



1971 PORTUGAL 1971
6/10 de Outubro
5º RALLYE INT. TAP

NÚMEROS 34/35 / 3.º e 4.º TRIMESTRES 1971



ESTA PUBLICAÇÃO É SUA • LÊVE-A

UMA PROVA DE PROJECCÃO INTERNACIONAL!

SUMÁRIO

DEPOSITO
-0. JUL. 1972

- Pág. 3 — De portas abertas
- Pág. 4 — Do Cosmos à Gorongoza
- Pág. 7 — Inauguração da nova loja de Bruxelas
- Pág. 8 — Linhas Aéreas de Moçambique
- Pág. 9 — Condecorações
- Pág. 10 — Assembleia Geral
- Pág. 11 — No Radar
- Pág. 12 — Visita ao Ultramar
- Pág. 14 — Não somos os melhores do Mundo...
- Pág. 15 — 5.º Rallye Internacional TAP
- Pág. 18 — O passageiro Seis Milhões
- Pág. 19 — Lisboa - Luanda - Lourenço Marques
- Pág. 20 — A TAP lança-se decididamente na exploração da carga
- Pág. 22 — Novo Refeitório
- Pág. 24 — Nos Caminhos do Mundo
- Pág. 30 — Digno de Registo
- Pág. 31 — Passatempo



FICHA TÉCNICA

3.º e 4.º TRIMESTRES 1971 / ANO X / NÚMEROS 34 e 35
DIRECTOR INTERINO E EDITOR: CARLOS MAIA MALTA
PROPRIEDADE DOS TRANSPORTES AÉREOS PORTUGUESES
EDIFÍCIO 25, AEROPORTO DA PORTELA/LISBOA
COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO: NOBELGRÁFICA
RUA PASSOS MANUEL, 99-A/LISBOA
ORIENTAÇÃO GRÁFICA: SÉRGIO INFANTE

Os artigos insertos neste número, são da exclusiva responsabilidade dos seus autores.

FOTO da CAPA

Lançado em plena prova, um dos concorrentes proporcionou esta foto que ninguém julgará desprovida de interesse. É, de certo modo, um testemunho flagrante do entusiasmo que caracterizou a dura competição.

NA CONTRA CAPA: Dois momentos significativos da visita dos astronautas norte-americanos ao monumento em honra dos nossos Navegadores de Quinhentos, em Belém, no qual eles depuzeram uma corôa de flores, em sinal da sua homenagem.



DE PORTAS ABERTAS

As palavras de generoso apreço dispensadas às melhorias que diligenciamos dar a «Inter-TAP» criam-nos obrigações maiores — e maiores cuidados exigem na elaboração de cada página, quase de cada período. O que tem suas implicações e gera não poucos espinhos, aliás inevitáveis quando se empreendem remodelações redactoriais e gráficas fundamentadas na esperança e na boa-vontade. Atingido este nosso número relacionado com os eventos dos dois últimos trimestres do ano pretérito, tais certezas forçam-nos a extrair meia dúzia de conclusões, das quais outras jorram em farto caudal... A maior — principal, a nosso ver — consiste na obrigação de se corresponder às solicitações que nos chegam dos mais diversos quadantes internos da TAP e de vários sectores do público. Todavia...

Um dos grandes vultos do Pensamento europeu ensinou que «cada homem é ele e a sua circunstância». Sem a menor réstea de presunção especulativa, deduzimos que, para «Inter-TAP» «ser o que se deseja» desde a primeira hora, imprescindível se torna «atendermos ao circunstancial», isto é, a tudo o que a envolva, ao que existia em seu redor — a quanto a circunde e, por conseguinte, a «condicione». E é neste ponto que, hoje, nos encontramos: Ao centro, um firme propósito servido por vontades animosas; em torno, as «circum-estancias», cujos limites iremos alargando, na justa medida em que disponhamos de meios e de colaboradores aptos, capazes de nos secundarem na pretendida ampliação.

Pensar numa revista — mesmo cuidando, apenas, de temáticas internas (em número, qualidade e diversidade crescentes) — exige mil pequenos e grandes factores de execução, uns simples, outros assaz complexos. Caminhar no sentido de os conjugar, em termos só relativos, seria extremamente fácil, se não houvesse, como há, irredutível determinação de não transigir com as «soluções de recurso» sugeridas por momentâneos contratemos — o que é regra inflexível dentro da Empresa que servimos. A «facilidade» filha da improvisação constituiria atitude contraditória ou mesmo censurável. Trairia os conceitos de rectidão, de precisão, que nos orientam em cada dia, em cada departamento, em cada sector dos serviços.

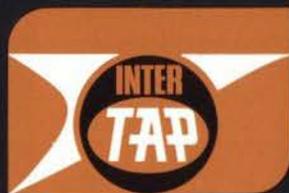
Eis-nos, portanto, libertos de dilema. Não existe opção. Há, sim, que prosseguir, melhorando, enriquecendo as páginas na forma e na substância, renovando, inclusive, a estrutura — o que pressupõe, como é sabido, infraestruturas correspondentes. Ninguém construirá seja o que for sem alicerces, sem materiais adequados — e sem gente habilitada. Ai está, diante de nós — a confortar-nos e a dar-nos óptimo exemplo — o grandioso complexo da TAP. É a soma concreta de conhecimentos especializados, de cálculos laboriosos, de programações, de ensaios, de tentativas, do trabalho árduo e do saber de muitos — tudo convergindo e sem deixar um pormenor ao sabor do acaso.

Nesta revista que, sendo da TAP, se destina a todos os que formam a Família da TAP (tanto como os nossos passageiros, amigos, expedidores e cooperadores, estejam onde estiverem e sejam quem forem) o processo não poderá diferir. «Também se trata de uma construção». Esta a verdade que conduz às ideias justificativas de colaborações que persistimos em desejar e para as quais conservamos as portas abertas.

É tudo o que importa, de momento, dizer-se nestas despretençiosas considerações preambulares. Encetamos outro período de labor, mas olhando, sempre esperançados, para os umbrals que se mantêm franqueados. Porque, empenhados na tarefa dedicada a todos, afigura-se-nos que todos aqui têm seu lugar, desde que desejem, efectiva e concretamente, trazer-nos o estímulo da sua presença, da sua ajuda e do seu mérito.

Outra estrutura se prepara, portanto. Com vista à regularização da saída normal, mas também para vencer, número a número, as limitações do circunstancial.

Ficam debuxados os tópicos essenciais dos trabalhos que já estão em curso. E que temos de levar a bom termo.



Na manhã de 12 de Agosto, grande massa de povo e representantes de órgãos da informação acorreram ao Aeroporto de Lisboa com o fim de observar a chegada dos famosos astronautas norte-americanos James Lovell e Stuart Roosa, os quais, com o patrocínio da TAP e do Banco Nacional Ultramarino, se dirigiam a Moçambique com o objectivo de participarem num «safari». Acolhidos com as maiores demonstrações de apreço público, os visitantes acompanhados pelo representante da Embaixada dos E.U.A. em Lisboa estiveram, nessa manhã, nas instalações da TAP. Foram recebidos no edifício da administração pelo Eng. Vaz Pinto, que os apresentou aos administradores e aos altos funcionários da TAP presentes na sala onde se realizou uma breve sessão solene de boas-vindas.

Nessa recepção, o Sr. Eng. Vaz Pinto dirigiu-lhes as seguintes palavras:

«Presados Comandante Lovell e Ten. Coronel Roosa:

Tenho o maior prazer de, em nome da TAP, a Companhia de Aviação Intercontinental de Portugal, vos dar as boas vindas na vossa visita a este País.

Não posso de deixar de mencionar, em primeiro lugar, caro Comandante Lovell, a sua notável carreira na NASA, onde sucessivamente tomou parte nas missões Gemini 7 e 12, a primeira em Dezembro de 1965 e a segunda em Novembro de 1966 e, em Dezembro de 1968 e Abril de 1970, nas missões Apolo VIII e XIII.

Aparte a sua própria e valiosa contribuição para aqueles quatro programas, deve mencionar-se também a parte que tomou na utilização, na Gemini 12, pela primeira vez, do computador de bordo, devido a avaria do radar e, no trabalho de grupo levado a cabo na dramática emergência surgida com a cápsula da Apolo XIII, que tornou possível assegurar a sobrevivência no espaço e um regresso seguro à Terra.

UM IMPRESSIONANTE PARALELO ENTRE A EXPLORAÇÃO DO ESPAÇO E A GESTA DE VASCO DA GAMA

Por outro lado, estamos especialmente gratos pelo seu penhorante gesto, caro Coronel Roosa, em trazer consigo, como recordação da sua primeira viagem espacial na expedição da Apolo XIV, de 31 de Janeiro a 9 de Fevereiro deste ano, uma bandeira portuguesa que, juntamente com muitas outras, foi transportada até à Lua.

Não quero perder esta oportunidade sem lhe desejar e aos seus companheiros da missão Apolo XIV o maior êxito, numa continuação progressiva de todas as anteriores missões Gemini e Apolo, nomeadamente a Apolo XV, há pouco terminada com extraordinária precisão, coroando assim a maravilhosa coordenação de uma equipa gigantesca.

Em 20 de Fevereiro de 1969, tive a grande honra — como Ministro de Estado na altura — em saudar o Coronel Frank Borman em nome do Governo português, por ocasião da sua visita a Lisboa depois de terminada a histórica expedição da Apolo VIII, cujo êxito abriu caminho às missões de alunagem que se seguiram.

Fiz nessa altura o paralelo entre esta missão e a primeira parte da primeira travessia do Atlântico Sul por Vasco da Gama, em Julho-Outubro de 1497, utilizando já então a navegação astronómica, o que abriu caminho às ligações marítimas regulares entre os mundos Ocidental e Oriental.

Esse paralelo é na verdade muito impressionante, não obstante o facto de que, enquanto que os nossos antepassados levaram três meses entre as Ilhas de Cabo Verde e a Baía de Santa Helena, vós levastes (e o Comandante Lovell esteve lá) três dias entre a Terra e a Lua.

«NÓS OS DO TRANSPORTE AÉREO»...

Nós, os do transporte aéreo, pensamos que, especialmente no que se refere ao transporte de pessoas, somos cada vez mais sucessores do transporte marítimo.

Por outro lado, existe uma tendência de considerar as vossas viagens espaciais como uma extensão das viagens aéreas.

Isto é naturalmente discutível mas o facto é que os melhoramentos tecnológicos resultantes dos projectos e exploração espaciais estão sendo introduzidos,

1

Bandeira que os astronautas levaram aquando o seu voo à Lua e ofereceram à nossa Administração.

2

Sessão de Boas-vindas na sala do Conselho de Administração da TAP.

3

Os astronautas, tenente coronel Roosa e o comandante Lovell junto do Monumento dos Descobrimientos.

DO COSMOS À GORRONGOZA...



Joseph St. Rosa

THIS FLAG OF PORTUGAL
WAS FLOWN TO THE MOON
ON APOLLO 13



em número crescente, no equipamento apropriado para o transporte aéreo e a distância entre os dois sistemas está sendo reduzida com a introdução num futuro próximo de equipamento supersónico cada vez mais veloz.

Julgo que se impõe agora uma pequena explicação àcerca da TAP.

Acabamos de completar uma concentração nesta zona, em que está situada a nossa base principal de operações, de todos os serviços da Sede da Companhia, a fim de melhorar a rapidez da acção e a productividade.

A nossa taxa de crescimento de produção anual tem-se mantido desde 1965 para cima da marca dos 25%, o que se tem traduzido na duplicação da nossa dimensão em cada três anos, e esta tendência continua a manter-se.

A nossa frota — cem por cento a jacto desde 1967 — compõe-se de três aviões Caravela 6-R, seis Boeing-727-100 e sete 707-320-B, a que vamos juntar, no próximo ano, dois aviões 747-B.

UM MILHÃO DE PASSAGEIROS,
EM 1970:
CEM MILHÕES DE DOLARES
DE RECEITA BRUTA

No nosso primeiro ano completo de operações — 1954 — voámos 2.215.347 kms. e no ano passado voámos 15 vezes mais ou seja, 30.101.768 kms., o que corresponde a 1,3 milhões de kms. mais do que 40 viagens de ida e volta à Lua. No primeiro caso, a velocidade média dos nossos aviões foi de 228 km/h, com uma capacidade de cabine média de 26 lugares; no segundo caso, a velocidade média foi de 650 km/h e a média de capacidade de cabine foi de 128 lugares.

No ano passado alcançámos as marcas de um milhão de passageiros transportados e de 100 milhões de dolares de receita bruta.

No final deste encontro tão agradável, segue-se uma visita às nossas instalações técnicas mais significativas, o que nos dá um redobrado prazer. Entre outras, teréis a oportunidade de visitar o nosso novo Hangar, especialmente construído para dar apoio técnico à nossa frota aumentada.

Como penhor da nossa profunda consideração, tenho o prazer de lhes oferecer, Senhores Comandante Lovell e Ten. Coronel Roosa, a medalha comemorativa do nosso Hangar Boeing 747.

Finalmente, o presidente do Conselho de Administração da TAP ofereceu aos dois astronautas a medalha comemorativa da inauguração do hangar do «Boeing 747, entregando ainda recordações para as suas esposas.

Em resposta, James Lovell agradeceu a hospitalidade portuguesa. Salientou a contribuição enorme dos portugueses, com as suas navegações, para os actuais êxitos da exploração espacial, pois continuam — disse — a ser utilizadas as técnicas fundamentadas nas dos navegadores-cientistas lusos doutros tempos.

Declarou por outro lado nunca ter estado em Portugal, nem sua esposa, sublinhando o prazer que lhes dava esta visita. Acrescentou que os E.U.A. estão gratos a Portugal pelo auxílio prontamente oferecido quando se receava um acidente na «Apollo 13».

Os astronautas ofereceram depois à TAP, na pessoa do Sr. Eng. Vaz Pinto, a bandeira portuguesa que esteve na Lua, e uma plaqueta com a fotografia de ambos os símbolos de várias missões espaciais.

Plaquetas idênticas foram entregues a outros membros do Conselho de Administração da TAP, tendo Roosa agradecido a hospitalidade da Companhia e elogiado o serviço prestado, não só a bordo como antes do embarque, em Nova Iorque, e durante o desembarque em Lisboa.

Voltando a falar, Lovell salientou que quando estiver instalada a estação orbital haverá oportunidade de todos os povos colaborarem e tirarem benefícios dos programas interplanetários.

Foram ainda oferecidos a ambos os astronautas livros sobre Angola e Moçambique.

Depois de servido um aperitivo, Lovell e Roosa visitaram os simuladores de voo, onde experimentaram manobras de descolagem, evoluções sobre a região de Lisboa e aterragem.

Tendo assinado o «Livro de Honra», os visitantes seguiram depois para o centro de revisão e ensaio de motores, que observaram, por tudo manifestando vivo apreço.

Após outros actos significativos da simpatia da população, incluindo uma conferência de Imprensa, os astronautas partiram para Moçambique, mas tiveram, entretanto, à passagem por Luanda, um acolhimento deveras cordeal.

Seguiu-se o «safari» por terras moçambicanas, onde os astronautas por mais de uma vez manifestaram «grande e agradável surpresa por tudo quanto puderam apreciar». No regresso, embora muito fatigados, não deixaram de afirmar que haviam passado na provincia de Moçambique «umas férias maravilhosas» e que todos tinham sido para eles de «um carinho que bastante os sensibilizou».

Mais tarde, os dois astronautas enviaram à TAP as cartas que reproduzimos, nas quais torna fácil descortinar as gratas impressões que a TAP lhes causou e a simpatia que a nossa Companhia passou a merecer-lhes.

Seguem as cartas de Lovell e de Roosa.

September 8, 1971

Mr. Mario Felix
Portuguese Airways
Transportes Aereos
Portugueses
601 Fifth Avenue
New York, NY 10017

Dear Mario:

Just a note of thanks for the tremendous help you and the people of TAP contributed to make our vacation a wonderful experience.

Marilyn and I certainly appreciate all the trouble you went to and I would like to say that TAP is a first class airline.

As a small token of appreciation, enclosed is an Apollo 13 medallion commemorating that flight.

sincerely,

James A. Lovell
Captain, USN

September 3, 1971

Mr. Mario Felix
Director
Portuguese Airways
TAP
601 Fifth Avenue
New York, NY

Dear Mario:

A most sincere thank you for all you did to make my trip to Africa possible. Needless to say, I just could not have made the trip without the generosity and hospitality of you personally and TAP. I am grateful for all the work and effort you and your office did to make the trip enjoyable for Joan and I. The additional service of taking care of us in the JFK airport madhouse is truly appreciated.

I enjoyed visiting you and your office and I shall certainly stop by to say hello the next time I am in New York.

A very special thank you for handling our trophies and gifts as company cargo. I just can't say "thank you" strong enough to express my gratitude to you for everything.

I am enclosing some additional pictures from my Apollo 14 mission you might enjoy.

Good luck and good flying, and I look forward to seeing you again soon.

Sincerely,

Stuart A. Roosa
Lt. Colonel, USAF
NASA Astronaut



Aspecto da cerimónia da inauguração da nova Loja.

Foi numa atmosfera festiva que se procedeu, em 16 de Dezembro, na Place de Brouckere, na capital belga, à inauguração das novas instalações da Agência da TAP, para o que se deslocou àquela cidade o Vice-Presidente do Conselho de Administração, Eng. Mendes Barbosa. A benção das instalações — dada pelo capelão do Aeroporto de Zaventem, Rev. De Meeus — assistiram, além de muitas outras individualidades, os Embaixadores Paulo Coelho e Albano Nogueira; o Consul de Portugal, Dr. Luis Michiels; o Director da TAP em Bruxelas, João Bryant Jorge; os Chefes de Serviço da Representação local da TAP; o Dr. Maia Malta, Chefe do Serviço de Relações Públicas e figuras representativas da colónia residencial portuguesa.

Num restaurante da capital belga, o Sr. Eng. Mendes Barbosa ofereceu um almoço íntimo, no qual participaram os dois referidos embaixadores e os conselheiros da Embaixada, representantes dos órgãos de Informação e da TV, e mais elementos qualificados. Depois de evidenciar o desenvolvimento da TAP e os factores do seu crescente prestígio, o Sr. Eng. Mendes Barbosa referiu-se ao ambiente sempre favorável encontrado na Bélgica, salientando os laços de boa cooperante amizade que vinculam a TAP e a Companhia Nacional Belga «Sabena».

A nova agência — obra do arquitecto Fernandes Pinto — foi decorada por Jean Vlugg, com cerâmicas de Machado Costa e Natércia Costa, tendo sugerido palavras de geral apreço.

No Auditorium Mail, foi oferecida, à noite, uma recepção, à qual acorreram mais de trezentas pessoas. Num ambiente de afectuoso convívio, Celeste Rodrigues cantou fados, sublinhados com grandes aplausos, e exibiram-se três documentários sobre o nosso País, todos vivamente apreciados por jornalistas, agentes de viagens e dirigentes de Companhias de Transportes Aéreos que se encontravam na assistência.

Viam-se, ali — facto que suscitou muito agrado — obras representativas da Pintura Portuguesa: Vieira da Silva, Pedro Avelar, João Vieira, António Mendes, Rocha de Sousa, António Sena, Jorge Martins e Augusto de Barros.



Por seu expresso desejo, cessou de desempenhar as funções de Administrador por parte do Estado, o Sr. Eng. Duarte Calheiros, que nesta casa conquistou gerais simpatias.

Personalidade de relevo na vida nacional fez parte da Delegação Portuguesa à Conferência Internacional de Telecomunicações do Cairo, como chefe. Chefiou a Delegação Portuguesa à Conferência Aeropostal de Bruxelas, em 1938. Chefiou a Delegação Portuguesa ao Congresso Postal Universal de Buenos Aires, em 1939. Foi Vice-Presidente da Comissão encarregada do estudo das questões relativas ao correio aéreo.

O Sr. Eng. Duarte Calheiros é Comendador da Ordem Militar de Cristo; Cavaleiro da Legião de Honra; Oficial da Ordem de Mérito Postal de França.

Foram quatorze anos, de colaboração e convívio caracterizados pela lhanesa de trato cativante e pelas qualidades de inteligência e carácter que o Sr. Eng. Duarte Calheiros deu à TAP como Administrador.

A TAP homenageou-o com um almoço de despedida a que assistiram todos os administradores e Chefes de Serviço.

«Inter TAP» endereça-lhe as melhores saudações, com a certeza que a família TAP tem nele um grande amigo.



LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE

Foi em Outubro de 1968 que se anunciou uma deliberação da D.E.T.A. causadora de imediata satisfação em Moçambique: Haviam sido adquiridos, para serviço naquela Província, dois «Boeing 727», por 219.516 contos, com capacidade para 93 passageiros. Os aparelhos seriam entregues dentro de determinado prazo e entrariam ao serviço pouco tempo depois. A sua missão consistiria, principalmente, em efectuar as ligações entre Lourenço Marques, Beira, Quelimane e Nampula e também entre a capital moçambicana, e centros importantes da Rodésia e da África do Sul e outros países vizinhos e amigos. Assim se tornava público o facto de a D.E.T.A. enveredar afoitamente pela modernização da frota, o que justificou este comentário da agência noticiosa «Lusitana», ao divulgar o informe: «Moçambique situar-se-á a par dos mais evoluídos territórios em matéria de transportes aéreos, mantendo, assim, a longa e firme tradição dos serviços a cargo da Administração dos Caminhos de Ferro e Transportes, sempre atenta ao crescimento da Província, que se antevê espectacular nos próximos anos». Logo foi acentuado, em Lourenço

Marques, por um técnico qualificado, — o próprio director da D.E.T.A. — que, além de muitos outros benefícios de indole vária, todas ponderadas pelos responsáveis sabedores, o facto de se tratar de «aviões idênticos aos da TAP traria grandes vantagens quanto a sobressalentes, equipamentos a assistência técnica», o que explicitamente indicava o bom espírito de colaboração nas relações entre a D.E.T.A. e a TAP.

Com efeito, os novos aparelhos — que receberam os nomes de «Angola» e «Moçambique» — marcaram uma ascen-

são no desenvolvimento intenso na aeronáutica civil da Província, o que a TAP registou com lógico regozijo, prestando a sua colaboração (e recebendo-a, também) numa atmosfera de perfeito entendimento, ao serviço de objectivos comuns e de um só pensamento superior.

Em 1971, ante os resultados já obtidos, novo «Boeing» — um «737» — foi adquirido pela D.E.T.A. Excelente unidade, já com aperfeiçoamentos notáveis, recebeu o nome de «Timor», apropriada homenagem à Província Portuguesa na Ocea-



Aspecto da visita dos jornalistas às nossas instalações. ▶

nia — tão distante no espaço como bem próxima do bem-querer da Nação.

O «Timor», na viagem dos Estados Unidos para Moçambique, fez escala em Lisboa, onde a TAP pôs ao serviço da D.E.T.A. quantos préstimos estiveram ao seu alcance, conforme viria a sublinhar, em discurso digno de anotação, pelo seu director, ante os órgãos de Informação. A D.E.T.A. — disse ele — «sempre tem recebido da TAP uma excelente colaboração», ao que foi replicado, singelamente, que a nossa Companhia acompanha com franca satisfação o progresso dos transportes aéreos moçambicanos. Em 7 de Novembro deste ano, o novo «Boeing 737» da D.E.T.A. partiu do nosso Aeroporto com 90 convidados, incluindo numerosos representantes de órgãos da Informação.

Após o regresso a Lisboa dos representantes da Informação, num avião da TAP, em carreira normal, efectuou-se um almoço informal, mas cheio de cordialidade, nas nossas instalações. Juntaram-se, em ameno convívio com os jornalistas e radialistas, os Srs. Eng. José Quinteiro, Administrador; Comandante António Soares, Director de Operações de Vãos; Coronel Alvarenga Rua, Director dos Serviços de Manutenção e Engenharia, e Dr. Carlos Maia Malta, Chefe das Relações Públicas. No final, houve uma visita ao nosso complexo. Isto ofereceu aos convidados um directo contacto com todo um vasto mundo de actividades especializadas, que, em geral, decorrem longe dos olhos do público.

Ligeiras anotações são estas, talvez, para sublinhar o meritório esforço que a D.E.T.A. efectuou e mantém, cuidando, acima de tudo, de melhorar os seus serviços e criar uma ampla e eficiente plataforma em que todos os transportes aéreos nacionais se encontram e cooperam, para bem do progresso e da unidade dos portugueses.

CONDECORAÇÕES

INTERTAP regista, sempre, com natural agrado, tudo o que de algum modo demonstre o apreço que as personalidades desta casa inspirem no exterior. Façamos, pois, uma ressenha: Em 23 de Outubro, o Sr. Eng. Vaz Pinto recebeu, na Embaixada do Brasil, a Medalha de Mérito Santos Dumont, com a qual foi galardoado pelo o Governo do País irmão. Na mesma altura, receberam a mesma medalha o Sr. António Parreira Pinto, Director de Promoção de Vendas da TAP, entregou a condecoração o Embaixador Luis António da Gama e Silva, anteriormente, em 6 de Julho, ao Presidente do Conselho de Administração da TAP fôra conferida a Medalha de Benemerência da Cruz Vermelha Portuguesa; o Sr. Brig. Ricardo Horta, presidente da C. V., tem palavras de louvor para com o Sr. Eng. Vaz Pinto manifestando o seu reconhecimento pelo apoio que a TAP tem dado aquela cooperação.

Em 30 de Junho, também na Embaixada do Brasil, foram galardoados diversas personalidades em evidência, entre as quais figuraram os comandantes da TAP, de nacionalidade brasileira, que completaram cinco anos de bons serviços nesta Empresa — João da Costa Faro Wicker, João Weigert Eloi, Carlos Mário Costa Borges e o mecânico de voo Aloysio Fernando Cabral. Os três primeiros receberam o Grande Oficialato da Ordem do Rio Branco. Ao último foi concedida a medalha Lauro Müller, do Ministério das Relações Exteriores.

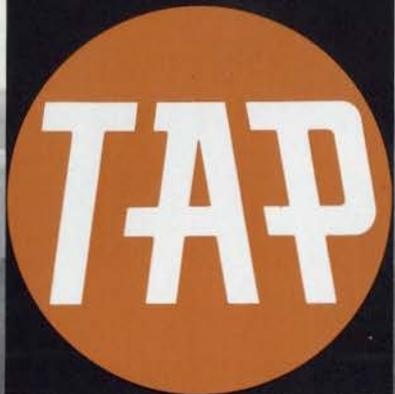
Em 15 de Agosto, em Madrid, o Ministério das Relações Exteriores tornou público haver sido galardoado com a Medalha de Mérito Turístico o representante da TAP na capital espanhola, Sr. Vitor Cruz, reconhecendo-se o alto préstimo da sua acção no quadrante a que a honrosa condecoração se refere.

INICIATIVA DA TAP

Segundo notícias de Paris, 37 casais franceses de empregados de companhias de aviação e de agências de viagens, inscreveram-se para os circuitos turísticos às províncias ultramarinas portuguesas de Angola e Moçambique, com tarifa especial de viagens instituídas pela TAP e tendentes ao melhor conhecimento do Portugal Metropolitano e Ultramarino.



Perfez 25 anos de lide na aviação comercial o nosso administrador Comandante Júlio Schulz.



ASSEMBLEIA GERAL DOS TRANSPORTES AÉREOS PORTUGUESES

Em 30 de Julho, reuniu-se a Assembleia Geral da TAP, sob a presidência do Sr. Eng. Teixeira de Sousa, para discussão e aprovação do Balanço e das Contas do Relatório do Conselho de Administração e do parecer do Conselho Fiscal, referente ao ano de 1970.

Ao começarem os trabalhos, o Sr. Eng. Vaz-Pinto prestou homenagem à memória do Presidente Salazar. Apontou os excepcionais méritos do Estadista e os altos serviços que o tornaram «Benemérito da Pátria», propondo um voto de pesar — o que foi aprovado por unanimidade. A seguir, sublinhou o facto de a reunião se efectuar nas novas instalações da TAP, e explicou os benefícios que se espera obter da concentração de todos os serviços na zona do Aeroporto de Lisboa. Endereçou saudações ao Sr. Eng. Duarte Calheiros, por ele deixar de representar o Estado na Empresa, a seu pedido, agradecendo-lhe a colaboração prestada durante mais de 17 anos, palavras que o homenageado agradeceu, formulando votos pela continuidade do progresso da Companhia.

O Sr. Eng. Vaz Pinto desenvolveu, então, amplas considerações acerca de diversos capítulos do relatório, focando a conjuntura aeronáutica internacional. Lembrou que muitas empresas revelavam prejuízos financeiros e excessos de capacidade. Debruçando-se sobre o problema nacional, esclareceu que a TAP procura principalmente servir o território português, embora não se descure os transportes internacionais. Sublinhou, a seguir, que se manteve, durante o ano de 1970, o elevado ritmo de crescimento do tráfego transportado nos aviões da Companhia, com particular relevância para os últimos seis meses de tráfego expresso em passageiros-quilómetro transportados.

Efectivamente — disse — desde 1965, o acréscimo anual do tráfego expresso em passageiros-quilómetro transportados manteve-se superior a 25 % com o máximo de 32 % em 1966 e o mínimo de 26 % em 1967, tendo em 1970 o volume desse tráfego representado o aumento de 28 % em relação a 1969. Idêntica situação se verificou, neste último período de seis exercícios, com o tráfego expresso em toneladas-quilómetro, cujo transporte, em 1970, representou o aumento de 27 % em relação a 1969, sendo de notar que, entre 1965 e 1969, o

índice de crescimento anual oscilou entre 29 % em 1965 e 35 % em 1968. Salientou, assim, que o desenvolvimento da Companhia se encontra ligado ao progresso económico do país.

Falou, depois, de vários problemas relacionados com a actualização de uma política aeronáutica, direitos aduaneiros e turismo afirmando que esses problemas se encontram presentemente em estudo. Sobre a questão dos vôos fretados, o Sr. Eng. Vaz Pinto tornou evidente que, ao invés do que se tem afirmado, a TAP não é contrária a esses vôos. Declarou que a Companhia e as Direcções Gerais da Aeronáutica Civil e do Turismo estão empenhadas num plano para a sua regulamentação.

Abordando assuntos das novas instalações da TAP, o Sr. Eng. Vaz Pinto, lembrou a recente visita do Chefe do Estado aos Serviços que se encontram instalados na área do Aeroporto de Lisboa, e focou em especial o hangar destinado aos aviões «Boeing 747» e o novo refeitório. Referiu-se ao desenvolvimento do Serviço dos Táxis Aéreos e chamou a atenção para o aumento da percentagem do número de vôos em relação ao ano anterior. Trata-se, contudo, de um problema de importância a carência das infra-estruturas, pois a maioria dos aeródromos não possui condições técnicas necessárias para os vôos em todas as condições de tempo.

O Eng. Vaz Pinto ainda focou os temas do aumento de capital e os resultados de exploração — que atingiram 88 mil contos no ano de 1970, incluindo o total de amortização de 500 mil contos.

Postos à votação o Balanço e as Contas, o Relatório e o Parecer do Conselho Fiscal, referentes ao exercício findo em 31 de Dezembro de 1970, foram todos os documentos aprovados por unanimidade, com voto de louvor aos membros do Conselho de Administração, extensivo também ao Conselho Fiscal.

Após curto intervalo, procedeu-se a eleições para preenchimento dos cargos vagos nos Corpos Gerentes, tendo sido eleitos o Eng. José Francisco Quinteiro Fernandes da Silva para o Conselho de Administração e o Dr. António Garcês para suplente do Conselho Fiscal.

Horta tem o seu aeroporto de características operacionais para receber aviões modernos.

Em Agosto passado o Sr. Presidente da República, que viajou num «Boeing 727» da TAP, procedeu a abertura solene do aeroporto de Horta e regressou a Lisboa de igual modo, tendo antes visitado alguns pontos turísticos.



NO RÁDAR



A ilha de S. Miguel rejubilou com a inauguração oficial das carreiras aéreas que a TAP organizou alargando às Ilhas Adjacentes a ligação aérea normal.

Foi um momento de euforia que viveram os convidados acompanhados com a presença do Presidente do Conselho da Administração e sua esposa.

A Ilha da Madeira possui já uma grande unidade hoteleira — o Hotel Madeira Hilton, projecto de um arquitecto português. Este luxuoso imóvel com 260 quartos de cama e 20 «suítes» proporcionará ao turismo madeirense o melhor acolhimento.

Nele tiveram lugar as «Cerimónias de Dedicção» — sessão a que foi dada a solenidade devida a tão grande empreendimento e em que usaram da palavra o presidente da Hilton International Corporation e o Presidente da Administração da TAP.

A quando a inauguração oficial desta grande e luxuosa unidade hoteleira foi prestada homenagem a Cristóvão Colombo — o descobridor da América do Norte — oferecido um cocktail em honra das Autoridades Superiores do Distrito, a que se seguiu um jantar de gala, sendo aos brindes pronunciados discursos do Sr. Eng. Vaz Pinto, na qualidade de Presidente da Administração da «Lignum» — sociedade proprietária do hotel inaugurado, o Sr. Curt Strand e por último o Dr. João de Gouveia.





Na Gorongosa

A convite da TAP, os jornalistas portugueses que exercem a sua actividade em França visitaram Angola. Observaram livremente o desenvolvimento daquela nossa Província Ultramarina, percorreram-na, confraternizaram com a população e com as autoridades tradicionais do Uíge, e participaram numa reunião no «Cita» e noutra dos «S.C.C.I.A.», onde o Coronel Pereira da Costa lhes proporcionou um elucidativo «briefing» durante três horas. Todos se mostraram impressionados com as realidades observadas.

Seguíram, depois, para Moçambique, onde puderam estabelecer contacto com muitos aspectos da vida provincial, incluindo Cabora-Bassa, Tete, Lourenço Marques, Beira e Gorongosa. Segundo um depoimento que registámos, os visitantes «de maneira geral ficaram encantados e surpreendidos com tudo o que viram. Agora, já terão mais argumentos a apresentar sobre o que se passa no nosso Ultramar».

Uma das figuras mais qualificadas, o Sr. Silva Martins, director da «Voz de Portugal», que se publica em Paris, declarou, em Luanda, comprometer-se a «organizar conferências portuguesas, junto de 600 jornalistas da Imprensa Internacional na capital francesa», para «transportar para o exterior a realidade ali vivida» e «esclarecer opiniões erradas».

Tanto antes da visita ao Ultramar, como no regresso, os jornalistas portugueses de França foram recebidos por membros do Governo.

VISITA AO ULTRAMAR



Com o Ministro do Ultramar



Com o Ministro dos Negócios Estrangeiros



Com o Ministro das Corporações e Previdência Social e da Saúde e Assistência

NÃO SOMOS OS MELHORES DO MUNDO... MAS AVANÇAMOS A PASSO FIRME!

Nós, Portugueses, somos indiscutivelmente de características bem latinas: assim, com a mesma facilidade com que nos sentimos o grão de areia insignificante, também facilmente inchamos sobremaneira, e «somos os melhores do Mundo». Isto é bem verdade não só em Desporto (o que ainda seria de somenos importância...), mas em muitos outros aspectos: decididamente, falta-nos o sentido das proporções. Bem conhecemos todos nós tantos casos de indivíduos que, à força de se porem em bicos de pés, acabam por cair de mais alto, única coisa que afinal conseguiram com essa atitude!...

Vem estas ligeiras considerações a propósito daquilo que a seguir tencionamos apresentar.

Em 1946, quando iniciámos a actividade na TAP, passados alguns meses, fizemos a nossa primeira viagem a Lourenço Marques, no saudoso e fiel Dakota: nessa altura, esse percurso levava 7 dias, incluindo 1 dia de descanso (para passageiros, avião e tripulantes, em Luanda...), voava-se só de dia — não havia ainda radar de bordo, e era perigoso fazê-lo de noite com a turbulência da Frente Intertropical, — devido aos percursos mais longos só se podiam transportar uns 10 passageiros, o que, em geral não sucedia, pois algumas vezes aconteceu em toda a ida e volta ser o Sr. NIL (o passageiro mais habitual dos TAP de então) a ocupar o avião... Como nos parecem de outro Mundo ainda por tantos vividos esses inesquecíveis tempos... O que dizer de agora, em que só por Luanda há cerca de dezena e meia de vôos semanais, podendo transportar cada vôo, entre 160 a 170 passageiros, e em que por vezes as listas de espera são bastante grandes!... Seremos os «Melhores do Mundo?» A Portuguesa, talvez fossemos levados a, pelo menos, embandeirar em arco! Mas, nada, para tirar as nossas conclusões por forma objectiva, do que uma análise fria e real dos números.

A IATA publica anualmente diversas estatísticas relativas à maioria das suas 104 Companhias Associadas, pelos quais nos é possível, com um pouco de espírito crítico e servindo-nos de análises objectivas de diversas revistas que se não limitam a transcrever pura e simplesmente esses números, mas os confrontam entre si, por esses dados, dizíamos, podemos situar o que se tem conseguido atingir na TAP, comparativamente ao Transporte Aéreo Mundial.

Para tal, socorremo-nos do «Air Line Management & Marketing, including American Aviation» — talvez a mais completa revista de todo o Mundo de Aviação de Transporte — e do «Bulletin de l'Institut du Transport Aérien», de outro género, mas também de superior interesse e objectividade.

Em relação a 1969, último ano com dados estatísticos completos, no que respeita ao coeficiente de utilização em passageiros, a lista mundial (excepto URSS e China Continental) está encabeçada pela Cubana, com 86,9%, figurando a DTA (Angola), na 7.ª posição, com 63,8% nesta lista, a TAP encontra-se na 20.ª posição com 56,3% entre as 72 Companhias que forneceram estes elementos, cuja média geral foi de 51,9%.

Um outro dado estatístico de grande importância, pois por ele se pode verdadeiramente avaliar o que a Companhia em questão representa como **transportadora efectiva**, é o da tonelagem-quilómetro (isto é, o número de toneladas transportadas, multiplicado pela distância percorrida em quilómetros — como se depreende, muito importante e verdadeiramente elucidativo, pois 10 toneladas transportadas a 100 quilómetros representarão menos do que, por exemplo 1 tonelada a 5.000 quilómetros). Sob este aspecto, o primeiro lugar entre os transportadores do Mundo da IATA, é ocupado pela Pan American com 937 milhões de Ton.-Km. seguindo-se a grande distância a United, com 785 milhões, depois mais 2 também americanas, em seguida a 1.ª europeia, a Lufthansa, etc.

Observando a **percentagem de aumento**, entre as 96 Companhias que forneceram estes dados, entre 1965 e 1969, a TAP ocupa a 2.ª posição com a impressionante percentagem de +527%! A 3.ª apresenta +486% (Air New Zealand) e a 4.ª a (VIASA) +389%.

Muitos mais dados de interesse se encontram discriminados, quer nos elementos estatísticos da IATA, quer em diversos exemplares de qualquer dessas publicações, mas não chegaria todo o INTERTAP para deles dar conhecimento.



A caminho da sexta edição — cujas estruturas começam a delinear-se — o Rali Internacional TAP é, no Mundo, uma das competições mais representativas, pelo traçado, pela projecção, pelo espírito selectivo e, também como «cartaz-turístico».

Em verdade, a prova, selectiva por excelência, exige experiência de condução e máquinas correspondentes, dado que numerosos troços põem permanentemente em jogo a serenidade e a resistência. O Rali TAP, atravessa as mais belas regiões do País — desde o

agreste maciço montanhoso transmontano às idílicas regiões das barragens. Proporciona, ainda, em pormenor, as panorâmicas singulares das Serras do Gerês, do Caramulo, do Préstimo. As mais empolgantes paisagens nacionais desenrolam-se aos olhos dos concorrentes.

Assim, Rali competitivo e cartaz turístico, atinge plenamente os objectivos dos patrocinadores, os Transportes Aéreos Portugueses, e chama os mais categorizados volantes, como Waldegaard, sueco; Lampinen, finlandês; Murani, ita-

liano; Nicolas, o último vencedor, francês; Tony Fall, inglês; Chavan, belga e mais algumas dezenas de outros condutores de reconhecido mérito, ao nível mundial.

Presentemente, o Rali Internacional TAP é, já, entre as provas de maior repercussão, das que se impõem. A Imprensa, os especialistas, as fábricas, pelo reflexo que oferece o triunfo — e o próprio público, invariavelmente apaixonado e atento — sentem-se dominados pela orgânica, as intensões e a envergadura da competição.

5º rallye internacional

TAP



1

As partidas de diversos concorrentes efectuaram-se de numerosos pontos em que a TAP tem Representações, ocasionando vivo movimento de expectativa e de interesse, por vezes envolvendo as camadas populares. Os meios internacionais do automobilismo desportivo seguiram atentamente a prova, em todos os pormenores, e assinalaram, com relevo, os resultados, sem deixarem de pôr em destaque a organização, tecendo-lhe elogios. O mesmo se notou nos círculos externos afectos ao turismo, já que o Rali integrava uma série de etapas inspiradoras de especial apreço.

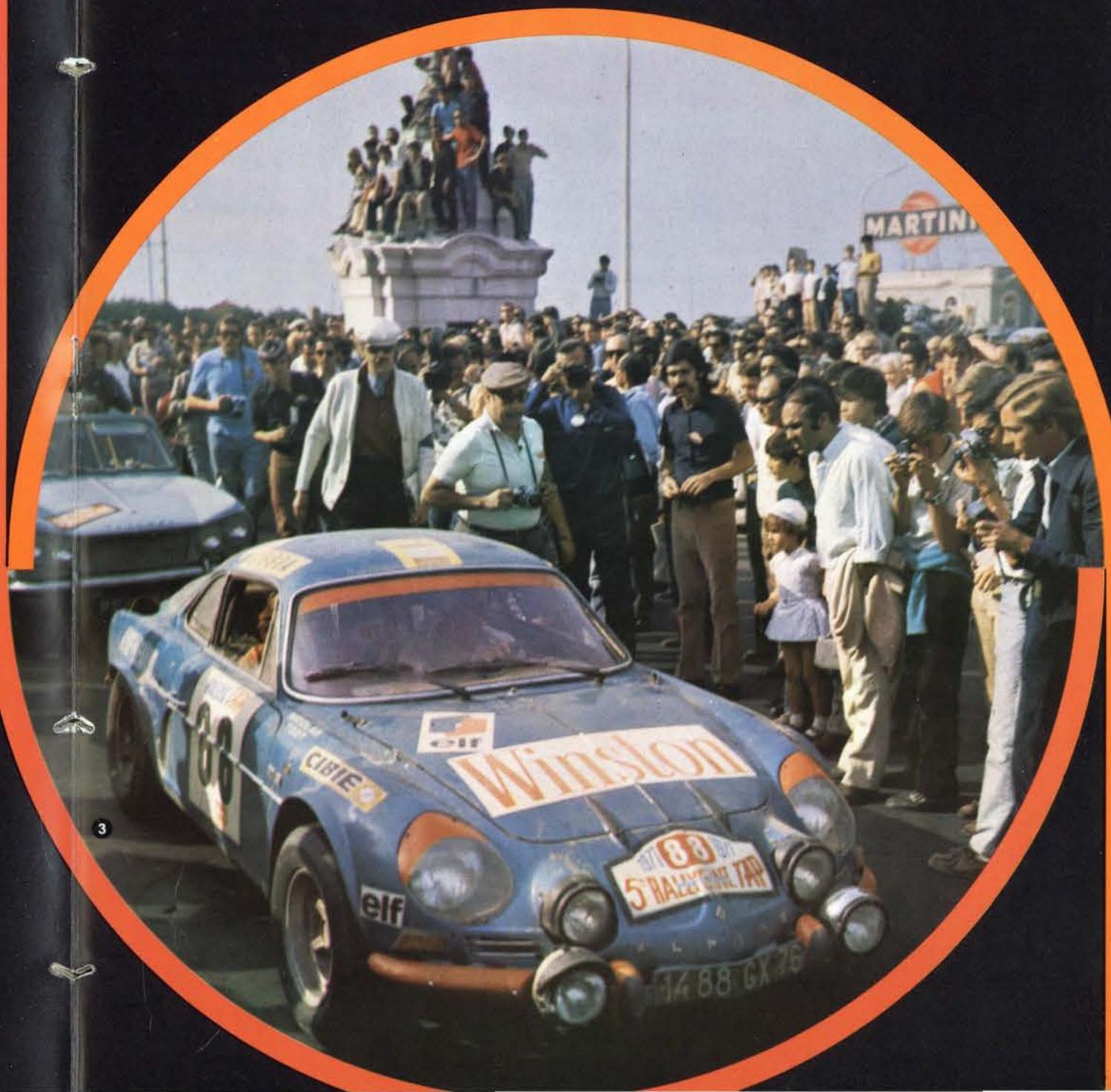
O Rali TAP ofereceu, pois, mais uma vez, ao País — e à divulgação das suas mais cativantes realidades — todo um farto capital de vantagens, facto reconhecido, aliás, pelos participantes.



2

5.º RALLYE INTERNACIONAL TAP CLASSIFICAÇÃO

1.º	Jean Pierre Nicolas-Jean Todt	França	Alpine	19.249 pontos
2.º	Simo Lampinen-John Davenport	Itália	Lancia	20.664 pontos
3.º	Robert Neyret-Jean Terramorsi	França	Alpine	23.630 pontos
4.º	R. Sonda-F. Manfrotto	Itália	Fiat	24.347 pontos
5.º	Hainbach-Biebinger	Alemanha	Opel	24.675 pontos
6.º	A. Fowkes-D. Kirkham	Inglaterra	Ford	24.804 pontos
7.º	Henri Greder-Fouquet	França	Opel	25.728 pontos
8.º	M. Gomes Pereira-José Marçal	Portugal	Opel	26.612 pontos
9.º	W. Luybregts-J. Luybregts	Holanda	Daf	28.489 pontos



3

O PASSAGEIRO SEIS MILHÕES



Os Transportes Aéreos Portugueses transportaram o seu passageiro seis milhões, o Eng. Manuel Belmarço Caldeira Coelho que embarcou em Lourenço Marques com destino a Lisboa.

O Eng. Caldeira Coelho reside actualmente em Nampula onde está a cumprir o serviço militar e veio à Metrópole passar férias. Foi com surpresa que recebeu a bordo a notícia de que os serviços de estatística da TAP o tinham designado como passageiro Seis Milhões.

Ao desembarcar em Lisboa no dia 19 de Outubro foi recebido no aeroporto pelo Sr. Dá Mesquita, que em representação do Sr. Eng. Vaz Pinto, Presidente do Conselho de Administração dos Transportes Aéreos Portugueses lhe apresentou cumprimentos, e pelo Chefe das Relações Públicas.

Como nota curiosa recorda-se que para totalizar o primeiro, o segundo, o terceiro, o quarto e o quinto milhões foram precisos, respectivamente, onze anos e dezanove dias; dois anos, oito meses e três dias; um ano, seis meses e vinte e sete dias; um ano três meses e dez dias, e 337 dias.

O Sexto Milhão, apareceu agora, apenas em 303 dias, isto é em menos de um ano também o que, por comparação com os elementos referidos demonstra o notável desenvolvimento da TAP.

Passageiro 1 Milhão : Rev. P.^o Apolinário Afonso Pereira Rios
Párcos de Sampaio de Antas (Espo-
sende)
vôo TP 104 LIS/OPO — 18 de Junho
1964.

Passageiro 2 Milhões: Mr. Dines Dreyer
Dinamarquês
vôo TP 453 LON/LIS — 11 de Março
1967.

Passageiro 3 Milhões: Dr. Artur Lemos Pereira
Vereador da Câmara Municipal de
Luanda
vôo TP 204 LAD/LIS — 8 de Outubro
1968.

Passageiro 4 Milhões: D. Maria Alicia Fernandez Pelaio
Argentina
vôo TP 364 BUE/LIS — 16 de Janeiro
1970.

Passageiro 5 Milhões: Mr. Clifford Walter Howard
Rodesiano
vôo TP 284 SAY/LIS — 19 de
Dezembro 1970.

Passageiro 6 Milhões: Manuel Belmarço Caldeira Coelho
Português
vôo TP 294 LUM/LIS 18 de Outubro
1971.

	Anos	Meses	Dias
1.º Milhão	11	—	19
2.º Milhão	2	8	3
3.º Milhão	1	6	27
4.º Milhão	1	3	10
5.º Milhão	—	—	337
6.º Milhão	—	—	303



ANDES
ACULOS
AR LIVRE
COMEMORAÇÕES

AVIAO QUE INAUGURA
a linha imperial
Lisboa-Luanda-Lourenço Marques
partiu ontem da Portela
para Casablanca
fazendo o percurso em 2...

O «CORREIO»
DO PORTO
passa para Santa Apolónia
A PARTIR DE HOJE

CARREIRA AÉREA IMPERIAL
DO AEROPORTO DE LISBOA
DESCOLOUR HOJE O AVIAO
E INAUGURA A LINHA PARA LUANDA E LOURENÇO MARQUES
LISTIRAM À PARTIDA MEMBROS DO GOVERNO E OUTRAS ENTIDADES OFICIAIS



LISBOA-LUANDA-LOURENÇO MARQUES

Precisamente em 31 de Dezembro, completaram-se 25 anos sobre a partida do primeiro avião (um DC-3) que estabeleceu a ligação regular entre Lisboa/Luanda/Lourenço Marques. A efemérida foi condignamente celebrada e teve repercussão nacional, a ela se associando o Chefe do Estado, o Presidente do Conselho de Ministros e Subsecretários de Estado e os Governadores Gerais de Angola e Moçambique, etc. Toda a imprensa registou o aniversário e a forma como a Companhia decidiu celebrá-lo.

A TAP, além de mandar cunhar uma medalha comemorativa, editou uma brochura especial, na qual se contou a história do voo, se indicam os que dele participaram e todos os eventos que daí resultaram, quer na capital, quer em Luanda e Lourenço Marques. Ao mesmo tempo, fez-se, na publicação, uma análise da evolução operada durante os últimos vinte e cinco anos, nas ligações aéreas entre a Metrópole e o Ultramar. A elucidativa edição logo teve grande procura, embora dela se fizesse profusa distribuição a bordo dos nossos aviões, nas carreiras de África. Incluía icono-

grafia de valor documental inegável, o que concorreu para o êxito obtido.

No Hotel Ritz, em Lisboa, foi oferecido um almoço comemorativo, a que presidiu o Senhor Prof. Dr. Marcello Caetano, acompanhado de numerosas entidades, das quais hemos de destacar: Secretário de Estado das Comunicações e Transportes, Eng. Oliveira Martins; Subsecretário de Estado da Administração Ultramarina, Comandante Sacramento Monteiro; Chefe da Casa Militar do Presidente da República, General Humberto Pais; Director-Geral da Aeronáutica Civil, Eng. Vitor Veres; Presidente do Conselho Fiscal da TAP, General Vilardebó; presidente e vice-presidente do Conselho de Administração da TAP, respectivamente, Engs. Alfredo Vaz Pinto e Mendes Barbosa, outros administradores e dirigentes superiores da empresa, membros da tripulação do DC-3 que efectuou a viagem e individualidades que nela tomaram parte.

De quanto se passou e do muito — e de veras significativo — que foi declarado, nessa ocasião pelos Srs. Presidentes do Conselho de Ministros e Eng.

Vaz Pinto, deu-se conta, em minúcia, numa brochura especial, documento que ficará, supomos, para habilitar quem, no futuro, queira debruçar-se sobre a história do progresso dos transportes aéreos nacionais. Supérfluo seria repetir, nestas colunas, quanto nessa brochura se refere em pormenor e com elementos gráficos curiosos, além das mais importantes mensagens permutadas na ocasião.

Uma certeza avulta — e essa devemos registá-la: O aniversário do voo inaugural da ligação regular Lisboa/Luanda/Lourenço Marques deu motivo a grandes e gerais demonstrações de vivo apreço pelo esforço que a Companhia tem desenvolvido, ao serviço da unidade portuguesa, e trouxe-nos a todos um honroso estímulo para prosseguirem na tarefa que, em cada dia, praticamente em cada hora, estamos a realizar. Grato se nos torna apontar estas realidades incontroversas, mas mais avulta, para nós todos, a ideia de que, em nosso redor, não falta a compreensão de quem segue, no plano superior, pela forma como diligenciamos bem cumprir.

A TAP LANÇA-SE DECIDIDAMENTE NA EXPLORAÇÃO DA CARGA

Ainda não há muitos anos, o transporte de carga aérea constituía uma quase excepção: as tarifas eram elevadas, o acondicionamento dos produtos exigia precauções especiais que a técnica de então dificilmente podia resolver, o meio comercial potencialmente capaz de se interessar apenas mostrava dúvida, etc. Recordamos bem o espanto que a nós, tripulantes causava a apresentação de couves de Bruxelas transportadas nos aviões da Sabena e fazendo parte das ementas vulgares dos restaurantes do Congo Belga, isto cerca de 1950!

No entanto, com o extraordinário desenvolvimento tecnológico verificado na Aviação de Transporte nos últimos anos, bem se pode afirmar que tudo se modificou neste sector. Hoje, existem já em vários países Companhias exclusivamente dedicadas à carga aérea e não estará longe da verdade quem afirmar que, nos anos mais próximos, o desenvolvimento que se dará neste domínio talvez seja ainda mais espectacular do que o apresentado pelo transporte de passageiros. Para tanto, há que ter em conta, além das excelentes possibilidades para a carga presentemente oferecidas pelos actuais jactos, a extraordinária potencialidade que os novos aviões gigantes oferecem, quer pela sua grande capacidade, quer ainda pelas perspectivas de uma acentuada redução tarifária.

Interessa-nos fundamentalmente referir que a TAP não podia deixar de encarar este sector de actividade que tantas repercussões pode vir a ter na economia do país, começando pela rede de médio curso.

Assim, aproveitando as facilidades para este tipo de transporte que o modelo convertível do avião Boeing 727 oferece e atendendo ao incremento das relações comerciais entre Portugal e diversos países da Europa, a TAP alargou recentemente os seus serviços de carga, lançando em colaboração com a KLM, um serviço entre Lisboa-Porto-Amsterdão, efectuando-se ainda a ligação a Frankfurt.

Apenas a título informativo, apresentamos alguns elementos respeitantes ao Boeing 727 QC:

Capacidade em peso: 20.423 kg.
Capacidade em volume: 105,7 m³.

Os vôos realizam-se 3 vezes por semana, às 4.^{as} para Frankfurt, às 5.^{as} para Amsterdão e às 6.^{as} para Londres; como se trata de vôos realizados de noite, os destinos são alcançados já nos dias imediatos, efectuando-se os regressos no mesmo dia. Todos escalam o Porto.

Isto, a nosso ver, constitui essencialmente o princípio das enormes possibilidades que a carga aérea pode vir a apresentar ao desenvolvimento económico do País: para tanto, a TAP põe ao dispor do comércio e da indústria meios que não podiam ser desprezados.

Quando passamos em revista as enormes possibilidades oferecidas por determinados produtos dos Açores e das Províncias Ultramarinas, com o advento dos novos aviões gigantes (para estas últimas rotas) não podemos deixar de pensar que o futuro do tráfego de carga aérea não deixará de apresentar perspectivas notáveis para a nossa Companhia.

Apenas como simples aspecto elucidativo, não deixaremos de mencionar alguns dos aspectos que o Boeing 747 B oferece.

Para acondicionamento da carga aérea, empregam-se paletas e contentores, que aliás também são utilizados para a bagagem e correio. As paletas oferecem a inegável vantagem de, incluindo os respectivos «igloos», poderem ser transferidas para outros tipos de aviões, tais como B 707 C, B 727 C, B 727 QC, B 737 C, B 737 QC, DC-8 50 F e DC-8 60 F.

A capacidade prática de cada paleta e do respectivo «igloo» é de cerca de 2.000 kg/10,6 m³.

Claro, poder-se-ão dispor de diversas versões, mas em princípio adoptar-se-ão as seguintes:

- A — 4 paletas + 18 contentores.
- B — 4 paletas + 12 contentores.

Em cada porão contentorizado haverá um sistema electromecânico de carregamento e descarga, bem como um sistema de travões permitindo a deslocação e arrumação dos contentores ou das paletas previamente carregadas.

As características de cada paleta são:
Peso: 2.000 kg.

Volume: 10,6 m³.

A capacidade de carga de cada contentor é de 750 kg.

Para se poder transportar qualquer carga deteriorável poder-se-á regular a temperatura adequada, uma vez que os 3 porões são pressurizados, aquecidos e ventilados;

Peso máximo: 46.794 kg.

Capacidade volumétrica: 155,7 m³.

Não restarão quaisquer dúvidas acerca do enorme incremento que o tráfego aéreo, quer de passageiros quer de carga, irá sofrer a partir da entrada ao serviço para Luanda destes extraordinários aviões no meio do próximo ano.

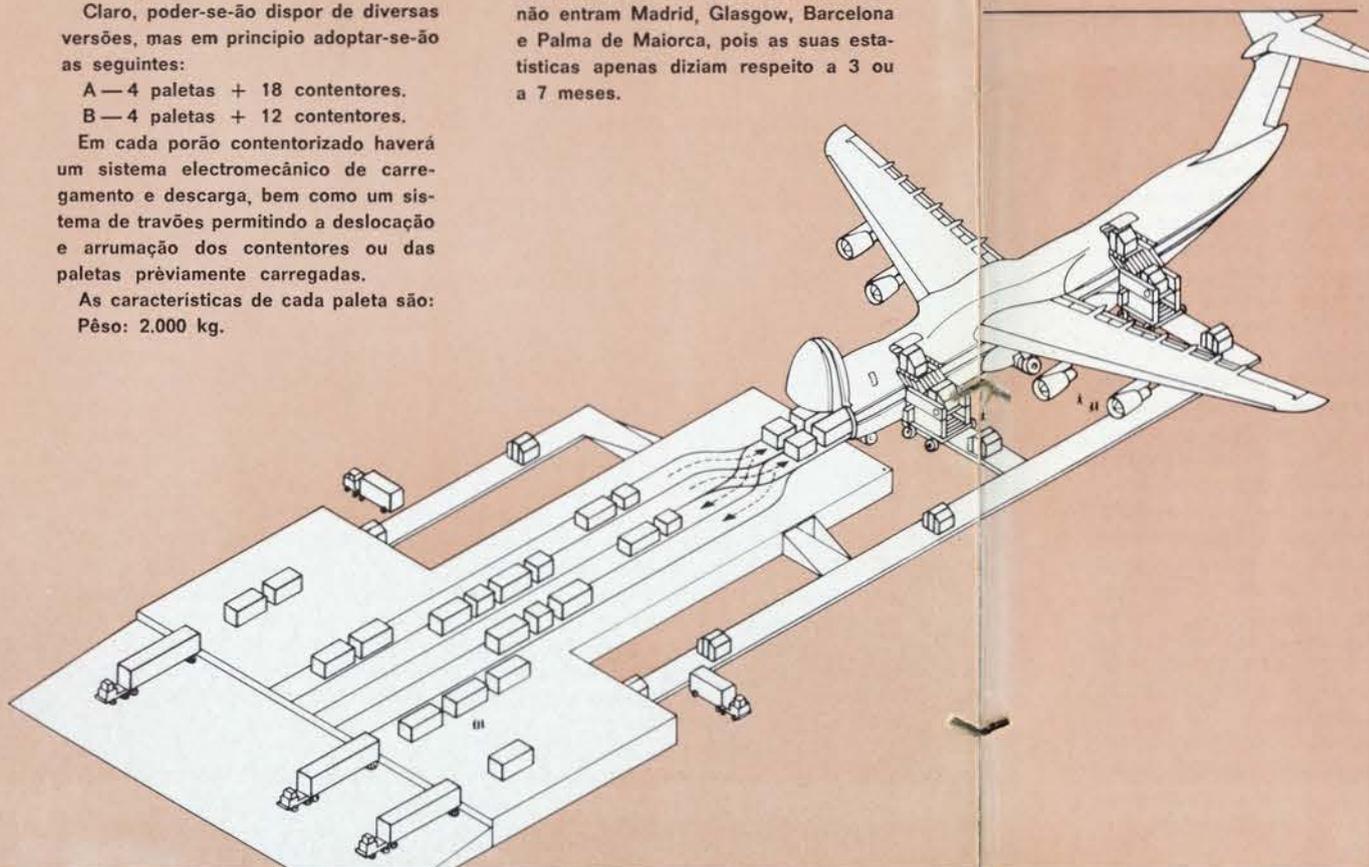
Aliás, segundo estatísticas recentes com referência a 1970, o incremento da carga pelo Aeroporto de Lisboa apresenta números de progressão deveras notável em relação aos 30 maiores da Europa Ocidental.

Por essa estatística, compilada a partir de números oficiais relacionando o que se deu nos anos de 1970 com 1969, conclui-se ter sido o de Lisboa o 3.^o em percentagem de acréscimo com 19,2%, logo a seguir a Helsínki (21,4%) e Hamburgo (19,3%). Em valor absoluto, Lisboa ocupa a 21.^a posição, com 17.828 toneladas manuseadas, ultrapassando Viena de Austria, quase alcançando o valor de Ostende (a 20.^a, com 18.075 toneladas). Na lista a que nos referimos não entram Madrid, Glasgow, Barcelona e Palma de Maiorca, pois as suas estatísticas apenas diziam respeito a 3 ou a 7 meses.

Por nos parecer vir a constituir um índice válido, sobretudo por permitir aquilatar do enorme desenvolvimento que hoje em dia o tráfego desta natureza já representa na Europa Ocidental, citamos os quatro principais aeroportos europeus em volume de carga, notando que precisamente para três deles a TAP efectua serviços regulares deste género:

Londres	370.253 Ton.
% de aumento (1970/1969)	0,1
Frankfurt	288.456 Ton.
% de aumento (1970/1969)	11,8
Paris	228.863 Ton.
% de aumento (1970/1969)	5,1
Amsterdão	172.323 Ton.
% de aumento (1970/1969)	9,4

Esquematização da carga e descarga em contentores, entre caminhões, sistema de convectores («conveyors») e um L-500 e vice-versa. Pela utilização em larga escala da automatização, será possível carregar ou descarregar as 160 toneladas de carga em 15 minutos.



NOVO ADMINISTRADOR



Em substituição do Sr. Eng. Duarte Gusmão Calheiros — que a seu pedido deixou de exercer as funções de administrador por parte do Estado, conforme noutro lugar referimos — foi nomeado o Sr. Dr. Jorge Felner da Costa, figura com larga folha de serviços em múltiplos sectores da vida pública portuguesa.

Licenciado em Ciências Económicas e Financeiras pela Universidade Técnica de Lisboa, activo colaborador do Centro de Estudos de Estatística Económica do Instituto de Ciências Económicas e Financeiras — de cuja Associação Académica foi presidente durante três anos consecutivos — a sua formação manifestou-se, desde muito cedo, quer na Acção Escolar Vanguarda, quer na M. P., na qual ascendeu ao cargo de Inspector do Quadro Geral. Sócio-correspondente da Academia Brasileira de Belas Artes, tem desenvolvido acção notável, pertencendo, por tal motivo a prestigiosas instituições estrangeiras. Há que assinalar, também a sua actuação como jornalista, função que o conduziu a receber o grau de sócio honorário da Associação Brasileira de Jornalistas e

Escritores do Brasil e a ser incluído na Ordem do Mérito Jornalístico, no país irmão. Tem desempenhado numerosos cargos, desde Secretário da Universidade Técnica de Lisboa a Chefe dos Serviços Centrais da Fundação Nacional para a Alegria no Trabalho. Director Administrativo da Emissora Nacional de Radidifusão, delegado do Governo junto da Companhia dos Petróleos de Portugal e chefe da Repartição de Turismo do Secretariado Nacional da Informação, Cultura Popular e Turismo, Adido Comercial à Embaixada de Portugal no Rio de Janeiro, veio a ser nomeado Director do Centro de Turismo de Portugal no Brasil, funções em que se devotou a fomentar as fraternas relações dos dois países. No exercício dos referidos cargos, tomou parte em diversos congressos nacionais e internacionais.

Já marcara a sua presença na TAP, como vogal do Conselho Fiscal, de Fevereiro de 1954 a Março de 1956. Regressa, agora, como Administrador, por efeito de um despacho da Presidência do Conselho. «Intertap» apresenta-lhe as suas congratulações.

MORTE DO PROF. DR. RIOS DE SOUSA

Sem que nada nos deixasse prever tão infausto acontecimento, fomos feridos pela repentina desapareção de um bom amigo da TAP, o Prof. Doutor Jayme Rios de Sousa, que desempenhava na Companhia as funções de delegado do Governo, e criara, entre nós, gerais amizades, pelo seu saber e pelo seu perfeito carácter. O falecimento ocorreu em Paris, em 17 de Outubro, quando o ilustre Mestre universitário estava internado, para tratamento, numa clínica francesa. Figura de grande relevo na Faculdade de Ciências do Porto, da qual era director, muitas vezes galardoado com prémios de excepcional categoria e públicas demonstrações de justa admiração, deveras se empenhou, com proficuos resultados, em promover intensa acção assistencial aos jovens académicos, tanto no decurso dos chamados «periodos livres» como durante as fases de aulas. Deixou extensa bibliografia de carácter científico, em grande parte citada, com alto apreço, por investigadores estrangeiros.

Um avião da TAP trouxe para Portugal os restos mortais do nosso malgrado amigo, os quais foram sepultados no cemitério de Agramonte, no Porto após muitas manifestações de pesar. A Administração mandou celebrar missa de corpo presente na capela do palácio Benagazil.

A toda a família enlutada apresenta «Intertap» as mais sinceras condolências.

Em meados de 1968, iniciou-se a recolha dos elementos estatísticos, interessando a elaboração do ante-projecto de um novo refeitório que pudesse fazer face ao crescimento previsível da empresa e, ao mesmo tempo, melhorar sensivelmente as condições de preparação, confecção e distribuição das refeições, dado que as instalações existentes à data, além de já insuficientes, tinham sido obtidas à custa duma adaptação, com os inconvenientes daí resultantes.

Em 23 de Julho de 1969 estava concluído o ante-projecto, o qual, embora de concepção diferente do que viria a ser projecto final, nos dava, pelo menos, a percepção dos diversos equipamentos necessários e bem assim do esqueleto das instalações.

Para a elaboração deste ante-projecto, foi estudada em pormenor toda a problemática da introdução de maquinaria de confecção contínua de alimentos, isto é, cozedura, grelhagem e fritagem contínuas. Não se tendo optado integralmente por uma solução dessa natureza, procurou-se, contudo, introduzir desde logo equipamentos que permitissem, embora mantendo a tradicional cozinha portuguesa, uma racionalização do trabalho de armazenagem, preparação, confecção e utilização dos alimentos.

Concluída finalmente a apreciação do empreendimento foi, em 11 de Fevereiro de 1970, dada a ordem de construção do refeitório, tendo a empreitada de construção civil sido iniciada em 22 de Maio de 1970.

A empreitada referente ao fornecimento e montagem do equipamento de cozinha e «self-service» foi adjudicada em 21 de Agosto de 1970.

A data de conclusão inicialmente prevista, 1 de Abril de 1971, foi cumprida, representando assim dez meses e nove dias de execução da obra.

O dimensionamento das instalações fez-se tomando em linha de conta as seguintes permissas:

- 1 — Capacidade para 5.000 refeições a servir num período de 3 horas.
- 2 — Versatilidade e dimensionamento das diferentes zonas de forma a que a exploração possa ser feita por um explorador contratado ou pela própria TAP.
- 3 — Duplicação simétrica, para capacidade total igual, dos diferentes equipamentos e dos meios energéticos (gás e electricidade).
- 4 — O aproveitamento dos equipamentos existentes no antigo refeitório.
- 5 — Dimensionamento das instalações de armazenagem, preparação e confecção de forma a poder aumentar futuramente a capacidade de produção.

No primeiro piso do edifício, foram instalados o armazém de géneros, as câmaras frigoríficas, as zonas de preparação, a zona de distribuição de restos,

as instalações sanitárias do pessoal da exploração e o posto de transformação. Ainda neste piso, mas com acesso separado, foram previstas zonas destinadas ao convívio dos empregados e ao Grupo Desportivo e Cultural da TAP.

No segundo piso foi instalada a confecção (cozinha e pastelaria), o empratamento, os balcões de distribuição, o refeitório, o transportador de bandejas, a lavagem de loiça e os gabinetes destinados ao pessoal da exploração.

Os acessos do pessoal ao refeitório que se fazem a uma cota mais elevada do que o segundo piso atrás indicado, dão directamente para zonas simétricas onde se encontram instalados os postos de venda das senhas das refeições e as instalações sanitárias. No acesso virado a Norte fica ainda a Central Térmica, de gás.

OUTRAS CONDIÇÕES QUE SE PROJECTAM NA EFICIÊNCIA DO SERVIÇO

Ligando as entradas Norte e Sul existe a galeria de distribuição que dá acesso por quatro corredores aos balcões de «self-service». Estes balcões em número de 8 estão colocados simetricamente em cada uma dessas quatro entradas. Esta distribuição, que permite um melhor escoamento dos utentes, tem ainda a vantagem de se poder «especializar» cada balcão num só tipo de prato.

A saída das «salas-refeitório» é feita para a galeria atrás referida, por escadas independentes das de entrada, encontrando-se junto dessas escadas os transportadores de tabuleiros que vão desembocar nas zonas de lavagem. Os dois transportadores de tabuleiros e as respectivas zonas de lavagem foram colocadas simetricamente, de forma a dividir o refeitório em duas metades; pode-se, assim, nos fins de semana e nas refeições da noite, isolar completamente metade do refeitório.

Como o refeitório e a cozinha estão ligados amplamente entre si, o sistema de aquecimento e ventilação foi projectado tendo em linha de conta evitar a passagem de fumos e cheiros da cozinha ao refeitório. Para isso, sobre as zonas geradoras de fumos, foram instaladas cúpulas que ligam a uma conduta geral de extracção provida de um ventilador com o débito de 60.000 m³/h. O débito de ar insuflado nessa zona, que é aquecido no Inverno, é de 30.000 m³/h, pelo que existirá sempre uma depressão na cozinha, garantindo assim o não alastramento dos fumos.

A distribuição de ar quente ao refeitório faz-se por condutas à vista e foi

Aspecto parcial do Refeitório, durante o funcionamento.





◀ No decurso da sua visita, o Chefe do Estado apreciou, em pormenor, a vastidão do refeitório e as especiais condições que a Companhia se empenhou em proporcionar-lhe.

◀ Ângulo expressivo de um dos novos edifícios que formam o nosso complexo. Nos baixos daquele que a gravura apresenta, funciona o Refeitório.



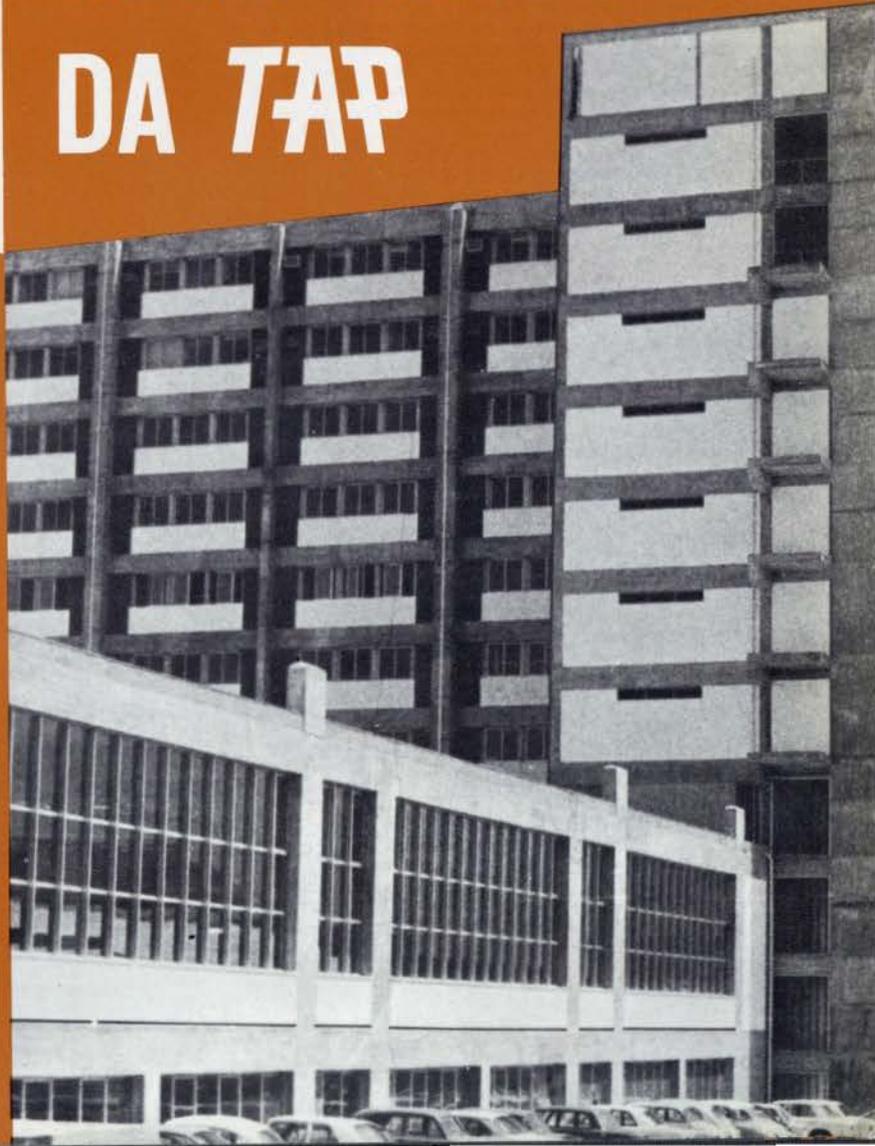
estudada de forma a que uma parte do ar insuflado vá compensar a depressão criada na cozinha, garantindo desta forma um varrimento completo da nave.

O aquecimento do ar é feito por baterias de água quente que são alimentadas pela Central Térmica. Esta Central, além de garantir água quente para a cozinha, máquinas de lavar e balneários, ainda fornecerá água quente à climatização do edifício n.º 28, onde se encontra o Serviço de Instrução.

A ligação entre o 1.º piso, onde se encontram as zonas de preparação, a despensa e as câmaras frigoríficas e o 2.º piso, zona da cozinha, é feita por dois monta-cargas que servem exclusivamente o refeitório.

NOVO REFEITÓRIO DA TAP

Número de lugares sentados	1.500
Áreas ocupadas	
Armazéns de géneros	730 m ²
Zonas de preparação	300 m ²
Cozinha	650 m ²
Sala do refeitório	1.900 m ²
Volume das câmaras frigoríficas	650 m ³
Capacidade da Central Térmica	1.000.000 Kcal/h
Capacidade de tratamento de ar	90.000 m ³ /h
Potência eléctrica instalada (Comum ao SI e às Torres)	2.500 kVA
Capacidade armazenagem de propano	10.000 kg
Capacidade de lavagem de loiça	10.000 pratos/h
Capacidade de transporte de tabuleiros	1.600 tab/h





A TAP NOS CAMINHOS DO MUNDO



1 Tendo decorrido um ano que se constituíram os Transportes Aéreos. Portugueses — organismo autónomo do Secretariado da Aeronáutica Civil — e regressados que foram os primeiros pilotos que efectuaram os respectivos cursos em Inglaterra e Espanha, adquiridos os primeiros aviões (Douglas DC-3 «Dakota»), deu-se início às linhas regulares de passageiros. Foram estas as de Lisboa a Madrid, 3 vezes por semana, iniciadas em Setembro de 1946.

Por esta data, os TAP iniciaram também um Curso de Pilotagem no nosso País, aproveitando a experiência dos pilotos que haviam frequentado inicialmente a sua aprendizagem de pilotos de Linha Aérea nos estágios no estrangeiro, nas Companhias mais evoluídas da Europa.

Para comemorar a efeméride, em Madrid houve uma recepção tendo comparecido à mesma diversas individualidades de destaque no meio aeronáutico do País vizinho, entre as quais referiremos o Cor. D. Juan de Cara, Subdirector da Aviação Civil, D. Jaime A. Segarra, o Director do Aeroporto de Barajas, Cor. Alonso Román, além de altos funcionários da Embaixada de Portugal. Também se encontrava presente, D. Emilio Molina, Comissário da Polícia, e que por ocasião da inauguração da linha desempenhava essas funções no Aeroporto de Barajas.

A recepção teve lugar nos salões do «IFA Suite Hotel», a ela tendo assistido cerca de 300 convidados, que foram recebidos pelo Representante da TAP para Espanha, Vitor Cruz e esposa.



2



5

5 Os quatro classificados no último «Interline-Rally» organizado pela Representação da TAP na Suíça, acompanhados de D. Maria Manuela de Sousa, directora do Centro Português de Informação, em Geneve, Mr. Gammenthaler e Mrs. I. Boimond, respectivamente dos escritórios de Zurique e Geneve.

7 Cristina Pfau, que representou a TAP em espectáculo da TV no Canal 11, em Buenos Aires, no dia da Primavera, recebe das mãos da mais famosa artista de espectáculos femininos uma jóia com que foi premiada.



2 Gaston Dieu cumprimentado pelo nosso representante na Bélgica, por ocasião da sua posse como Director-Geral da Sabena.

3 O representante da TAP na Rodésia e Malawi, J. M. Homem de Mello, entregou, em Salisbúria, ao Primeiro Ministro, Ian Smith, um belo livro intitulado «The Art of Portugal», autografado com uma dedicatória, de respeito e votos de felicidade, do Presidente do Conselho de Administração da Companhia, Eng. Vaz Pinto.

6 A jovem actriz sueca, que se popularizou sob o nome artístico de Pippi, aquando o seu embarque num dos aviões da TAP a caminho de Lisboa.

4 Os agentes franceses de viagens, no aeroporto «Craveiro Lopes» aquando a sua visita às províncias ultramarinas de Angola e Moçambique em Setembro de 1971.



6



7



1 A montra que a TAP montou em Buenos Aires e que mereceu os maiores elogios e menção honorífica da Associação dos Amigos da Avenida de Santa Fé, pela beleza da sua concepção.



4

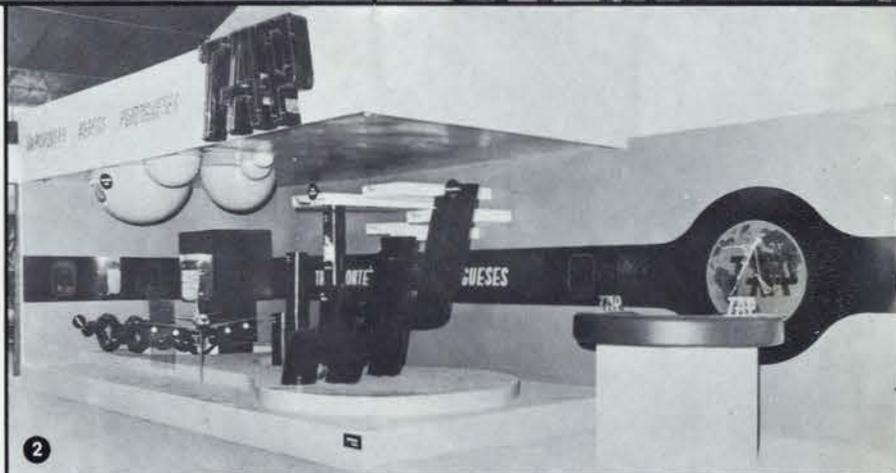


5

2 Aspecto do stand da TAP na Feira Oficial de Nova Lisboa.

4 Vindos do Estado de S. Paulo — Brasil — 20 estudantes, e entre eles 7 portugueses, que foram premiados no Concurso «Você quer ir a Portugal?» organizado pela Secretaria de Estado da Informação e Turismo, a que a TAP deu a sua colaboração, sendo-lhes dado ver alguns pontos turísticos e de maior interesse.

3 O stand da TAP na Exposição Internacional Textil, Porto, em Outubro de 1971.



2



3



6

5 A Família da TAP não perde um ensejo de manifestar quanto se encontra unida e desenvolvendo esforços convergentes. Assim foi posto em evidência, mais uma vez, quanto a assistente Maria do Rosário Souto Vaz — com 17 anos de serviço na Companhia — completou 10.000 horas de voo. Com efeito, ela conheceu quase todos os aviões da frota da TAP, desde o DC-6 até os modernos «Boeing». Ao chegar a Paris, em serviço, foi alvo de significativa homenagem, pois completava, nesse momento, as dez mil horas. Dias antes, a sua colega Teresa Inácio atingira o mesmo período de voo. E foi ela quem entregou a Maria do Rosário Souto Vaz um belo ramo de flores, oferta da Administração. Aqui as vemos, nesta foto, quando do significativo gesto de justo apreço.

6 Na Argentina, a TAP organizou um inquérito destinado a apurar qual a pessoa de nacionalidade portuguesa há mais tempo residente naquele país. Concluiu-se por identificar como tal a Sr.^a D. Maria Silvestre, de 97 anos, que para lá foi em 1885, com a idade de 10 anos. Nasceu, no Algarve, em 1875. O Embaixador de Portugal em Buenos Aires, Dr. João Marçal de Almeida, na presença do representante da TAP na Argentina e de várias autoridades locais, entregou à simpática anciã uma salva de prata e um pergaminho, o que ela recebeu com enternecida surpresa. Pretendeu a TAP, por esta forma, homenagear todos os que, na Argentina, têm sabido dignificar Portugal e ser prestimosos na grande e progressiva nação que os acolheu.



1 Celia Maria Freitas Cabrita por ter sido eleita Rainha das Comunidades Portuguesas na África do Sul, num concurso organizado pelo Jornal «O Século de Joanesburgo» e por iniciativa da TAP, veio passar alguns dias a Lisboa. No programa da sua estadia em Portugal organizado pela TAP, e com a colaboração do Hotel Estoril Sol, Brunanto e Capristanos, destacaram-se visitas à Administração da TAP, ao Presidente da Câmara Municipal de Lisboa e ao Embaixador da África do Sul.

5 Aquando da romagem ao monumento a Salvador Correia de Sá e Benevides — o restaurador de Angola que em 15 de Agosto de 1648, fez voltar ao património português Luanda, então na posse dos Holandeses.



2 Aquando da honrosa visita do Presidente da Rodésia — Sr. Clifford Dupont e Esposa ao pavilhão português na Exposição Agrícola de Salisbury.

3 Momento da oferta de um artigo de cerâmica portuguesa à actriz Martha Legend pelo Representante da TAP na Argentina. Luciano Machado Vicente.

4 Os estudantes de engenharia da Faculdade de Ciências do Porto visitaram as instalações da TAP com o entusiasmo próprio dos estudiosos.



6 O festivo período do fim do Ano — incluindo o Natal — foi assinalado, na TAP, pelas manifestações já tradicionais. Todas decorreram numa atmosfera de alegria e ocasionaram a reunião da maior parte de quantos trabalham nos diversos sectores da Empresa. No Coliseu dos Recreios, em Lisboa, a festa congregou densa multidão de adultos e crianças, assistindo o Sr. Eng. Vaz Pinto e os administradores Comandante Schulz e Eng. Quintero. Actos de igual significado foram celebrados em todas as Representações e Delegações da Companhia, quer em territórios nacionais, quer no estrangeiro.

Antes da passagem de Ano, o pessoal, através dos respectivos chefes de departamentos e serviços, foi apresentar os tradicionais cumprimentos ao Conselho de Administração, acto que se caracterizou por um ambiente de viva afectuosidade. Foram manifestados aos dirigentes superiores da Empresa os melhores votos de todos os que nela colaboram — o que foi retribuído, em termos muito expressivos, pelo Sr. Eng. Vaz Pinto. Pôs-se em evidência que, em todos os escalões, existe o melhor «Espírito de Servir», dentro de um sentido da imprescindível coesão das inteligências e das vontades.

digno de
REGISTO

Reproduzimos algumas das mensagens que muitos dos nossos passageiros de diferentes nacionalidades endereçaram à TAP, em termos gratos para quantos trabalham na Companhia. Escolhemos, pois, algumas que se nos afiguram particularmente significativas, agradecendo aos seus autores as estimuladoras palavras que dirigiram à Empresa e que envolvem afinal, toda a grande e unida Família da TAP:

Aug. 25, 1971

Presidente do Conselho
de Administração
Transp. Aéreos Portugueses
Lisboa, Portugal

Dear Sir:

Two months ago my wife, daughter aged 11, and I traveled on TAP, and we were so impressed with the service on your airline that I determined to write to you. We left London on TAP Flight 453 on June 1, 1971, stopped over in Lisbon for seven hours and then proceeded that night on Flight 237 to Salisbury, Rhodesia.

First, the service aboard both the flights was superb. Indeed, I've never been on a domestic flight where the steward and stewardesses worked so hard and so efficiently. On the long flight to Salisbury, which was almost full, your people with courtesy to match their speed took care of all passengers in a manner that should serve as an example for most airlines. A small thing, perhaps, but the kind of thing that endears Americans, at

least, was my commenting on the quality of the white wine served with dinner. I thought then, and still do, that it's one of the best I've ever tasted. When I wrote down the name and asked whether it might be available here in the States, your people presented my wife and me with a bottle each as we left the plane in Salisbury.

Further, in London when I confirmed our reservations at your office, the lady in your office suggested that we might like to make reservations for a hotel room in Lisbon to rest for some of the seven hours between flights especially since our daughter is only eleven. We arrived at Lisbon at 4:40 p.m. on June 1st and went directly to your counter in the airport. A young man about thirty very promptly handled my request, and after just a few minutes on the telephone he handed us a voucher covering taxi, hotel room, and dinner for the evening at the Diplomat Hotel. By the way, dinner was superb.

And, finally, when debar-king in Salisbury I dropped under my seat the small Instamatic Kodak camera I was carrying. In Salisbury I asked your local office to check to see if it was possible it might be found, for by that time my faith in TAP was great. Three days later the manager of the TAP office in Salisbury called us at the Meikles, and he returned my camera when I called at his office. That settled it for us. TAP could do no wrong.

Unfortunately service like that these days is so rare that we want to let you know that there are three Americans at least who will never travel any line but TAP on any of the air routes that your line services. I hope that there is some way for you to let the manager of the Salisbury office, the crew members on the

flights that day of June 1st, and the young man at the desk in Lisbon that we shall never forget our treatment by the Transportes Aéreos Portugueses.

Yours very sincerely,

W. H. Pleiss, Jr.

June 9, 1971

Mr. Bernard Marcowitz
TAP Portuguese Airways
601 Fifth Avenue
New York, New York

Dear Mr. Marcowitz:

I just wanted you to know that I had two of the most terrific flights I have ever experienced on international routes on TAP. The food and the service, baggage handling, etc., were perfection. Your people were very helpful and kind to us.

Many thanks again.

Sincerely,

Sylvan M. Barnet, Jr.
Vice President
Public Relations

90 Oxford Road, Kensington,
Johannesburg.

September 30th 1971.

TAP Airways,
P. O. Box 10008,
Johannesburg.

Dear Sirs,

Re Creditap No. 123.

I thank you for your letter dated the 1st instant in regard to the above.

It has been a pleasure in using your Airline for our flight overseas and we shall certainly take advantage of your excellent Service should we go overseas again in a year or two.

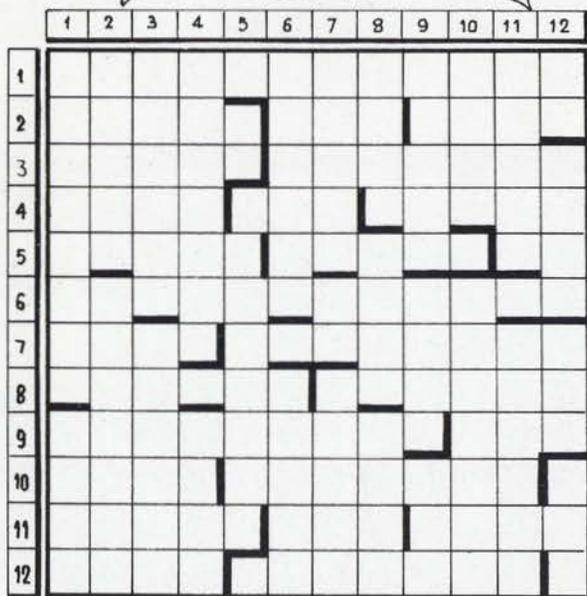
Again thanking you,

Yours faithfully,

C. M. E. HERMON.

PASSATEMPO

SOLUÇÕES do
PASSATEMPO
do número anterior



HORIZONTAIS:

1 — Interrompidos. 2 — Invenção; Interjeição; Irmão (inv.º).
3 — Quartzo translucido; Irado. 4 — Face; Senhor; (inglês); Pa-
recido com. 5 — Rezara; Pacóvio; Catedral. 6 — Falado pelo
nariz; Baía formada por recifes. 7 — Ondas; Estampas. 8 — Res-
tos; Referente ao voto. 9 — Caminheiro; Carlinga. 10 — Peca;
Carcereiros. 11 — Nós; Contraction prepos. e artigo; Reprodu-
ções. 12 — Altares; Listas de erros.

VERTICAIS:

1 — Possuidor da segunda das ordens sacras; Cuida de.
2 — Nome de homem; Oxigenar. 3 — Messes; Alcança. 4 — Ca-
rapuçães; Negativas. 5 — Igual (farm.); Apetitosas. 6 — Mo-
lusco gastropode; Fechar. 7 — Mitra do pontifice; Oferece;
Força. 8 — Divindade egípcia; Em bom estado; Flor. 9 — Moços;
solenidade; Cutis, (inv.º). 10 — Unidos; Banco de três pés.
11 — Paraíso; Editais. 12 — Sua majestade; Animal carnívoro;
(inv.º); Chega aos ouvidos; Ocasão.

A	B	A	T	O
V	E	L	A	R
C	O	F	R	E
E	R	R	O	S
P	R	E	C	E
A	R	D	I	L
P	R	O	L	E
J	O	V	E	M
U	F	A	N	O
V	A	Z	I	O
C	A	P	U	Z
A	C	I	D	O
P	O	N	T	E
C	O	T	A	R
A	F	O	N	O

1	C	A	R	A	C	A	S	L	A	R
2	A	C	A	B	A	R	R	A	M	A
3	B	O	R	R	E	G	O	S	O	M
4	I	R	A	I	M	O	V	E	L	O
5	N	O	S	L	U	N	A	R	E	S
6	D	U	O	O	V	A	L	M	M	M
7	A	R	C	O	R	U	T	O	R	A
8	R	A	R	O	S	T	O	T	A	L
9	O	D	E	A	L	A	D	O	S	E
10	L	A	S	S	O	S	A	R	A	S

AO INFANTE D'HENRIQUE E AOS
PORTUGUESES QUE DESCOBRIRAM
OS CAMINHOS DO

NO V CENTENÁRIO
DO INFANTE D'HENRIQUE
1460 - 1960



DA LUA ÀS TERRAS DO SOL

