

NÚMERO 32 — 1.º TRIMESTRE 1971

INTER
TAP

334

o nome de
CABO VERDE
sulca o espaço

SUMÁRIO

- Pág. 4 — A percentagem de aumento do tráfego da TAP • Na TAP é assim: tal pai tal filho
Pág. 5 — Cooperação entre Companhias • Um beirão que muito tem trabalhado pelas Beiras
Pág. 6 — Actividade dos TAC
Pág. 7 — Persistência no mesmo espírito que rasgou os umbrais da idade moderna
Pág. 8 — Reunião Geral de Vendas de 1971
Pág. 9 — Aerofilatelia
Pág. 10 — Promoção Turística na Madeira
Pág. 11 — Miss «INTER LINE» em Lisboa
Pág. 12 e 13 — «Visa pour le Monde» — Açores
Pág. 14 — Michel Vaillant no Rally da TAP
Pág. 15 — ...E o nome de Cabo Verde começou a sulcar o espaço...
Pág. 16, 17 e 18 — Potencialidades Turísticas de Cabo Verde
Pág. 19 — Prémio Almirante Américo Thomaz
Pág. 20 e 21 — Vice Rainha do Ar 1971
Pág. 22 — Carmela Gouveia Rainha do Turismo 1971
Pág. 24 — A TAP nos caminhos do Mundo
Pág. 25 — Clube dos Amigos da TAP
Pág. 26 — Nos bastidores da técnica
Pág. 28 e 29 — Aviões supersónicos
Pág. 30 — Digno de registo
Pág. 31 — Passatempo

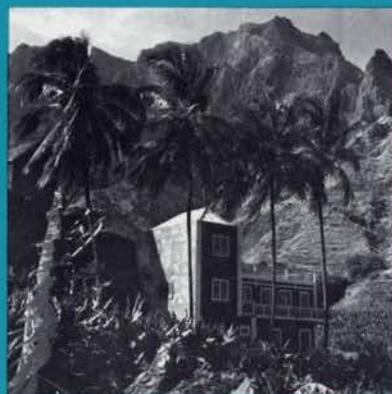
FICHA TÉCNICA

PRIMEIRO TRIMESTRE 1971 / ANO X / NÚMERO 32
DIRECTOR INTERINO E EDITOR: CARLOS MAIA MALTA
PROPRIEDADE DOS TRANSPORTES AÉREOS PORTUGUESES
RUA CONDE REDONDO, 79 / TELEFONE 5 91 01 / LISBOA
EXECUÇÃO OFICINAL: 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

FOTO DA CAPA: Trecho da Ribeira Grande, na ilha de Santo Antão. Sob um fundo montanhoso, de nítida feição vulcânica, destaca-se a exuberância magnífica da vegetação tropical. Ninguém dirá que os contrastes não são flagrantes — prendem os olhos e são ricos de sugestões.



DEPÓSITO LEGAL

-0. JAN. 1972



NA «LINHA DE SUBIDA»

-Inter-Tap- enceta — conforme anunciou — uma fase orientada pela ideia essencial de concorrer para tornar mais vigorosos os liames entre quantos constituem a «Familia» da nossa Organização, ao mesmo tempo que se diligenciará fortalecer os vínculos que, desde sempre — e sob múltiplos aspectos — nos ligam a passageiros e carregadores.

Integrar os elementos da empresa nas realidades dos diferentes departamentos internos e externos, acompanhar os esforços coincidentes de todos e de cada um, tornando-os convergentes no plano dos objectivos superiores da TAP, poderá parecer um intuito ambicioso em demasia. Sê-lo-á; admitimos a hipótese... Todavia, tudo o que a TAP representa, hoje, na vida nacional, também foi, em tempo, julgado «inviável» ou mesmo «inatingível»... E, no entanto, a nossa Organização alcançou dimensão intercontinental, prossequindo na tarefa empreendida. Temos, pois, de aceitar que se supõna «ambicioso» o propósito revelado — até porque sabemos existirem certas dificuldades a vencer, algumas carências de infra-estruturas a eliminar, muitas colaborações a conjugar, pouco a pouco, mês a mês, quase dia-a-dia. Mas a vontade não falta, nem faltará. Os estímulos compreensivos de quem manda não serão regateados, estamos convictos. E o apoio daqueles a quem a revista se destina virá prestar-nos a melhor ajuda.

-Inter-Tap- ressent-se, necessariamente, da transição. Porém, há-de tornar-se, em breve, de uma periodicidade regular, exacta — para o que principia a dispor de colaborações tão válidas como estimáveis e solícitas. E é neste ponto que desejamos insistir: A missão de -Inter-Tap- será tanto mais facilitada e útil, em benefício de todos, quanto mais activas forem as cooperações solicitadas e espontâneas. Porque aceitaremos — e com regosijo — toda a colaboração espontânea. E pensamos que, dentro dos quadros da TAP, não escasseiam elementos dotados de invulgares predicados, capazes de se manifestarem, em termos positivos, nos terrenos da reportagem e da criação literária.

Vamos, portanto, seguir o rumo que nos foi traçado. E que manteremos em «linha de subida». Porque não conhecemos outra. Nem desejamos conhecer.



A PERCENTAGEM ESPECTACULAR DE AUMENTO DO TRÁFEGO DA TAP EM 1970

Os números estatísticos relativos ao tráfego transportado pela TAP no ano de 1970 revelam um total de passageiros de 1.028.927, o que representa o acréscimo de 24 % em relação a 1969, que foi de 829.466.

Daquele total, foram transportados 778.740. passageiros (mais 22 % em relação a 1969) no conjunto das linhas de médio curso (Continente Português, Ilhas Atlânticas, Europa Ocidental e o conjunto Guiné/Cabo Verde) e 250.187 passageiros (mais 32 % em relação a 1969) no conjunto das linhas de longo curso (África Austral, América do Norte e América do Sul).

A TAP ultrapassou assim, pela primeira vez, o transporte de um milhão de passageiros num ano.

No conjunto da rede, verificou-se um volume total de tráfego expresso em

passageiros-quilómetro (PKU) de 2.259.773.210 e uma capacidade de transporte expresso em lugares-quilómetro (PKO) no total de 3.859.474.269, o que corresponde ao aumento de 28 % no tráfego e de 23 % na capacidade de transporte correspondente, evolução nitidamente favorável na produtividade geral dos serviços. Em confirmação desta tendência, o coeficiente de utilização respectivo subiu 3 pontos, passando de 56 % em 1969 para 59 % em 1970. Verifica-se também que, na rede de médio curso, o coeficiente de utilização passou de 60 % para 65 % e na rede de longo curso de 54 % para 56 %.

A evolução verificada por sectores da rede foi a seguinte:

1. Rede de médio curso

PKU aumento de 23 %
PKO aumento de 14 %

2. Rede de longo curso

PKU aumento de 31 %
PKO aumento de 27 %

Esta última distribui-se da seguinte forma, pelas três zonas respectivas:

1.1 — África Austral

PKU aumento de 32 %
PKO aumento de 35 %

1.2 — América do Norte

PKU aumento de 40 %
PKO aumento de 31 %

1.3 — América do Sul

PKU aumento de 18 %
PKO aumento de 7 %

NA TAP
É ASSIM:
TAL PAI
TAL FILHO

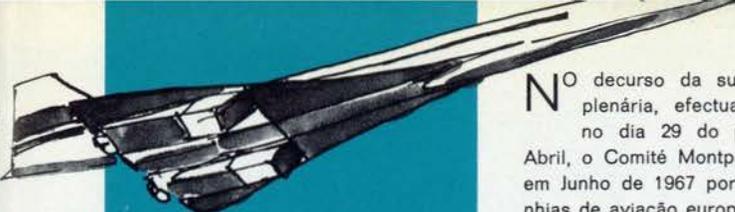


Na Imprensa do Rio de Janeiro noticiou-se a chegada ao Aeroporto Internacional do Galeão de mais um jacto Boeing 707-320 da TAP — TRANSPORTES AÉREOS PORTUGUESES, no cumprimento de sua rota normal.

Comandando a aeronave vinha Enrique Dantas MAYA, com cerca de 20.000 horas de voo, tendo já exercido as funções de Comandante-Chefe, Comandante Instrutor e Superintendente de Voo da TAP. E a seu lado, como co-piloto desse «gigante do ar», Pedro COSTA MAYA, de 25 anos de idade, fazendo sua primeira viagem regular, após ter passado por todos os cursos técnicos e práticos da TAP.

Os dois MAYAS, pai e filho, sobrevoando o Atlântico juntos, deixam-nos a confirmação de que A TAP É, NOS CÉUS, A CONTINUIDADE DE NOSSO LAR NA TERRA.

Ficaria incompleta esta notícia, se não acrescentássemos que o exemplo dos «MAYAS PAI E FILHO» seria caso único na TAP: pelo menos, o comandante Solano de Almeida também tem um filho a desempenhar funções de piloto e há outros tripulantes que têm filhos ou filhas a desempenhar cargos de tripulantes e muitos outros empregados.



COOPERAÇÃO ENTRE COMPANHIAS

NO decurso da sua última reunião plenária, efectuada em Londres, no dia 29 do passado mês de Abril, o Comité Montparnasse — criado em Junho de 1967 por algumas companhias de aviação europeias, com o objectivo de assegurar a entrada em serviço e a subsequente utilização, nas suas futuras frotas, de aviões gigantes, subsónicos e supersónicos, da maneira mais eficiente e económica — decidiu que a esfera das suas actividades e o actual número dos seus membros justificavam que a respectiva designação fosse alterada, de modo a traduzir com mais exactidão o seu carácter europeu. Aquelle comité passou, assim, a ser designado por

«COMITÉ MONTPARNASSE» DAS COMPANHIAS DE AVIAÇÃO EUROPEIAS (MPC).

Além das dez companhias fundadoras — «Aer Lingus», «Air France», «Alitalia», «BOAC», «Lufthansa», «Ibéria», «KLM», «Sabena», «SAS» e «Swissair» — fazem presentemente parte daquele comité mais nove outras companhias da IATA, entre as quais a TAP.

Estas companhias têm posto ao serviço do interesse comum a sua experiência individual de modo a alcançarem uma coordenação tão ampla quanto possível das respectivas operações técnicas.

Este movimento cooperativo, iniciado no domínio das actividades industriais e operacionais, já conduziu a resultados positivos, nomeadamente nos domínios das especificações de equipamentos para assistência aos aviões no solo, e do aprovisionamento inicial de peças sobressalentes e de acessórios para aviões. Além disso, várias outras organizações que as companhias de aviação europeias haviam criado no passado para tratar de problemas técnicos de natureza específica, encontram-se já a trabalhar no âmbito do MPC, ou em estreita colaboração com ele.

O «Comité Montparnasse» das Companhias de Aviação Europeias é, actualmente, presidido pelo Sr. Choubes Abell, Director dos Serviços de Engenharia e de Manutenção da BOAC, cargo em que sucedeu aos seus colegas Srs. J. Scherer, da Air France, e F. Roth da Swissair.

UM BEIRÃO QUE MUITO TEM TRABALHADO PELAS BEIRAS



Constituiu significativa manifestação de apreço, a homenagem prestada pela Casa das Beiras ao Eng. Vaz Pinto, Presidente do Conselho de Administração da TAP, durante o banquete promovido naquela casa regionalista. Presidiu o Dr. Veiga de Macedo, presidente do respectivo conselho regional. Encontravam-se presentes algumas das figuras mais representativas entre os associados da Casa das Beiras. O Dr. Herlander Alves Machado, presidente da direcção da colectividade, depois de se referir ao significado daquela reunião, aludiu à necessidade de ser conseguida uma sede mais espaçosa em conformidade com o prestígio sempre crescente da Casa das Beiras e teve palavras de muito apreço pelos sócios, comendadores Dias da Cunha e Manuel Lagos, grandes beneméritos daquela instituição. Saudou, também, o Eng. Vaz Pinto exal-

tando os sentimentos de luso-brasilidade de que tem sempre dado provas, sobretudo quando das realizações das jornadas de Belmonte, comemorativas do descobrimento do Brasil.

Na mesma ordem de ideias falou, depois, o Dr. Martins da Cruz, que enalteceu a figura do Eng. Vaz Pinto, beirão, que se distinguiu entre os beirões que mais tem auxiliado aquela casa regionalista, da qual é sócio honorário, «numa palavra — acentuou — um beirão que muito tem trabalhado e, afincadamente, pelas Beiras e Casas das Beiras». Por sua vez o Dr. Veiga de Macedo fez várias considerações sobre os sentimentos de amizade que unem todos os beirões à sua casa materna, em Lisboa, a qual está à altura das suas nobres tradições, e referiu o nome do comendador Dias da Cunha como personalidade

a ser, em breve, homenageada. Terminou com palavras de muito apreço pela figura do Eng. Vaz Pinto. O Eng. João Gomes Pinharanda teceu várias considerações sobre a futura criação da Casa da Guarda.

Por último, o Eng. Vaz Pinto agradeceu aquela homenagem e referiu-se ao importante papel das terras da Beira na evolução da Nacionalidade. Aludiu à vitalidade dos beirões no Mundo e às sucessivas viagens que, na altura do aniversário do descobrimento do Brasil, se têm realizado a Porto Seguro e a Belmonte. Salientou os sentimentos que unem Portugal ao Brasil e disse da necessidade de se manter, sempre vivo e actualizado, o culto da comunidade lusobrasileira. Terminou fazendo votos por que a Casa das Beiras continue a ter uma grande projecção no futuro da vida de Portugal.



ACTIVIDADE DOS **TAC**

TRANSPORTES AÉREOS CONTINENTAIS

DESDE que iniciaram a sua actividade, em Abril de 1969 e até Dezembro de 1970, os TAC voaram 1.500 horas, transportando 4.500 passageiros.

Para quem esteja habituado a pensar em aviões dispondo de capacidade para dezenas de pessoas e efectuando percursos internacionais, estes números poderão parecer insignificantes. Há que considerar, porém, que os pequenos aviões dos TAC, dois «Islander» e um «Twin Comanche», com capacidade para 9 e 3 passageiros, respectivamente, desenvolveram aquela actividade num território de 89.000 Km² de superfície, com dois terços das rudimentares infraestruturas inacessíveis ou inoperativas durante cinco meses, devido ao mau tempo. Não é possível deixar de considerar, também, como factor de relevante importância nestes primeiros tempos, a mentalização do país para um tipo de transporte tão peculiar como é o «Táxi-Aéreo».

De 15 de Maio até 30 de Outubro, foram realizadas, a título experimental, ligações regulares, 3 vezes por semana, partindo de Lisboa para a Covilhã e Viseu e do Porto para Chaves, Mirandela e Bragança.

Este último tipo de Serviço — que, infelizmente, ficou ignorado ou incompreendido por muita gente — poderá vir a constituir notável significado no futuro. Embora o território seja pequeno, ainda hoje se perdem 4 ou 5 horas para ir de Lisboa à Covilhã, utilizando as vias de superfície. Nem vale a pena mencionar os problemas inerentes a uma deslocação de Lisboa a Trás-os-Montes pelos mesmos meios. Ora os TAC orgulham-se de poder anunciar que, durante cinco meses e meio, coordenando os seus vôos com os da TAP entre Lisboa e Porto, conseguiram facultar ao público saídas de Lisboa após o pequeno-almoço, estadias de cerca de seis horas em Chaves, Mirandela ou Bragança, com regresso a Lisboa para jantar!





PERSISTÊNCIA NO MESMO ESPÍRITO QUE RASGOU OS UMBRAIS DA IDADE MODERNA

O Ministro da Marinha, Almirante Pereira Crespo, descerrou a bordo de um Boeing 707 uma placa de bronze, homenageando a memória do Navegador Vasco da Gama. O avião assim escolhido foi o «Vasco da Gama» de que a Senhora de Pereira Crespo havia sido madrinha em Fevereiro de 1970.

A cerimónia assistiram o Presidente do Conselho de Administração, funcionários superiores da TAP, além da tripulação e do comandante John Casqueiro, que pouco depois seguiu em viagem de serviço normal para o Brasil.

Foi uma Jornada que, tornando-se gratíssima para a nossa empresa, atingiu um significado superior aos factores puramente circunstanciais. É que, hoje — no Ar — como outrora — nos mares desconhecidos — persiste o sentido de «missão» que levou o Gama a abrir os umbrais da Idade Moderna.



No princípio do ano teve lugar a Reunião Geral de Vendas da TAP, em que, entre outros problemas, se discutiram e analisaram as possibilidades de expansão dos mercados.

Estas reuniões, que atingiram nalguns casos de carácter de regularidade, apresentam um interesse cada vez maior pois, dado o crescimento quase explosivo que a Companhia tem tido nos últimos anos, é de importância fundamental serem objectivamente encaradas as possibilidades de expansão dos mercados, não vá dar-se o caso — que felizmente não acontece — de termos uma oferta muito mais acrescida do que a procura, com as consequências económicas desastrosas que daí adviriam.



REUNIÃO GERAL DE VENDAS 1971

Dentro desta ordem de ideias, traçaram-se as directrizes para a actuação comercial futura.

Para encerramento da reunião, houve um jantar no Hotel Ritz, presidido pelo Eng. Vaz Pinto, e em que tomaram parte diversos administradores, além do secretário-geral e outros funcionários da TAP.

O delegado da Companhia no Reino Unido, João Maria Forcada, em nome de todos os outros representantes fez considerações sobre os objectivos da reunião, afirmando ainda o entusiasmo de todos pelo desenvolvimento que se está a dar.

Também o Dr. Preto dos Santos, director comercial, se referiu ao enorme interesse que a reunião havia tido para estes serviços.

Por último o Presidente do Conselho de Administração congratulou-se com os resultados obtidos.

No dia seguinte de manhã, foram as obras em curso no Aeroporto de Lisboa visitadas por todos os representantes da Companhia.



As nossas fotos ilustram algumas das fases da Reunião Geral de Vendas da TAP, caracterizada pela coesão de todos os participantes e pela dinâmica determinação empreendedora que se manifestou. As imagens, relativas aos trabalhos e ao jantar presidido pelo Eng. Vaz Pinto, no «Ritz», em Lisboa, são suficientemente expressivas para dispensar legendas especiais. Uma nota significativa em todas é evidente: o interesse com que os nossos cooperadores seguiram a análise das questões debatidas e o espírito de unidade — melhor dizendo, de «Família» — que sempre dominou. Como se acentua na notícia, não houve, apenas, a preocupação do «imediato», pois foram traçadas as directrizes para a actuação comercial futura.



COMEMORAÇÕES DO CENTENÁRIO DO SELO DE ANGOLA

CAPITÃO F. LEMOS DA SILVEIRA



Como já referimos, a TAP fez voar, em 1 de Julho de 1970, no seu serviço regular LISBOA/LUANDA/LISBOA, sobrescritos especiais em que foi aposto um atraente cachet comemorativo do Centenário do Selo Postal de Angola.

Mas não ficou por aí a nossa colaboração activa na notável efemérida filatélica.

Assim, a Companhia transportou graciosamente todas as colecções do Continente (173) e Ilhas (7) que se apresentaram na monumental VIII Exposição

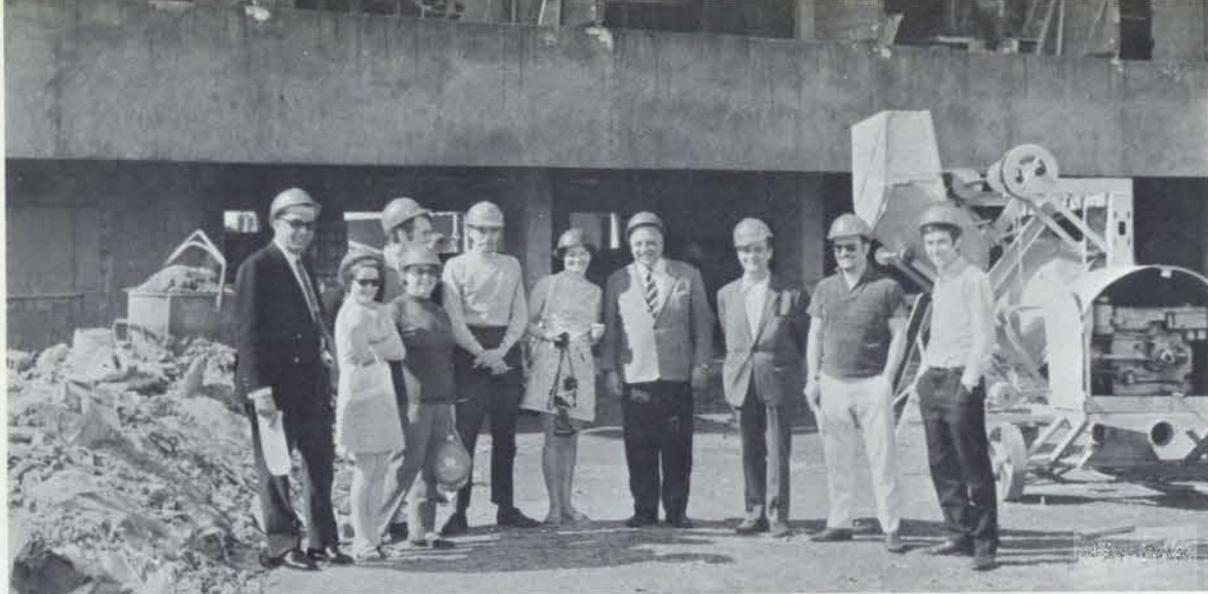
Filatélica Nacional (Luanda, 1 a 8 de Dezembro), mostrou com grande êxito na Classe Fora de Concurso, um fragmento da sua colecção aerofilatélica — precisamente com os marcos mais salientes da expansão dos nossos serviços ultramarinos — e ofereceu um prémio de honra, que foi atribuído pelo Júri à excelente participação de Correio Aéreo da Europa, do Arq.º José Bastos.

O nosso êxito culminou com a representação dum Boeing da TAP como motivo principal do belo selo de Correio

Aéreo, da taxa de 2\$50, posto em circulação no dia 1 de Dezembro pelo Ministério do Ultramar. Este selo faz parte da série de três valores, comemorativa do Centenário do Selo de Angola. Como é natural, está incluído igualmente no sugestivo bloco emitido na mesma ocasião.

Sêlos e bloco, de grande beleza e cuidados até ao infimo pormenor, ficam a dever-se ao indiscutível talento do Director Luís Cândido Taveira, ilustre Consultor Técnico-Artístico dos Sêlos Postais do Ultramar.

AERO-FILATELIA



Aspecto da visita ao Hotel Madeira Hilton dum grupo de agentes de viagens ingleses convidados da TAP. Na foto, além dos agentes, figuram o sr. Samsom, da TAP em Londres, o sr. McTurck, director do Hotel, e o sr. Oscar Camacho, da TAP no Funchal.

Promoção Turística na Madeira

VEM dar grande contributo ao imprescindível aumento da capacidade hoteleira, na «Ilha do Sol», o Hotel Madeira Hilton, actualmente em construção numa linda zona a Oeste do Funchal, e que entrará em funcionamento, sob regime de operação parcial, a partir de Setembro, e de operação total a partir de Outubro próximos.

O Hotel dispõe de 260 quartos e duas «suites», uma delas presidencial. Dezasseis dos quartos são «singles». Existem, na totalidade, 19 quartos com surpreendente vista de montanha. Os restantes proporcionam todos vista do mar. Sôbriamente decorados, o que lhes vem dar aspecto totalmente moderno, serão apetrechados com ar condicionado.

Uma vez que o Hotel se situa junto ao Oceano, há a intenção de construir um acesso do mesmo. A piscina de água aquecida, em construção, disporá de iluminação subaquática. Perto, haverá um «Snack Bar» e, além deste (e anexo ainda à piscina) um «Sauna Bar». O desporto não foi esquecido no projecto. Haverá dois campos de ténis. O Hotel disporá, também, duma sala de jogos, no rés-do-chão. Prevê-se um eslo de beleza feminino e um cabeleireiro.

Esta unidade hoteleira virá a empregar um máximo de 350 pessoas, a maior parte das quais serão recrutadas localmente.

AUXILIO ÀS VITIMAS DAS INUNDAÇÕES NA ZAMBÊZIA

Unindo-se às autoridades oficiais, — numa demonstração de solidariedade humana, tantas vezes posta à prova noutras emergências —, a Administração da TAP ofereceu ao Governo a capacidade disponível dos seus aviões para o envio de socorros às vítimas das inundações que tão duramente atingiram o Distrito da Zambézia.

Não foi a primeira ocasião em que a TAP colaborou em campanhas de socorro a povos atingidos, mesmo que neles não estejam envolvidos portugueses. Recordamos, por exemplo, e por ser o mais recente, o terramoto que devastou o Perú. Nessa emergência, os aviões da TAP transportaram centenas de volumes com víveres, medicamentos e agasalhos.



ISABELLA DE CARLO MISS «INTER LINE» 1971 EM LISBOA

No princípio do ano, realizou-se um Concurso «Inter-Line», em que participaram 10 mil funcionários de diversas categorias de diferentes Companhias de Aviação do Mundo. A vencedora deste espectacular concurso foi uma empregada da Companhia dos Estados Unidos, Braniff, de nome Isabella de Carlo, de 20 anos de idade, descendente de italianos, natural de Nova Iorque.

Este Concurso era patrocinado pela TAP, tendo a vencedora efectuado, como prémio, a viagem nos aviões da TAP, visitando o Algarve e as suas praias e ainda outras regiões turísticas portuguesas, tendo-se instalado durante alguns dias, juntamente com uma amiga (o prémio assim o permitia), no Estoril-Sol, que também havia colaborado no Concurso.

Segundo declarou a vencedora, preparou-se cuidadosamente para responder às perguntas do questionário — que incluíam diversas interrogações sobre linhas da TAP e sua frequência, condições da água do mar no Estoril e frequência máxima semanal da TAP para Luanda, no Verão.

Além das viagens completamente grátis e da estadia no Hotel, como atrás se refere, foi também entregue à vencedora uma determinada quantia para gastar como e onde muito bem lhe aprouvesse, não ficando sujeita à obrigatoriedade de, por exemplo, ter de interromper ou abreviar os seus passeios para se dirigir ao Hotel para nele ir tomar as suas refeições.



COLABORAÇÕES QUE SERÃO SEMPRE BEM VINDAS

«Inter-Tap» patenteará as suas colunas aos que nelas queiram colaborar com produções que de algum modo exprimam o muito que as actividades dos transportes aéreos sugerem. Estamos a referir-nos, em especial, a quem pertence à «Família-TAP», pois temos entre nós, quem possa fornecer aos leitores as inúmeras anotações que a nossa vida de todos os dias oferece. Bem sabemos que existe, para quem dedique seu tempo a ocupações absorventes, certa dificuldade em se tornar versátil na aplicação da sua capacidade, ao fim de algumas horas de esforço aturado em determinado sector; produzir um artigo, uma crónica, uma nota de sabor literário ou jornalístico. Não obstante, não ignoramos que há, felizmente, na nossa Família quem supere essa contingência. Esperamos que venha até nós, na certeza de claro apoio e aceitação amistosa.



**VISA POUR
LE MONDE**

ACORES

Em Janeiro efectuou-se na Televisão Belga um concurso denominado «Visa pour le Monde» e que desta vez foi dedicado aos Açores.

Constou esse programa de promoção turística dos diferentes aspectos característicos das Ilhas (paisagens, feiras, exploração de ananazes e outros assuntos característicos), vendo-se ainda o desembarque dos passageiros de aviões da TAP, constituindo assim um meio de propaganda da nossa Companhia para o passageiro que queira deslocar-se até estas regiões.



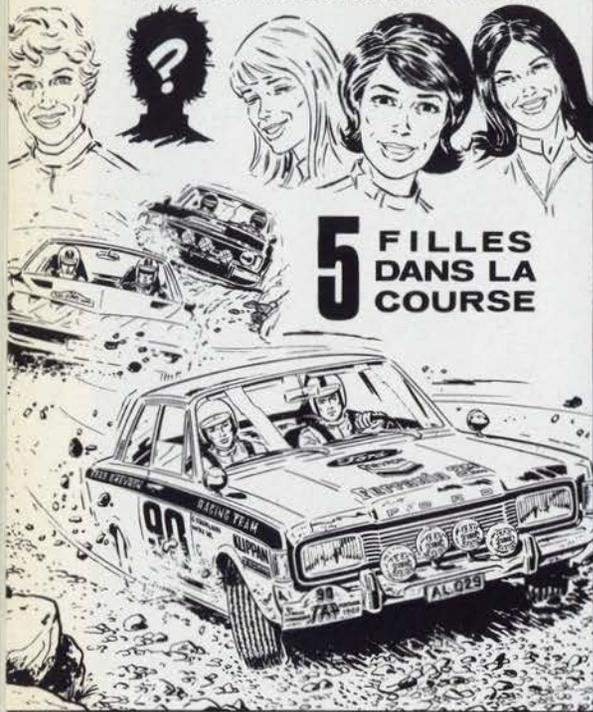
Coincidiu a realização do programa-concurso com a centésima edição, tendo esta circunstância dado maior projecção a uma manifestação já de si muito popular, calculando-se em 70 % da população telespectadora da Bélgica acompanhando este programa. Deram a sua colaboração a assistente de Bordo Maria Suzana Couto, Princesa do Ar 1970 do Concurso de Assistentes de Bordo de Ponta del Este, natural dos Açores, e Artur Agostinho.

No final do programa, realizou-se no próprio estúdio uma pequena festa, em que tomaram parte, além dos concorrentes, diversos representantes diplomáticos e directores das representações de Turismo e das companhias de Aviação em Bruxelas, etc.

Aos concorrentes foi oferecida uma típica toalha dos Açores e uma caravela em filigrana com o distintivo da TAP encostrado.

Também foi muito apreciado um belo bolo português de ovos moles, com 100 velas, que os presentes apagaram simultaneamente.





MICHEL VAILLANT NO RALLYE TAP

Jean Graton, criador do campeão de corridas de automóveis Michel Vaillant, homem agradável, simples, cheio de nervoso febril que existe em todo o criador — seja ele escritor, pintor, ou desenhador de histórias aos quadradinhos — realizou, a convite da TAP de Bruxelas, uma história em que Michel Vaillant «corria» (aliás ao lado do grande campeão belga Jack Ickx, este real, somente em imaginação na história), com o seu célebre carro, no rallye TAP 1969. A história, que saiu cada semana no jornal belga «Tintin», é agora reunida num album, que se publicará em francês, inglês e em português.

É a «Bertrand» que se encarregará da impressão e venda desse volume, em Portugal, o 18.º duma série de 24 albums que Graton já publicou.

Na história do Rallye da TAP, denominada, aliás, «5 Raparigas na Corrida», cinco campeões estão presentes: Vaillant, Ickx, Steve Warson, Gilbert Staepelaere e Chavan e a descoberta de Lisboa, de Sintra, do Buçaco e de todo o circuito do rallye, é feito de maneira verdadeiramente impecável. Personalidades como o Eng. Vaz Pinto, Presidente do Conselho de Administração da TAP e ao tempo Ministro de Estado; como o Eng. Mendes Barbosa, como César Torres, e depois a cantadeira de fados Fernanda Maria, e o representante da TAP em Bruxelas, João Bryant-Jorge, estão retratados, na história, com fidelidade e oportunidade. Alás, para além das personalidades, da paisagem (em Lisboa é também fielmente retratada) «entram» na história os aviões da TAP, minuciosamente reproduzidos, ou reabastecendo-se, ou voando num céu azul português.

A TAP está perfeitamente representada neste album do desenhador-criador Jean Graton, album que as edições do Lombard faz chegar às mãos de milhares de jovens e suas famílias, revelando-lhes, assim, duma maneira agradável e directa, a actividade da nossa Companhia.





...e o nome de **CABO VERDE** começou a sulcar o espaço...

No prosseguimento da sua política de apetrechar o país com os aviões de que carece, a TAP pôs ao seu serviço um novo Boeing 727, destinado às linhas de médio curso. À nova unidade foi dado o nome de «Cabo Verde» e à cerimónia do seu baptismo assistiram, além do Presidente do Conselho de Administração — que pronunciou palavras alusivas ao acto — o Governador e o Bispo daquela província Ultramarina, a madrinha do novo avião, Senhora de Lopes dos Santos, diversas outras personalidades, entre as quais um numeroso grupo de convidados do arquipélago de Cabo Verde, etc.

Das afirmações produzidas por essa ocasião, não queremos deixar de arquivar ter sido revelado que a nova unidade representa um investimento de 230 mil contos e que a TAP viu o seu tráfego acrescido em 25 %, tendo no último ano, o número de passageiros ultrapassado 1 milhão. No próximo ano

entrarão ao serviço «Mastodontes» Boeing 747 «B», a versão mais moderna e de características mais avançadas destes gigantes aviões. Também foi referido o muito interesse que, turisticamente o arquipélago apresenta, nomeadamente a Ilha do Sal.

À aquisição desta unidade — «Boeing 727» — destinada às linhas de médio curso, a TAP quis associar o Arquipélago que começa a ver florescer as suas potencialidades turísticas.



A vila e, mais tarde, a povoação da Preguiça, terão luz eléctrica.

No que se refere ao plano rodoviário, estão devidamente asfaltadas as estradas que ligam Santa Maria ao aeroporto; e, este, à povoação da Palmeira.

No capítulo das telecomunicações, foi instalado nos Espargos um equipamento de radio-comunicações que torna possível o escoamento das conversações radiotelefónicas e do tráfego radiotelegráfico para outros centros do arquipélago e para o exterior da província.



SANTIAGO — Terra de contrastes — fascina quem a percorre. Aos cenários adustos, aliam-se as florações. E, por todos os lados, impõe-se o esforço do homem, empenhado numa batalha para dominar os factores agrestes e operar milagres de transfiguração. E é assim que sucede em geral, no resto do arquipélago, cujos valores turísticos começam a impor-se à atenção do mundo. Os dois aspectos que reproduzimos, por nos parecerem expressivos mostram-nos trechos de Santiago, em

S. Domingos, à esquerda, e de S. Jorge, em baixo. Documentam, parece-nos, o que deixámos dito antes. No meio da feição alterosa do relêvo, mais ou menos de origem vulcânica, vicejam os jardins e as culturas. Há, é sabido, o condicionamento do regime das chuvas — problema que prende as atenções solícitas de técnicos e de governantes, mas até a braveza alterosa de certos cenários caboverdeanos têm admiradores apaixonados, que a consideram «das mais empolgantes de todo o mundo».

POTENCIALIDADES TURÍSTICAS DE

CABO VERDE



PARA o turismo de Cabo Verde, a Ilha do Sal tem de merecer uma atenção muito especial, dada a sua posição geográfica em relação às ilhas irmãs.

Já ali existe um grande aeroporto internacional, com pista para aviões a jacto, servido por uma assistência ilimitada, dispondo de admirável sistema de abastecimento.

Há pouco, o major Manuel José de Carvalho Daun e Lorena (Pombal), grande apaixonado por Cabo Verde, veio a público referir que «os engenheiros Marguerite e Gaspard Vynckier, depois de viverem na Grécia, no Algarve, nas

Canárias e noutros pontos, optaram pela Ilha do Sal». Só ali o tempo se mantém mais ou menos igual em toda a época do ano. Por isso mesmo, em Santa Maria, eles construíram, para começo, uma pousada dotada de cinco apartamentos com todo o conforto, um alambique solar para destilação de água do mar, que fornece 3 a 4 metros cúbicos de água doce por dia, bem como uma central eléctrica.

Actualmente este empreendimento está a ser desenvolvido pelo filho do casal Georges Vynckier, homem novo e de grande actividade, director da Firma Vynckier Frères, S. A., de Gand.

Assim — referiu o major Lorena — já estão instalados vinte e três elementos de pessoal técnico estrangeiro, para o que foram construídos doze apartamentos, estando novas construções em execução para os turistas que solicitam constantemente à Pousada reservas de lugar.

* *

Anotemos outros elementos que muito interessam ao Turismo caboverdiano:

Em Santa Maria, está muito adiantada a montagem de um novo dessalinizador, com capacidade produtiva de 90 metros cúbicos de água por dia, o qual deve funcionar antes do fim do ano corrente.

**O CLIMA PARECE DE
INCONTESTÁVEIS VIRTUDES
CURATIVAS PARA CERTOS
DOENTES COMO:
CARDIACOS, ASMÁTICOS
E REUMÁTICOS**

É preciso ter em conta o vento, a fim de orientar correctamente as construções e utilizá-lo como um elemento natural de climatização. A arquitectura pode ser concebida com gosto, o que não impedirá que a mesma seja funcional e económica.

Resumindo, pode-se dizer que, se conseguidas as necessárias infra-estruturas e organizado o transporte, como acontece para outras regiões igualmente mais distantes dos principais centros europeus, grande número de pessoas de todas as idades e de todas as condições ficará interessado em passar férias em Cabo Verde, porquanto lhe será assegurado que os dias (contados) de que dispõe, poderão ser utilizados como verdadeiros dias de férias. O que não é o caso de regiões muito em voga, como a de Marrocos, por exemplo, ou a das ilhas Canárias, onde os dias de férias perdidos devido às condições climáticas desagradáveis podem ser bastantes, qualquer que seja o período do ano escolhido pelo veraneante. Desde o momento em que este tenha compreendido que o rendimento das suas férias, se me posso expressar assim, pode aumentar de 20 a 30 %, até mesmo 50 %, isto é, que se lhe assegure o bom tempo, mesmo e principalmente no Inverno, a causa de Cabo Verde será ganha.

**UM PROGRAMA DE ACTIVIDADE
PARA O FUTURO TURISTA**

A execução da infra-estrutura far-se-á em função das actividades e das distrações que se tenha em mente propor aos turistas.

No âmbito desta anotação não entrarei em pormenores, mas desejaria simplesmente citar algumas possibilidades que, segundo a minha opinião formam os atractivos principais do arquipélago.

Em primeiro lugar, para o turista-desportista, o desporto náutico à vela e a motor, os cruzeiros nas ilhas, a pesca no alto mar e a pesca submarina. E ainda a pequena aviação, que se pode praticar em condições inigualáveis. Para o turista idoso, trata-se, quanto a mim, de prever complexos hoteleiros, assegurando as distrações clássicas, com vigilância médica e equipamento clínico, sendo o objectivo principal, neste caso, a cura de repouso e de saúde.

**POSSIBILIDADES
DE DESENVOLVIMENTO
DO TURISMO NA ILHA DO SAL**

A seguir publicam-se alguns trechos do depoimento do eng. Vynckier à Época:

Segundo a minha opinião, a ideia de desenvolver o turismo no arquipélago de Cabo Verde deve residir num elemento fundamental, ou seja, no elemento climático. A quase constância da temperatura e a ausência de chuva, pelo menos em algumas ilhas, e em especial na ilha do Sal, se podem constituir uma desvantagem para a população local, representam para o turista em potência, uma garantia preciosa.

Diz-se que o clima de Cabo Verde é delicioso e o viajante que passa alguns dias ou algumas semanas no arquipélago será desta opinião. A claridade solar, tão apreciada hoje em dia, é satisfatória. O calor um pouco excessivo, ao meio-dia, durante os meses de Verão, está na moda e é procurado pela maior parte dos veraneantes que habitam nas regiões mais ricas da Europa, cujo clima é de rigoroso Inverno. O vento violento constitui por vezes um óbice, mas felizmente isso sucede durante curtos períodos. Sopra, em geral, uma brisa que permite suportar agradavelmente o sol. O grau de humidade é ideal.

RECURSOS HUMANOS

SEGUNDO o meu parecer, o principal recurso do arquipélago é o seu potencial humano, e creio que todo o programa de desenvolvimento que não seja orientado sobre esta consideração, será votado ao malogro.

Certamente que o desenvolvimento em vista deve ser feito com vantagem para os turistas, mas igualmente no interesse dos cabo-verdeanos. E, se finalmente, os cabo-verdeanos não forem os melhores propagandistas do seu turismo, temos de concluir que a operação foi mal conduzida.

Para os cabo-verdeanos se interessarem pelo turismo é necessário que este lhes ofereça actividade de primeiro plano e não unicamente subalterna. É verdade que, de momento, a população local não está preparada para acolher os turistas em grande escala, nem mesmo, diga-se, em qualquer escala, e isto poderia conduzir a uma precipitação nefasta na realização dos programas.





Mais três jovens galardoados com o Prémio ALMIRANTE AMÉRICO THOMAZ



Num ambiente de crescente simpatia, cumpre-se, em cada ano, o que foi programado para o «Prémio Almirante Américo Thomaz» instituído pela TAP com o fim de galardoar os melhores alunos de instrução primária, da Madeira e de Porto Santo, que concluem o seu curso com melhores classificações. Desta vez, em 2 de Março, tivemos entre nós Maria José Marques de Carvalho e Miguel José Vieira Sousa Freitas, de Porto Santo, e Maria Teresinha de Freitas Filipe, da Madeira, acompanhados pelos pais. Com o Eng. Vaz Pinto, Presidente do Conselho de Administração da TAP, foram recebidos pelo venerando Chefe do Estado, que os presenteou com afectuosas lembranças, após o que estiveram junto do Sr. Ministro da Educação Nacional, Prof. Veiga Simão, que os envolveu numa atmosfera de viva estima. Antes na Administração da TAP, os três jovens tinham apresentado saudações ao Eng. Vaz Pinto, o qual lhes entregou, com palavras de estímulo, os certificados de «baptismo de vôo». Ao voltarem às suas ilhas, os nossos pequenos galardoados iam radiantes e afirmavam que «nunca poderão esquecer o que lhes aconteceu». Nós também não esqueceremos a sua enternecedora presença.



Vice Rainha do AR 1971

Pela quinta vez consecutiva a TAP voltou a participar no Concurso Internacional de Assistentes de Bordo, organizado pela Câmara de Turismo do Uruguay, em Punta del Este.

A representante deste ano, foi Maria Teresa Monteiro de Oliveira, que foi acompanhada pela sua colega Maria Helena Afonso, a primeira Assistente de Bordo, que, no Concurso de 1967, foi «Princesa do Ar». Aliás, a TAP é a única Companhia cujas representantes se têm sempre classificado nos primeiros lugares de honra, como «Princesas do Ar»: em 1967, Maria Helena Afonso, como atrás referimos, 1968, Paulina de Castro, em 1969, Maria Eduarda Setil e em 1970, Maria Susana Couto. Este ano, a organização pretendeu distinguir especialmente a nossa representante, atribuindo-lhe o título de «Vice-Rainha», em vez do de «Princesa do Ar» como se encontrava regulamentado.

Convém aqui acentuar, que o Concurso de Punta del Este não é apenas um vulgar concurso de beleza, o que já seria muito interessante a TAP ter tido sempre as suas representantes classificadas nos lugares de honra. Quem nos ler, poderá muito bem pensar «Mais um Concurso de Beleza, com a sua luta de bastidores...» Este concurso é bem um Concurso Internacional de Assistentes de Bordo, em que as concorrentes são classificadas entrando em linha de conta, não só com a presença física, evidentemente, mas também com os predicados que uma boa assistente deve possuir: cultura geral, desembaraço profissional, afabilidade, simpatia, conhecimento de línguas, etc. Isto valoriza muito mais, a nosso ver, as honrosas classificações sempre obtidas pela Companhia Nacional, tanto mais que há muita gente (até pessoas que, pelos cargos que desempenham...) para a qual uma Assistente de Bordo não é mais do que uma «empregada» bonita que serve a refeição e, quando muito

Maria Teresa Monteiro de Oliveira, a «Vice-Rainha do Ar 1971» (Punta del Este — Uruguay), tem 25 anos de idade, é natural de Alcobça. Entrou para a TAP em Março de 1967, tendo totalizado cerca de 2.700 horas de voo.

Estudou num dos Liceus de Lisboa, frequentando depois um Instituto Inglês e um curso de modêlo, embora nunca tivesse vindo a ser profissional.

Assim que teve oportunidade, concorreu a Assistente de Bordo, realizando o seu sonho de infância. Para concretizar este sonho melhorou a sua prática de línguas, falando correctamente o inglês e o francês (essencial na sua profissão), além do espanhol, compreendendo bastante bem o italiano.

Os seus passatempos favoritos são a leitura, a música e a natação.



(e está bem disposta...), se digna conversar um pouco com o passageiro, amenizando uma viagem fastidiosa e solenenta... Desconhece-se que a Assistente tem de ter conhecimentos bastante razoáveis da documentação, sanidade e serviços de saúde e primeiros socorros (não é a primeira vez que têm feito de parteiras), isto sem falar no papel importantíssimo que terão de desempenhar em caso de acidentes e amargens forçadas. Casos há em que se têm salvo as vidas dos passageiros, devido à rápida e eficiente actuação do pessoal de cabine (comissários e assistentes de bordo).

A nossa representante mais uma vez demonstrou o interesse que a preparação do nosso pessoal merece à Companhia, isto além das inegáveis qualidades pessoais que demonstrou possuir e que lhe permitiram obter tão honrosa classificação.

Cabe sublinhar — por ser justo — que Maria Tereza, em todos os momentos do Concurso, soube honrar a nossa Organização, impondo-se ao respeito geral, quer por sua descontraída simplicidade, quer pela evidência de uma perfeita integração nos princípios que regem, dentro da Companhia, a actuação das Assistentes de Bordo. Sob múltiplos aspectos, constituiu um exemplo de como essas estimáveis colaboradoras da TAP, sempre solícitas e prestimosas, por vezes em condições delicadas, sabem situar num plano superior aos factores individuais os deveres específicos que o contacto com o público impõe, em cada momento de uma viagem aérea.



Nas três fotos que inserimos, Maria Teresa Monteiro de Oliveira apresenta-se-nos em momentos e circunstâncias diferentes, mas sempre com a mesma personalidade que, em Punta del Este, ganhou direito à votação do júri. Ei-la, pois, com seu uniforme de assistente, (à esquerda); em traje de noite, que faz realçar a sua graciosidade (à direita, em cima) e com traje simples (ao lado) que, em casa, sublinha a sua tranquila descontração. Em todas as fotos, afinal, se impõe a cativante singeleza de uns vinte e cinco anos que o triunfo no Uruguai não perturbou, o que traduz uma clara noção dos valores que mais importa conservar.

(à esquerda, em baixo):

O Embaixador do Uruguai em Lisboa, recebeu as Assistentes de Bordo da TAP Helena Afonso, Princesa do ar em 1967 e Maria Teresa Monteiro de Oliveira, Vice-Rainha do Ar em 1971.





Aqui temos uma excelente e juvenil amizade que nos é muito grato assinalar: Ana Maria da Silva conta oito anos, frequenta a instrução primária, gosta de leitura, de mar, da praia e de ajudar os pais. Vive, com a família, em Luanda e, num Concurso de Máscaras, realizado no último Carnaval, naquela cidade, apresentou-se tal qual a vemos: Com um rigoroso uniforme de Assistente de Bordo da TAP. Ganhou o primeiro prémio e ouviu muitos aplausos. Claro que foi recebida, com as atenções devidas, pelo Comandante de um dos nossos aviões e estabeleceu o melhor convívio com as suas «colegas», que se mostravam encantadas com a pequena e simpática companheira.



O JORNAL «PUBLITURIS» EFECTUOU UM CONCURSO PARA ELEIÇÃO DA RAINHA DO TURISMO

A fim de comemorar o seu 3.º aniversário, o jornal «Publitoris» ofereceu uma recepção para cerca de trezentas pessoas, no decorrer da qual — e pela primeira vez em Portugal — se procedeu à eleição da «Rainha do Turismo 1971» e de duas princesas.

A eleição efectuou-se pela assistência, entre a qual estavam quatro jornalistas estrangeiros representando «Jours de France» (Paris), «Travel News» (Londres), «Journal de Genève» (Zurique) e «Touristik Aktuell» (Munique) que a convite de «Publitoris» e de colaboração com a TAP se deslocaram a Portugal, onde visitaram Leiria, Fátima, Batalha e Alcobaça, além da Ilha da Madeira, onde se demoraram alguns dias.

A este concurso haviam concorrido 24 candidatas, em representação de companhias de Transportes Aéreos ou de Agências de Viagem ou de Turismo. De

notar que foi grande a concordância do júri, constituído por mais de uma centena de pessoas — a assistência — que também escolheu as «Princesas do Turismo», respectivamente, Maria Teresa Couto, também assistente da TAP e Maria Laje, empregada na Casa Atlântica de Viagens.

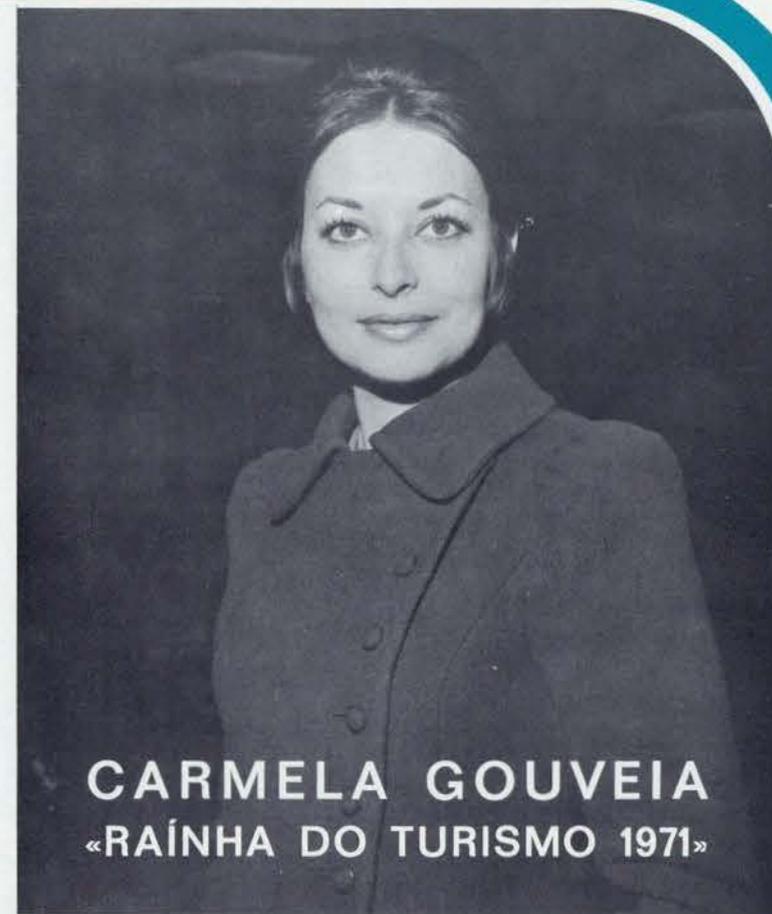
A apresentação das candidatas havia sido feita pela locutora da Rádio e Televisão, Maria João Aguiar, durante a qual havia sido posta uma pergunta pelas pessoas presentes, a cada participante. Em seguida fez-se a distribuição dos prémios, tendo a vencedora sido contemplada com uma viagem de 8 dias à Alemanha, a convite do Turismo Alemão, uma semana na Ilha da Madeira, um automóvel sem limite de quilometragem para uma semana, a utilizar entre Outubro de 1971 e Março de 1972, um fim de semana num Hotel de Leiria e uma gola de «vison».

(à direita, em baixo):

Princesa do Turismo; Maria Teresa Couto, Assistente de Terra da TAP.

(Em baixo):

Jornalistas estrangeiros que, a convite da TAP e do Jornal «Publitoris» se deslocaram a Portugal para assistir ao Concurso, foram recebidos pelo Eng. Vaz Pinto a quem cumprimentaram.





A TAP NOS CAMINHOS DO MUNDO

AO LADO

Sorridentes, os agentes de viagens interessados em cruzeiros Las Palmas — Funchal — Lisboa, revelam o agrado que lhes inspirou o seu vôo, com fins educacionais, de 6 a 12 de Março de 1971.

EM CIMA

A nossa assistente de Bordo, em Londres, Maria José Williams, cumprimenta, em nome da TAP, o casal Cossells, no seu regresso à capital britânica, após a «lua de mel» no Algarve. A Senhora Cossells, empregada da B.E.A., foi a centésima «Interlines» abrangida pelos «Intertaptours».





CLUBE DOS AMIGOS DA TAP

O vôo inaugural Lisboa/Lourenço Marques com jactos, foi rico de consequências para nós muito lisongeiras. Se, por um lado, conseguiu congregiar personalidades das mais destacadas da vida portuguesa — cujo convívio, durante dias, se mostrou francamente agradável — por outro deu-nos substanciais razões de regozijo. Além do êxito alcançado (que toda a Imprensa de Lisboa, de Luanda, da Beira e de Lourenço Marques sublinhou, em termos explícitos, através de reportagens por vezes extensas), deu-se um episódio com repercussões de invulgar significado: Em plena Reserva da Gorongoza, durante uma pausa no deslumbrante «Miro-Hipo», o Dr. Albano de Magalhães, exprimindo sugestões que «andavam no ar», agitou esta iniciativa: — Formar-se um «Clube dos Amigos da TAP. Encontrava-se ausente o Eng. Vaz Pinto, que se tinha deslocado a Cabora-Bassa, à Rodésia e à África do Sul, a esta última a convite da South Africa Foundation, mas os «conjurados» resolveram manter sigilo em torno da sua decisão. Nunca tantos souberam guardar um segredo! Com efeito, não houve, que se saiba, qualquer inconfidência... Tornou-se à Beira, regressou-se a Lisboa, decorreram bastantes dias, até que, por fim, os convidados da TAP promoveram «um jantar de amizade», no «Tavares», em testemunho de congratulação pelo êxito do vôo e dos actos a que ele deu lugar, em Moçambique. Só então, em nome de todos, o Dr. Albano de Magalhães revelou o essencial propósito da afectuosa reunião. No meio de calorosos aplausos, a ideia de se constituir o «Clube dos Amigos da TAP» foi prontamente aprovada por aclamação. Decidiu-se constituir uma comissão — Dr. Albano de Magalhães, Dr. Gerales Cardoso, Dr. Mário de Oliveira, Dr. Simões Pedro e jornalista Ferreira da Costa — para elaborar os respectivos estatutos. Surpreendido e até um tanto emocionado, será justo acentuá-lo, o Eng. Vaz Pinto agradeceu a iniciativa, quer em nome da TAP, quer em seu nome pessoal. Afirmou que o vôo inaugural Lisboa/Lourenço Marques lhe deixará a mais grata lembrança. Estava certo de que os seus colaboradores se sentiriam, igualmente, satisfeitos pelo clima de afectuosa convivência que sempre existiu e que, afinal, persistiu depois do regresso. Terminou o jantar no «Tavares» na mesma atmosfera de cordialidade comunicativa, e sob a dominante ideia de se acelerar a formação do Clube. Com efeito, depois de alguns encontros da comissão, na Casa de Moçambique, a TAP reuniu os seus bons amigos naquela prestigiosa agremiação. E ali estiveram, de novo, os participantes do vôo. Na mesa da presidência, sen-

taram-se, com suas esposas o Eng. Vaz Pinto, presidente da TAP; o General Andrade Silva, chefe do Estado Maior do Exército; Almirante Lopes Alves, Dr. Pires de Lima, director-geral da Administração Política e Civil do Ministério do Interior; e o Eng. Mendes Barbosa, vice-presidente da Companhia. Entre os convidados, estavam também, a comissão organizadora do «Clube», os elementos do conselho de administração e do conselho fiscal da TAP.

Depois de usar da palavra o Dr. Simões Pedro, para agradecer a escolha da Casa de Moçambique, a que preside, para a reunião, falou o Eng. Vaz Pinto que agradeceu a hospitalidade daquela casa e anunciou que, por proposta do Dr. Albano Magalhães estava lançada a ideia de criação do «Clube dos Amigos da TAP», tendo os estatutos sido elaborados pelo Dr. Gerales Cardoso, e cuja estrutura foi já discutida sob vários aspectos pela comissão organizadora.

A seguir, o orador leu o artigo 5.º dos estatutos que considera sócios fundadores todos os inscritos na comissão organizadora para a constituição dos estatutos e que participaram na viagem inaugural da TAP de Lisboa/Lourenço Marques em 1970, incluindo as tripulações dos respectivos aviões.

A associação — disse o Eng. Vaz Pinto — nasce em Lisboa mas pode estender-se a vários pontos do país e ao estrangeiro, onde se encontrem comunidades portuguesas para as quais a TAP é um motivo de orgulho e uma forma de contacto com a Pátria. Depois, o orador propôs a aprovação como sócio honorário do Dr. Pires de Lima, a quem os estatutos da associação foram apresentados para o sancionamento legal.

Por fim, o Eng. Vaz Pinto fez o elogio de individualidades que constituiram o grupo que participou na viagem inaugural, a qual decorreu no melhor ambiente.

Depois falaram ainda vários oradores, como o Dr. Pires de Lima, Dr. Albano de Magalhães e Almirante Lopes Alves, tendo, por fim, havido troca de sugestões.

A terminar a reunião, foram projectados dois filmes — um documentário sobre a ilha de Moçambique e outro sobre a viagem inaugural.

Os estatutos seguiram por conseguinte, os trâmites convenientes. Tudo se processará na cadência mais favorável e, em breve, poderemos registar a concretização do empreendimento nascido, naquela tarde memorável, sob o signo da Amizade, no «Miro-Hipo» da Gorongoza.



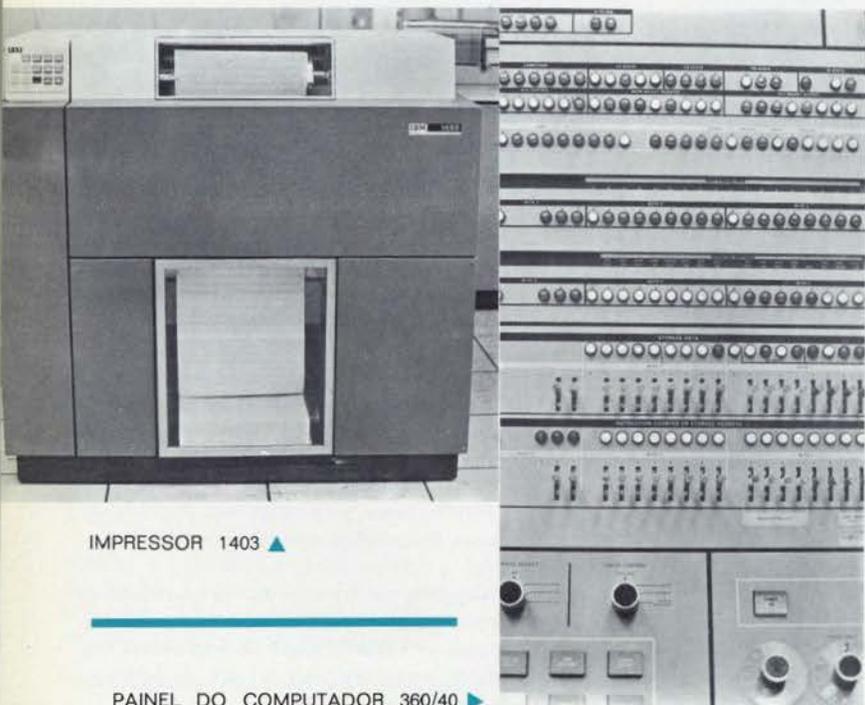
NOS BASTIDORES DA TÉCNICA

HÁ aspectos, na vida interna de uma grande organização intercontinental de transportes aéreos, que o público, em geral, ignora. Porque estão longe dos seus olhos. Decorrem nos amplos bastidores da Técnica mais evoluída. Processam-se serena e constantemente, com dedicado esforço de pessoal especializado e utilização de equipamento extremamente complexo. E, como corolário dessa actividade tão discreta como eficaz, o público, viajante ou carregador, sente que pensaram nele, que dele cuidaram, que «alguma coisa se passou», que alguém velou e tudo preparou, de modo que nenhum pormenor dependa do factor

«acaso» ou de um «improvisos». Em questões desta delicadeza, o acaso não tem aceitação e o improviso não encontra lugar.

Falaremos, hoje, apenas de um desses aspectos — talvez um dos que mais se situam fora da atenção directa do passageiro e do carregador — os quais se limitam, evidentemente, a beneficiar do muito que se fez, zelando por eles, sem estridências, sem «espectáculo»... Aliás, mesmo que, circunstancialmente, este ou aquele pudessem observar, dificilmente teriam ideia clara e completa de quanto ocorre, às vezes em fracções de segundo. Porque, evidentemente, «aquilo» é terreno para iniciados.

O Serviço de Processamento da Informação da TAP preparou para o leitor um trabalho que terá, decerto, interesse, pois sugere, pelo menos, em palavras directas e simples, todo um mundo de operações complexas, delicadas, que vêm a reflectir-se, finalmente, no perfeito andamento de quanto serve bem o passageiro e o carregador, — todos os que em nós confiem e conosco convivam. Título do pequeno esboço explicativo: «Fantasia das Realidades». Com efeito, notar-se-á adiante como a «realidade», neste domínio, excede o que, vulgarmente, se classifica de «fantasia». Ora vejamos:



IMPRESSOR 1403 ▲

PAINEL DO COMPUTADOR 360/40 ►

TELEVISÃO. Departamento S. Ouvese, algures, no episódio de Domingo: — «Mr. King, aqui tem o veredicto do computador: O esqueleto tem as dimensões de Mr. X..... O crânio corresponde às características de Mr. X..... **CONCLUSÃO:** Mr. X..... deve estar morto...».

No S.P.I., as realidades são diferentes. Mas, não será a verdade mais «absurda» do que a ficção?!...

Atente nestas verdades, Mr. TAP:

— O nosso computador 360/30, essencialmente dedicado ao trabalho administrativo (BATCH), duplicou a sua capacidade de memória, quer dizer que, actualmente, dispõe de uma «memória» com 65.536 posições!

— As unidades de discos, que quase quadruplicaram a sua própria capacidade, estão aptas a registar 29 milhões e 176 mil caracteres em cada um dos seus 5 discos. Quer isto dizer, de modo figurativo, que podemos «armazenar» em disco (num só disco) num qualquer instante, um livro de boa letra, com cerca de 14.600 páginas, de 36 linhas cada,

tendo, cada linha, entre letras e espaços de separação entre palavras, 55 caracteres do alfabeto. Em números decimais, teríamos o dobro.

— Como, se tanto não bastasse, outros arquivos ajudam a prodigiosa memória da nossa máquina: em fita magnética (TAPES e CASSETES).

— Para editora da sua «literatura», este sistema utiliza uma impressora que regista explicitamente, em papel, nada menos do que 1.100 linhas, por minuto, 132 caracteres por linha, 73 páginas do livro, naquele tempo.

— O sistema de «CHECK-IN» automático trabalhando em «Real Time», ocupou, exclusivamente, um outro computador: o 360/40 IBM.

Ao seu serviço, muitas «secretárias»: terminais com visor de televisão, «printers» e «teleprinters»...

Forneça-lhe estes dados: número de voo, número de passageiros, sexo, classe, número de volumes na bagagem e seu peso. Através dos seus colaboradores, ele dir-lhe-á a versão do voo, se dispõem de lugar e outras coisas mais. No encerramento do voo, emitirá a «load sheet» e a «load message» e fornecerá os dados relativos ao peso e balanceamento.

Prezado e curioso Mr. TAP: Não queremos assustá-lo. Contudo... Dir-lhe-emos que a nossa unidade de discos transfere 312.000 caracteres num só segundo: 156 páginas, do tal livro.

Dir-lhe-emos ainda que, entre a pergunta e a resposta, no sistema de «Check-in»,

entre o Aeroporto e o nosso «cérebro», decorreram menos de 2 segundos...

E, já agora, dir-lhe-emos que os nossos computadores procuram e dispõem de qualquer informação gravada em disco, quando a mesma se torna necessária, em apenas 75 milésimas de segundo (TEMPO MÉDIO DE ACESSO).

Não é muito, mas... Com um ficheiro bem organizado, uma secretária expedita, não levará, seguramente, menos de 3 minutos a colocar uma ficha, pronta a ser lida, à frente de quem a usará: 2 minutos para o caminho de ida e volta, um para procura. Nesse intervalo de tempo, o computador terá feito igual trabalho sobre um volume equivalente a 2.400 fichas registadas.

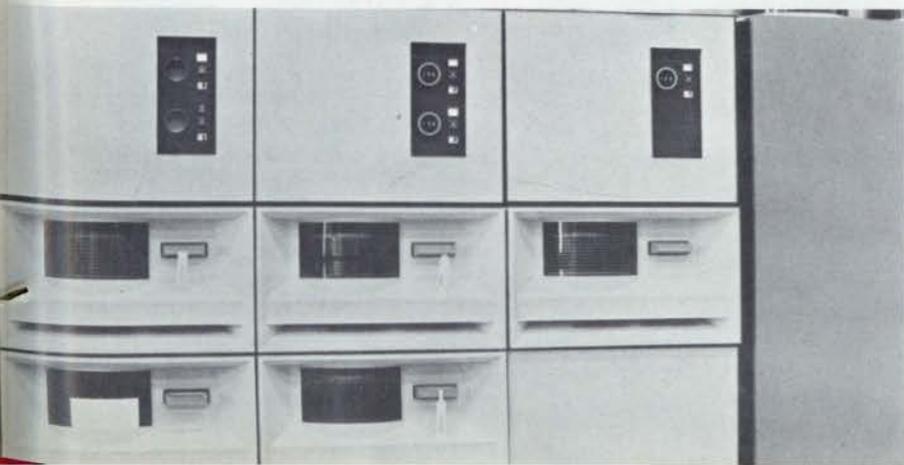
SERVIÇO DO PROCESSAMENTO DA INFORMAÇÃO

VERDADE EM MICRO-SEGUNDOS



PORMENOR DA SALA DOS COMPUTADORES ▲

▼ UNIDADE DE DISCOS 2314 DE CINCO MÓDULOS



PROCESSAMENTOS SOBRE RECEITAS PASSAGENS, CARGA, CORREIO, DESPESAS E ORÇAMENTOS, VENCIMENTOS, MATERIAIS E CUSTOS, APURAMENTOS ESTATÍSTICOS E OUTROS

- Número de programas elaborados para estes processamentos: aproximadamente 150
- Média mensal de novos registos introduzidos naqueles processamentos 650.000
- Capacidade máxima, instantânea («on line»), das memórias auxiliares, no sistema 360/30 (5 unidades de disco e 2 de banda), em milhões de caracteres 200
- Velocidade média de acesso a uma pista de registos, em disco (em milésimas de segundo) 75
- Tempo médio de acesso a uma informação particular, contida na pista dos registos (em milésimas de segundo) 12,5

Introdução: Moraes Alvim

Texto: Sérgio Fernandes Figueiras

Supervisão Técnica: Fernanda Guadalupe Ribeiro Mouta



JORGE DE LEMOS PEIXOTO

ALGUNS PROBLEMAS DECORRENTES DO EMPREGO DOS AVIÕES SUPERSÔNICOS

Estamos no limiar da era do transporte supersônico: no último dia de 1968, os russos fizeram voar o protótipo do seu avião supersônico, o «TU-144», antecipando-se espectacularmente ao protótipo anglo-francês «Concorde». Os ensaios destes aviões têm prosseguido, de forma mais ou menos satisfatória, já se tendo atingido velocidades superiores a Mach 2, havendo quase a certeza de que por uns três ou quatro anos estarão em serviço nas linhas aéreas mundiais.

Os problemas tecnológicos levantados, embora formidáveis, não constituem obstáculo insuperável, mas que dizer das tremendas implicações operacionais? E o «estampido sónico», os atrasos nas saídas e chegadas resultantes dos problemas de controle de tráfego aéreo, as implicações na carga útil devidas quer a ventos e temperaturas não previstos, obrigando a um substancial aumento de combustível?

Ainda se dispõe de alguns anos para se darem soluções práticas a estes factos, mas mesmo assim parece duvidoso que se consiga resolvê-los por forma completa e eficiente.

Os russos também os terão encontrado, alguns até por forma mais aguda do que os Países Ocidentais, como as consequências do estampido sónico por cima da terra. Mas, até agora, desconhecem-se completamente quais sejam as soluções que porventura eles lhes tenham dado.

Até há pouco tempo, quando estes aviões tivessem de voar a velocidades subsônicas, em vez das supersônicas, durante a subida ou descida (por causa da proximidade de áreas habitadas), o consumo aumentaria extraordinariamente. Assim a BAC — o fabricante inglês do «Concorde» — projectou o seu programa de vendas à base da venda de 250 aviões para as empresas de transporte até 1980, visto que o Governo Britânico exprimiu a intenção de proibir voos a velocidades supersônicas sobre a terra. Mas os técnicos dos TSS conseguiram melhorar as características de consumo a Mach 0,93 de modo a exceder em apenas 3% o consumo a velocidades supersônicas, o que, aparentemente constitui uma penalização diminuta, e é-o na realidade, sob o ponto de vista de tempo total gasto, num voo transatlântico, tanto mais que essa velocidade subsônica apenas é utilizada durante relativamente pouco tempo. Mas em consumo total, já o mesmo se não pode afirmar, pois os consumos destes aviões atingem valores extremamente elevados. Mesmo assim, o pequeno aumento de consumo apontado não é desprezível, tendo a ICAO e a IATA organizado reuniões para estudo destes problemas. Pelas previsões destes organismos, em 1978 deverão verificar-se 73.000 voos transatlânticos de TSS! Um tão elevado número de voos — média de 100 diários em cada sentido — dará lugar a um problema dizendo respeito

a control de tráfego aéreo, pelo menos em horas de ponta. A ICAO encara a sua solução pelo estabelecimento de caminhos organizados. Com esta técnica, os aviões num voo transatlântico de longo curso, em vez de voarem segundo um círculo máximo ou por um caminho de mínimo tempo («least time track»), terão de utilizar um dos caminhos organizados. A diferença entre o círculo máximo e os caminhos organizados é muito pequena, mas devido ao extraordinariamente elevado consumo, esse quantitativo não é por forma alguma negligível. De Londres/ou Paris a Nova Iorque, estabelecer-se-ão 8 destes caminhos, separados lateralmente de 60 milhas náuticas. A distância de Londres a Nova Iorque pelo círculo máximo é de 2.989 milhas náuticas, sendo de 3.056 e 3.421 m. n. respectivamente, pelo caminho organizado mais curto e o mais longo. O tempo gasto por um e outro percurso é desprezível, mas o mesmo já se não diz do consumo de combustível e da carga útil. Segundo a estimativa da ICAO, em cada voo, isto representa uma despesa suplementar de U.S.\$260 apenas em combustível extra, ou U.S.\$400 entrando em linha de conta com a possível perda de carga útil. Num ano, com o volume de tráfego previsto, a 6th Air Navigation Conference calcula em U.S.\$19,9 milhões a despesa suplementar devida a estas implicações, uma cifra demasiadamente

elevada, mesmo em termos «supersónicos»!

Uma dôr de cabeça para as Administrações das empresas que utilizarão estes aviões será o extraordinariamente elevado preço inicial que eles representarão, e os seus também muito elevados custos directos operacionais. Com os coeficientes de utilização hoje observados, será impossível manter as tarifas actuais, mesmo as de 1.ª classe como a IATA desejaria.

Todos esperam que os TSS tenham uma marcada influência no Transporte Aéreo Comercial. É claro que não há dúvida de que o facto de reduzir a metade o tempo de voo de longo curso representa um verdadeiro progresso. Mas é indispensável ter presente que uma tal viagem não começa nem termina nos aeroportos, e as soluções dos problemas de tráfego e manuseamento da carga estão longe de ser resolvidos ao ritmo da tecnologia supersónica. Mesmo as complicações da superfície e de alfândega têm um efeito «retardador» na execução rápida das deslocações.

Com o enorme aumento que o tráfego aéreo vai ter, os aeroportos actuais serão inadequados para arcar com esse tráfego. Por essa razão, os principais aeroportos e terminais aéreos serão aumentados e melhorados, como será o caso de Londres, Paris-Nord, Lisboa, Madrid, Chicago, Rio de Janeiro, etc. Até se prevê a realização de novos conceitos, como é o caso do terminal subterrâneo «Aeropoço», projecto para Los Angeles...

Uns tempos depois de termos elaborado as considerações anteriores, a imprensa Diária referiu-se por forma razoavelmente circunscrita e espectacular, à votação final em Washington, conde-

nando o TSS americano. Tal facto não constitui surpresa considerável para quem acompanhava os debates de que as revistas da especialidade, sobretudo as americanas, e designadamente as profissionais, se faziam eco.

As conclusões tiradas é que, no nosso entender, serão talvez um pouco extemporâneas («à sensation»), pois não nos parece que o conjunto anglo-francês esteja disposto a dizer pura e simplesmente «acabou-se o Concorde, paciência», depois de ter gasto 1 Bilião de Dólares — tal foi a verba pendida até ao presente com esse projecto!

Nada melhor do que a apresentação concreta e objectiva das notícias, tais como as agências as transmitiram:

ESTOCOLMO 25 (Março) —

«A votação final em Washington, contra o SST» é um acontecimento considerável.

Foi o gesto de interrupção necessário. O «SST» deixou de existir e o «Concorde» está ameaçado — declarou Jean Jacques Servan-Schreiber, que acrescentou: «Agora é uma ocasião para que a Europa e a América unam os seus conhecimentos, os seus recursos e os seus esforços num projecto comum que conduza a um aparelho supersónico viável». (F. P.)

LONDRES, 25

O abandono do «SST» americano não terá efeito directo no «Concorde» — declarou um porta-voz da British Aircraft Corporation, salientando as diferenças que existem entre o aparelho franco-inglês e o projecto americano de avião supersónico.

... .. — (F. P.)

WASHINGTON, 25

O Presidente Nixon afirmou que ficara muito desgostoso e desapontado por o Senado ter rejeitado a continuação dos trabalhos de construção do avião de transporte supersónico americano «SST».

A votação foi uma «derrota» — acrescentou —, mas os Estados Unidos continuaram com o seu desenvolvimento aerospacial.

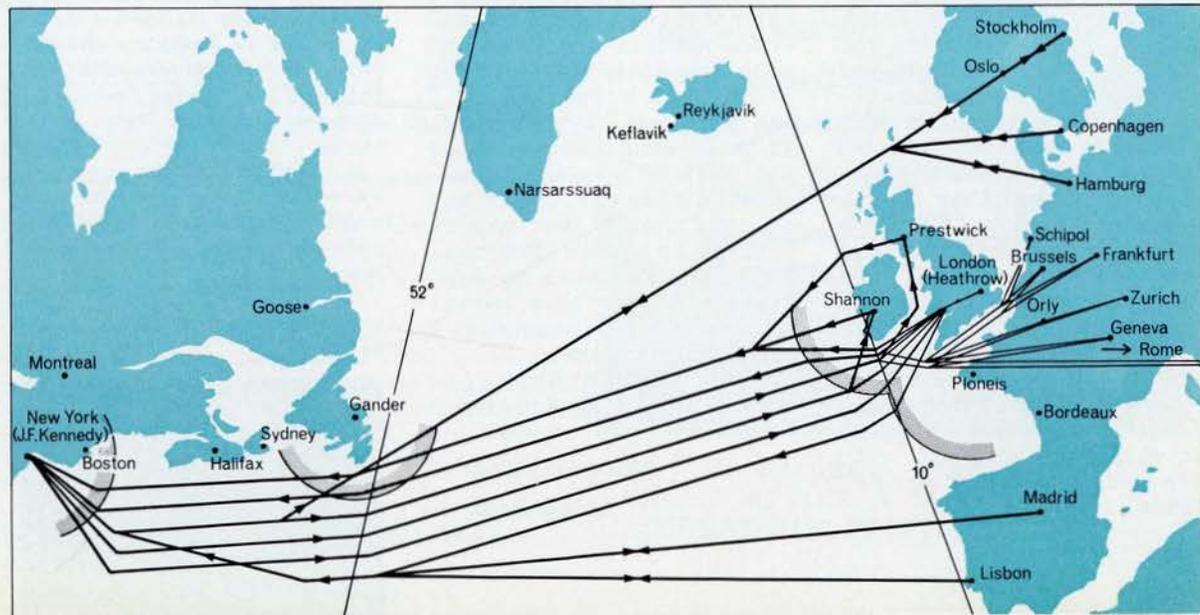
William Magruder, administrador desse programa governamental, acrescentou que uma comissão de bancos de Nova Iorque e da Califórnia lhe daria brevemente a sua resposta final sobre o financiamento privado. — (R.)

NOVA IORQUE, 25

O «New York Times» anunciou que a firma japonesa «Ataka Trading» sondou a semana passada, os dirigentes americanos, quanto à possibilidade de compra das patentes de construção do avião supersónico «SST». (F. P.)

De tudo isto, parece concluir-se que embora não absolutamente «abortado» o projecto do TSS americano, se encontra seriamente comprometida a sua realização — pelo menos para um futuro relativamente próximo.

As considerações que se deixa transparecer nas entrelinhas devem ter doído profundamente na orgulhosa indústria americana, tanto mais que, por mais de uma vez, se havia declarado que, não obstante o «Concorde» e o «TU-144» se encontrarem em fase nitidamente mais adiantada, o projecto americano, embora indiscutivelmente ainda mais caro inicialmente, graças à sua maior capacidade de transporte, seria a realização de melhores perspectivas económicas a distância, não se cansando os americanos de apregoar que iria constituir um espécime da «2.ª geração».



digno de
REGISTO

DOIS DEPOIMENTOS TÃO EXPLÍCITOS COMO SIGNIFICATIVOS

É sempre com o maior agrado — e vivo reconhecimento — que recebemos depoimentos dos nossos amigos e passageiros, pois muita atenção nos merecem, até — se sobretudo — nos trazem sugestões úteis. Em qualquer caso, serão bemvindas as expressões que testemunhem compreensão pelo esforço que se faz na TAP, para bem servir. Queremos arquivar, hoje, dois documentos significativos. O primeiro, do Dr. G. Bowker, de Johannesburgo, é do seguinte teor:

The Managing Director,
TAP-Portuguese Airways,
P. O. Box 10008,
JOHANNESBURG.

Dear Sir,

It was my pleasure in recent weeks to fly TAP from Johannesburg to Lisbon and from Lisbon to London. In the course of this visit overseas, my family and I flew with BEA, Swiss Air, Alitalia and BOAC. I hope it will be of interest to you to know that, in our considered opinion, the dress and general attentiveness of your hostesses, both in the air and on the ground, the standard of service and the high quality of your catering were outstanding and superior in all respects to that experienced on the other airlines mentioned. We were indeed sorry that we had not elected to return from Europe on your airline.

Regrettably it will be a number of years before we are in a position to make a return visit to Europe but, when the time does arrive, we will look forward with pleasure to flying TAP again.

I shall have no hesitation in recommending your airline to friends and acquaintances who may, at some stage, be flying overseas.

Yours faithfully,
G. BOWKER.

No segundo, firmado pelo Sr. Allan Boas, de Springfield, Massachusetts, diz-se o que adiante se lerá:

February 25, 1971

TAP Portuguese Airways
Executive and General
Office
601 Fifth Avenue
New York City, New York

Attention: General Manager

Dear Sir,

I recently had the pleasure of flying in one of your 707's on a charter flight to Lisbon Portugal and return and wanted to express my complete satisfaction for the excellent service and fine treatment that we all received. Your food and wines were of the best and your stewardess' were most polite and cooperative. I can not speak highly enough of your excellent service and will be pleased to recommend your airline to any of my friends that may be flying to either Portugal or Spain. You have my permission to use this letter in any advertisement you might have in mind.

With best wishes for your future I am sincerely yours.

Sincerely yours,
Allan Boas



DIRECTOR DOS SERVIÇOS DE OPERAÇÕES E TRÁFEGO

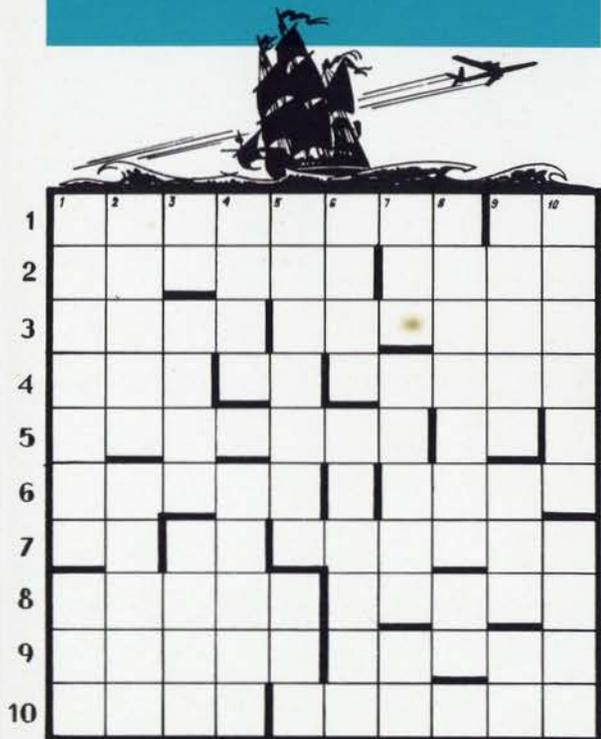
No princípio do ano, foi nomeado pelo Conselho de Administração, para exercer o cargo de Director dos Serviços de Operações e Tráfego, o Eng. Fernando dos Santos Belém Monteiro que, desde 1968 desempenhava o cargo de Adjunto daqueles Serviços, responsáveis por inúmeras actividades específicas da Companhia.

O Eng. Belém Monteiro é um técnico de comunicações sobejamente conhecido nos meios aeronáuticos, tendo precisamente ingressado para exercer funções específicas relativas à sua especialidade, tendo-as exercido nos quadros da Direcção Geral da Aeronáutica Civil (Repartição de Segurança Aeronáutica), concretamente nos Serviços Centrais dos Aeroportos de Lisboa, Porto, Sal e Luanda.

Já na TAP foi o principal responsável e orientador do grupo constituído para o estudo e processamento da automatização do respectivo Centro de Comunicações.

Tem representado a Companhia em numerosas missões de serviço ao estrangeiro.

PASSATEMPO



PALAVRAS CRUZADAS

HORIZONTAIS:

1 — Pool Partner da TAP; Nota musical. 2 — Carta de jogar; Bagos. 3 — Animal aquático; terreno. 4 — Nome de mulher; Rolls Royce; Madre. 5 — Dormirias; caminhar. 6 — Anão; luto. 7 — Dormir; Nota musical; Cortar. 8 — Atasca; Tolo. 9 — Corto; conjunto guerreiro. 10 — Local; Chegar.

VERTICAIS:

1 — Antepassado; Lia. 2 — Fase de insecto; Ver. 3 — Vi (inv.º); Tubo; Sem força. 4 — Máquina de tecer; Medida inglesa. 5 — Montes artificiais; Giboia (inv.º). 6 — Greis; Insecto. 7 — Nome de homem (inv.º); Espádua; Aqueles. 8 — Deteriorar; Reis (abrev.). 9 — Que dá; Companhia de Aviação; Basta. 10 — Apelido; Varrer.

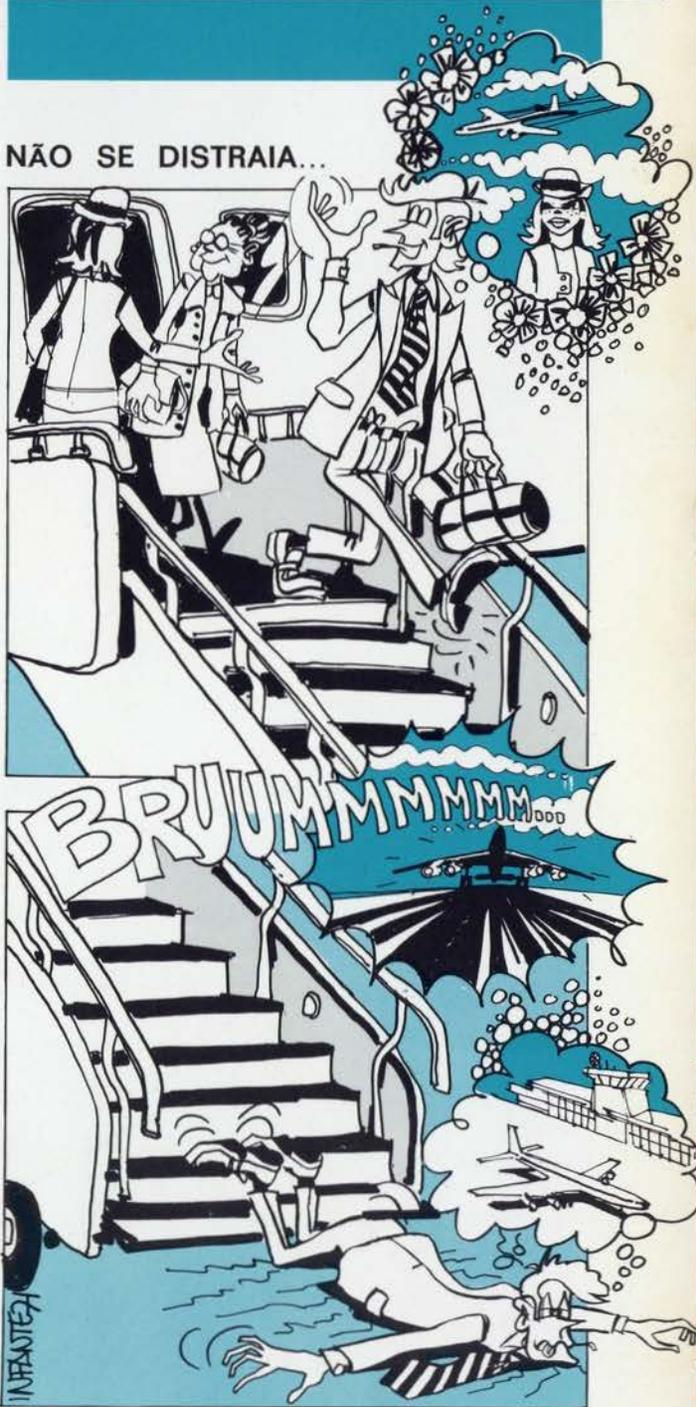
LEGENDA DA CONTRA CAPA

Maria Teresa Monteiro de Oliveira apresentou no Concurso de Punta del Este o antigo traje de noiva de Viana de Castelo.

Depois do seu regresso do Uruguay, por iniciativa da Comissão Municipal de Turismo dessa cidade, foi homenageada nos Paços do Concelho, tendo, entre diversas outras individualidades estado presentes o Embaixador daquele País, o Chefe do distrito, o Presidente da Câmara, o Vice-Presidente da TAP e o Representante no Porto da Companhia, diversos elementos da Comissão de Turismo, etc.

Também lhe foi oferecido um almoço no Hotel Afonso III, a que se seguiu um espectáculo com grupos folclóricos.

NÃO SE DISTRAIA...



...SÓ OS NOSSOS COMANDANTES ESTÃO APTOS A REALIZAR ATERRAGENS PERFEITAS



VicE
rainha
do AR
1971

LER NA PÁGINA 20