seguinte visitaram Lisboa e arredores, realizando-se, depois a Jornada de Confraternização.

O dia iniciou-se com um desafio de futebol no relvado do Estádio Pina Manique, tendo as equipas apresentado as sequintes formações:

TAP:

Brás (Garção); Câmara, Marques da Silva, Torres e Sousa; Serelha e Parado (Brás); Parente, Ferreira, Fernandes (Parreira) e Mário Reis.

BFA-

Davies; Delano Blondel, Gavey e Thompson: Tanguy (Sharmon) e Brache; Le Page, Blackmun, Gilmour e England.

- O resultado final foi de 12-1 favorável à TAP, com golos de Mário Reis (4); Parente (3); Parado (3); Ferreira (1); Serelha (1) e Davies (1).

O desnível do resultado derivou da evidente superioridade da equipa da TAP em todos os aspectos, com fases de bom futebol, sendo a inferioridade dos ingleses ainda aumentada pelo calor que se fez sentir.

No final do desafio, que decorreu com grande desportivismo, foi entregue à BEA a taça para o vencedor, cabendo à TAP o trofeu mais pequeno.

Após o desafio, e em autocarro expressamente fretado, foram visitados o Estádio da Luz e o Estádio Nacional, seguindo depois as duas equipas para Cascais onde se realizou um almoço de confraternização no restaurante +O Guiso +. Aos brindes falaram o sr. Dr. Melo Torres e o sr. Le Page, sendo postas mais uma vez em evidência as boas relações de amizade e colaboração entre a TAP e a BEA.

A seguir , ao almoço e com grande afluência de empregados da TAP, entre eles alguns funcionários superiores, realizou-se uma garraiada na Praça de Touros de Cascais, onde os «diestros» da TAP e até os próprios ingleses mostraram as suas habilidades.

De novo no «Guiso», e por especial convite, exibiu-se em fados e guitarradas um conjunto formado por universitários, entre os quais figurava o sr. eng.º Luís Penedo da D.O.T. O animado baile que se seguiu prolongou-se até bastante tarde.

No dia seguinte os empregados da BEA regressaram a Inglaterra, sendo-lhes apresentadas despedidas no Aeroporto pelo sr. Dr. Melo Torres.

Mais uma vez os ingleses foram unânimes em afirmar que nunca haviam sido recebidos com tanta simpatia em nenhuma das suas deslocações, que tão cedo não deixariam de falar na sua visita a Lisboa e que, a partir de agora passariam a ser os maiores propagandistas de Portugal e da TAP

7AP



## ROMAGEM A BELMONTE

Por iniciativa da TAP realizou-se no dia 26 de Abril a 7.ª Romagem a Belmonte, terra natal de Pedro Álvares Cabral, para comemorar o aniversário da primeira missa celebrada em Porto Seguro, em 1500.

Tomaram parte nestas cerimónias, entre outras personalidades, o Dr. Cláudio Garcia de Sousa, Ministro Conselheiro da Embaixada do Brasil; Comandante Rodrigues Frazão, Adido militar das Forças Armadas Brasileiras; Dr. Pires Rio e Dr. Barcelos Teles, Secretários da Embaixada; Dr. Folgado da Silveira, em representação do Secretário do Estado da Informação e Turismo: Dr. Amilcar Pinheiro, Delegado da Varig em Portugal; Dr. Herlander Alves Machado, Presidente da Direcção da Casa das Beiras; os Governadores Civis de Castelo Branco, Guarda e Santarém; Professor Dr. Almerindo Lessa e Dr. Gomes Ferreira do Elos Club, além de enviados dos órgãos da informação.

Representavam a TAP, o eng. Duarte Calheiros e o Comandante Alfredo Luís Soares de Mello, Administradores da Companhia e ainda o Prof. Dr. Jaime Rios de Sousa, Delegado do Governo junto da empresa.

Ém Santarém, depois de uma breve cerimónia evocativa junto ao túmulo de Pedro Alvares Cabral, foi levada a efeito uma sessão de boas-vindas nos Paços do Concelho.

O comboio especial dirigiu-se em seguida para a Guarda onde os convidados da TAP pernoitaram. No dia seguinte, depois da chegada a Belmonte, efectuou-se uma sessão solene na Câmara Municipal, finda a qual saiu da Igreja a procissão conduzindo o andor da imagem de Nossa Senhora da Esperança, que percorreu as ruas da vila até ao Terreiro do Castelo, onde foi concelebrada missa pelos bispos da Guarda e de Febiana.

Após um almoço volante oferecido pelas autoridades locais, os participantes da romagem regressaram a Lisboa.

Estiveram igualmente presentes em todas as cerimônias os alunos de Porto Seguro e de Belmonte, contemplados com o Prémio Pedro Álvares Cabral instituído pela TAP e destinado a galardoar anualmente os dois melhores alunos (um de cada sexo) das escolas primárias de Belmonte e de Porto Seguro.

Ainda integrada nestas comemorações, seguiu para S. Paulo uma imagem de Nossa Senhora da Esperança, cópia da que acompanhou o navegador Pedro Álvares Cabral, aquando do descobrimento do

A imagem foi oferecida pela TAP à nova paróquia do Jardim do Novo Mundo e, destina-se à Igreja Matriz de Nossa Senhora da Esperança. Benzida na Igreja Paroquial de Belmonte, foi acompanhada até S. Paulo pelo capelão da TAP, padre Morais Sarmento.

Após o desembarque em S. Paulo, a imagem foi levada em procissão até à igreja matriz da nova paróquia, tendo o cardeal D. Agnelo Rossi, auxiliado pelo padre Morais Sarmento, celebrado missa campal, à qual assistiram as autoridades locais e muito povo.

## VOOS

## TAP

## **INAUGURAIS**

#### Faro/Lisboa/Düsseldorf-Düsseldorf/Lisboa/Faro

Tendo em vista encurtar cada vez mais as distâncias entre Lisboa e as principais cidades da Europa, a TAP inaugurou a nova carreira regular, Faro/Lisboa/Düsseldorf, acontecimento do maior interesse para a promoção turística de Portugal, na medida em que mais uma grande cidade germânica fica directamente ligada ao nosso pais.

Entre os convidados deste voo inaugural, que foram acompanhados pelo administrador da TAP comandante Alfredo Luis Soares de Mello. contavam-se os Drs. Aureliano Felismino e Teles Fraga, respectivamente director-geral da Contabilidade Pública e das Alfandegas: Dr. Antero Taborda, Director da Alfândega de Lisboa; eng. Ruy Sampayo e Mello, director do Aeroporto de Lisboa: o industrial Teodoro dos Santos; Dr. Dutra Faria, director da Agência ANI, etc.

Em retribuição da visita feita pelas entidades portuguesas à Alemanha, deslocou-se a Portugal por iniciativa da TAP um grupo de personalidades alemās que inaugurou a ligação entre Düsseldorf--Lisboa-Faro. Neste gru-po de visitantes, destacavam-se figuras ligadas aos meios aeronauticos, do turismo e ainda dirigentes de agências de viagens daquela cidade

alemã, que tiveram ensejo de apreciar um interessante programa turístico, especialmente elaborado em vista a fornecer uma panorâmica objectiva do nosso pais, no que respeita ao Algarve e a Lisboa.



Os convidados da TAP à chegada a Düsseldorf



Os convidados da TAP à partida de Santa Maria para New York

#### Santa Maria / New York New York / Santa Maria

No âmbito de uma política há muito definida de levar os seus aviões a todos os centros populacionais onde exista uma elevada percentagem de portugueses, a TAP inaugurou a nova linha Santa Maria/New York.

Como convidados da administração, seguiram a bordo do avião os governadores dos Distritos de Angra do Heroismo, Horta e Ponta Delgada. respectivamente Dr. Teotónio Machado Pires. Dr. António Freitas Pimentel e Dr. Luciano Machado Scares; os presidentes das Juntas Gerais dos Distritos Autónomos de Angra, Horta e Ponta Delgada, Drs. Gervásio Luso de Sousa, Manuel Linhares de Andrade e Deodato Chaves Magalhães; os deputados Dr. Rafael Valadão dos Santos, tenente-coronel Manuel de Sousa Meneses e Dr. Cândido de Medeiros; eng. Carlos Ribeiro, correio-mor; o sub-director do aeroporto de Santa Maria, Mário Fernandes, além de muitas outras personalidades e representantes dos órgãos da informação.

Foram acompanhados nesta viagem inaugural pelo administrador da TAP, Luís Forjaz Trigueiros e pelo representante da TAP nos Açores, Eduardo Allen de Vasconcelos.

Durante a permanência nos Estados Unidos, visitaram as cidades de New York, New Bedford e Providence, onde foram alvo de inúmeras recepções em sua honra.

Incorporados na Comitiva de convidados para o



Voo inaugural New York/Santa Maria— Os convidados do voo inaugural
em Santa Maria

voo New York/Santa Maria, estiveram nos Açores o embaixador de Portugal em Ottawa, Dr. Lencastre da Veiga, os cônsules de Portugal em Los Angeles, Filadelfia e Vancouver; os vice-cônsules em S. Francisco e Toronto; o «mayor» de New Bedford, representantes da imprensa e das agências de viagens, etc. que, na companhia do adminis-

trador da TAP, comandante Alfredo Luís Soares de Mello, percorreram as ilhas de S. Miguel, Terceira e Faial. Em todas estas ilhas realizaram vários passeios aos lugares de maior interesse histórico cultural e artístico e foram também homenageados com recepção oferecidas pelas autoridades locais.

