

5 601702 777091  
 075783  
 00145



# TakeOff

Informação Aeronáutica

- AVIAÇÃO COMERCIAL
- AVIAÇÃO GERAL
- AVIAÇÃO MILITAR
- AEROMODELISMO
- SIMULAÇÃO
- VOO À VELA
- HISTÓRIA DA AVIAÇÃO
- SAFETY
- PLANE SPOTTING

Directora: Ana Arvanas E-mail: info@takeoff.pt http://www.takeoff.pt Rua Sofia de Carvalho, Nº 29 A 1495-122 Algés Telefone: 214 121 071

PREÇO 2,5 €  
 Publicidade Mensal  
 JULHO 2011  
 ANO 13 Nº 145  
 WWW.TAKEOFF.PT  
 TODOS OS DIAS NOTÍCIAS ON-LINE

## “Sobre as asas ínclitas da fama voam os militares da Esquadra 502”



Recepção do novo Boeing 777-300ER da TAAG



- Aero Club de Portugal
- Cosford Airshow 2011
- Plácido Air Cup 2011

PUBLICIDADE

# 540



A sua companhia aérea de baixo custo.

Rua da Samba, Nº 56, Bairro Azul Luanda - Angola Telefones: 244 222 351540/244 222 355180  
 Cabinda: 231 200065 - Soyo: 917 031317 - Benguela: +272238754/+917 031693 - Lubango: 917 031694  
 E-mail: info.angola@fly540.com Website: www.fly540.com

A LONRHO COMPANY

## Estacionamento Low Cost

Lisboa, Porto, Faro  
 3 aeroportos, 1 tarifa



800 91 90 91  
[www.parking.ana.pt](http://www.parking.ana.pt)

\* Tarifa sujeita ao momento de compra.

RESERVE ONLINE  
 Desde  
**€5,00\***  
 por dia

## AERO CLUB DE PORTUGAL, JUNTOS HÁ 102 ANOS PELA CAUSA DO AR

**Texto: Ana Sofia Ribeiro**  
**Fotografia: Guilhermino Pinto**

Testemunharam as duas grandes Guerras Mundiais, viram de perto a revolução do 25 de Abril, viveram vários regimes políticos, desde a monarquia à actual democracia republicana. A história do Aero Club de Portugal confunde-se com a própria história do país e, hoje, com mais de 100 anos de vida, continuam a ser uma associação distinta, quer a nível nacional, quer internacional. O segredo está no gosto pelo ar, mas também em terra, onde são oferecidas as melhores condições aos mais de oito mil sócios.

Óscar Monteiro Torres, Gago Coutinho e Sacadura Cabral são alguns dos nomes mais reconhecidos deste que foi o primeiro aeroclube a nível nacional, criado em 1909, mas muitos outros se destacaram desta lista, como candidatos à presidência da república, figuras do Estado Novo e do pós-25 de Abril, e outros anónimos que se juntaram em prol do desenvolvimento da aeronáutica em Portugal. Hoje, o aeroclube já percorreu 102 anos de vida, um percurso majestoso e cheio de altivez. "Não há muitas instituições no nosso país que consigam completar um centenário, muito menos na aeronáutica, um meio exigente onde vemos os projectos nascer e morrer com excessiva celeridade. Por isso, é muito grato ver um clube, uma associação sem fins lucrativos, a perdurar tanto no tempo e a continuar a ser reconhecido como uma marca de nacionalidade". As palavras orgulhosas são do actual presidente do Aero Club de Portugal, que não poupa elogios à instituição que dirige. Em entrevista ao Take-Off, e quando questionado sobre se estar à frente de um aeroclube como o de Portugal é efectivamente um orgulho, Paulo Moura Marques confessou que é "fundamentalmente um dever e uma responsabilidade, mais do que um prazer". Esse só se sentirá, nas palavras do presidente, "misturado com o orgulho", no final do seu mandato, que deverá terminar dentro de três anos, se não se recandidatar.

Entre a jóia de inscrição e a cota anual de cerca de 90 euros por ano, as vantagens de ser sócio deste aeroclube, nas palavras do seu dirigente, não se esgotam: "É a mais antiga instituição e, além disso, do ponto de vista teórico, prático e de equipamentos, tem as melhores condições. Tem também a maior frota privada em termos de aeroclubes em Portugal e é relativamente ampla, podendo satisfazer diferentes necessidades, nomeadamente da escola, de desenvolvimento do

piloto e de viagens. Deveremos ser também o aeroclube que tem maior actividade durante o ano e o que está melhor organizado". Paulo Moura Marques fez também questão de esclarecer neste âmbito que, ao contrário do que se possa pensar, o Aero Club de Portugal não tem qualquer tipo de apoio público ou estatal, dirigindo-se com os seus próprios meios, mais um motivo de reconhecimento desta instituição.



Cessna 172 Skyhawk junto ao hangar do AeCP

Actualmente, com uma frota de 12 aeronaves, entre elas três Cessna 152, dois Cessna 172, um Piper Arrow, um Socata Rallye, um Piper Cherokee, três planadores e um Chipmunk, que de momento não está a voar, o aeroclube disponibiliza os aviões aos sócios, nomeadamente para voos de proficiência para manutenção, para aeronaves mais complexas ou para lazer, num valor que varia entre os 105 e os 170 euros, dependendo do avião em causa. A operação dos planadores a partir de Ponte de Sor também já é uma realidade. Depois de Sintra e Évora, a localidade alentejana acolhe, pela primeira vez na história do Aero Club de Portugal, a segunda base permanente para operação de voo à vela, a dividir com Cascais.

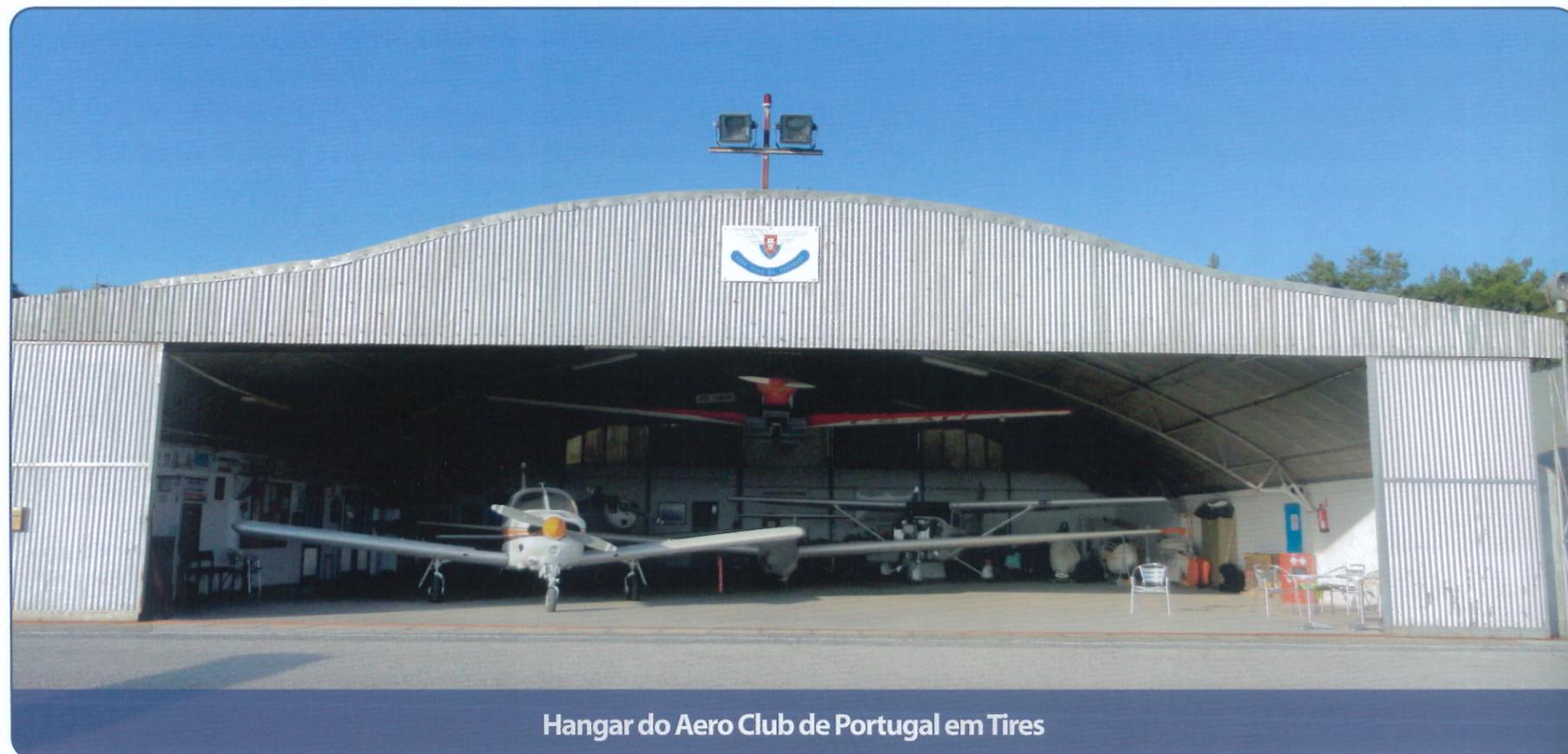
De entre os projectos a curto prazo, Paulo Moura Marques destaca o alargamento geográfico ao norte do país e arquipélagos, a possível introdução de helicópteros na sua frota e actividade e, em parceria com o Instituto de Formação Aeronáutica (IFA), voos por instrumentos a título constante e, quem sabe, cursos profissionalizantes. Maior número de sócios, de aeronaves e de horas voadas são os objectivos do Aero Club de Portugal para os próximos anos, não esquecendo a forte aposta no reforço da sua posição e crédito a nível internacional, não fosse o próprio dirigente desta aeroclube também o actual vice-presidente da FAI (a Federação Aeronáutica Internacional). ■



Paulo Moura Marques, presidente do AeCP



Planador e Chipmunk, ambos propriedade do AeCP



Hangar do Aero Club de Portugal em Tires

# O AERO CLUB DE PORTUGAL



Corria o ano de 1898 quando foi criado o primeiro Aero Clube na Europa, o "Aero Club de França", seguindo-se-lhe a FAI "Federation Aeronautique International", com origem no Congresso Olímpico de Bruxelas de 1905. Em Paris é criada, a 30 de Agosto de 1909, por iniciativa do Visconde de Faria, uma Sociedade Aeronáutica designada por "Académie Bartholomeu de Gusmão", com origem nas comemorações do 2º centenário deste célebre pioneiro português criador da "Passarola", o primeiro "aparelho voador mais leve do que o ar". Portugal não podia ficar imune a todos estes novos ventos no sector da aeronáutica que despontavam. A 17 de Outubro de 1909, o francês Armand Zipffel apresenta no Hipódromo de Belém, o primeiro campo de aviação português, um avião Voisin-Antoinette com um motor de 40 cavalos, no qual conseguiu o que não foi para além de um pequeno "salto de lagosta" de 200 metros. Este feito marcou a data do primeiro voo no nosso país de um aeroplano a motor, apenas seis anos depois do feito dos irmãos Orville e Wilbur Wright em Kitty Hawk (Carolina do Norte).



É, então, que nasce esta centenária instituição, fundada a 11 de Dezembro de 1909, com a designação de "Aero Club de Portugal", tendo a sua sede provisória na Associação dos Engenheiros Civis Portugueses no Terreiro do Paço. Tinha à época 30 aderentes, na sua maioria oficiais de engenharia, entre eles o Coronel Fernando Eduardo de Serpa Pimentel, os Capitães Visconde de Asseca (Salvador) e Pedro Fava Ribeiro de Almeida, Tenentes Raúl Esteves, António Augusto Figueiredo, Duarte Figueiredo do Nascimento Veiga, Manuel Gonçalves da Silveira e Castro, Francisco Maria Henriques, Jaime Augusto Rosa, Rui Ribeiro, Gustavo Tedeschi Correia Neves, Sousa Aguiar, 2º Tenente da Armada Lopes Vilarinho, Alferes Luis de Albuquerque Gusmão e ainda os civis Augusto Sotero Esteves Júnior, Plácido Duro, Henrique Monteiro de Mendonça, Júlio César de Carvalho Teixeira, Jaime Martins Coelho e João Gouveia.

Foi nomeado seu primeiro presidente o Coronel Eng.º Fernando Eduardo de Serpa Pimentel, não podendo, contudo, deixar de referir o seu sócio número 1, o então Capitão Pedro Fava Ribeiro de Almeida. Entre outras, o Aero Clube tinha por missão a propaganda aeronáutica, encetar relações com entidades congêneres no estrangeiro, organizar conferências, concursos de papagaios, publicar artigos, promover a criação de um museu da aviação e organizar uma biblioteca aeronáutica.

Foi este Aero Clube que lançou entre os sócios e público em geral o gosto pela causa do ar, tendo realizado inúmeras palestras e conferências, criado uma biblioteca aeronáutica e preparado um Concurso de Papagaios, instituindo para tal a "Taça Aero Club de Portugal", concebida pelo escultor João da Silva. A 20 de Janeiro de 1910 tem lugar a sua 1ª Assembleia Geral e é apresentado à direcção o pedido para a execução do projecto de um aeroplano inventado por João Gouveia. Em Abril seguinte foi cedido, pelo Ministério da Guerra, como campo provisório do Aero Clube o hipódromo de Belém.

A 28 de Março, o sócio Gustavo Tedeschi Correia

Neves propõe o estabelecimento de uma Terminologia Portuguesa a adoptar nas publicações nacionais. Em 1911, estabelece a sua sede na s/loja do nº 81 da Rua Nova do Almada e edita a sua primeira revista aeronáutica, o "Boletim do Aero Club de Portugal", que deu posteriormente origem à "Revista Aeronáutica" no ano seguinte, sob a direcção de Duarte Veiga. A 10 de Setembro de 1912, após ter efectuado numa escola de pilotagem em França, o seu primeiro voo num avião Maurice Farman, o seu sócio Alberto Sanches de Castro realiza no Mouchão da Póvoa de Santa Iria quatro voos num monoplano Blériot, semelhante ao que fez a travessia do Canal da Mancha com um motor Anzani de 25 cavalos. No último voo percorreu a significativa distância de 450 metros em 30 segundos, tendo atingido a vertiginosa altura de 5 metros, o que lhe valeu o título de "primeiro português a voar num avião com motor" no nosso espaço aéreo.

A 28 de Janeiro de 1913, o Aero Clube passou a representar no nosso país a FAI, "Federation Aeronautique International", sendo o 18º país inscrito nesta organização.

Nesse mesmo ano é elaborado um projecto-lei para que o Aero Club de Portugal passasse a ser considerado uma instituição de utilidade pública. Em 1913 temos o nosso primeiro mártir alado, D. Luís de Noronha, primeiro piloto português que obteve a sua "carta" de piloto aviador concedida segundo os regulamentos da FAI, que se despenha com o seu Voisin no rio Tejo a 11 de Junho, morrendo a 24 de Julho seguinte no hospital de S. José.

A 14 de Maio de 1914, o Diário do Governo publica a Lei nº 162 que autoriza a formação da Escola Militar de Aviação (mais tarde Escola de Aeronáutica Militar) em Vila Nova da Rainha, sendo nomeado para seu director o então Presidente da Direcção do Aero Clube de Portugal, Coronel Hermano de Oliveira Nascimento. Em Janeiro de 1915 nova transferência da sua sede para o 2º-Dt.º do nº 22-A na Travessa da Glória. A 10 de Maio de 1917, na Sociedade de Geografia, são entregues os diplomas aos 13 primeiros pilotos formados na Escola Militar de Aviação, eram eles Azeredo de Vasconcelos, Sarmento de Beires, Sousa Gorgulho (falecido nesse mesmo ano em Moçambique), João Luís de Moura, Luís Cunha e Almeida, António Cunha e Almeida, Miguel Paiva Simões, Pereira Gomes Júnior, Olímpio Figueira Chaves, Rosário Gonçalves, Durvale Portugal, Aurélio Castro e Silva e José Joaquim Ramires. Em 1919, a sua di-



O DeHavilland Gipsy Moth, CS-AAG, 1º avião do Aero Club de Portugal

recção oferece uma placa de prata ao Tenente Albert Cushing Read da Marinha Americana, comemorando a 1ª travessia aérea do Atlântico Norte, realizada por três hidroaviões Curtiss NC-4. Renasce a "Revista Aeronáutica", em 1921, sob a direcção de Duarte Veiga, com os ilustres colaboradores Azeredo e Silva, Pinheiro Corrêa e Ramalho Ortigão. Em 1922, nova mudança da sede para o Largo do Calhariz. Entre 1925 e 1928, ainda na Escola Militar da Granja do Marquês, são formados os primeiros quatro pilotos civis Portugueses, Carlos Eduardo Bleck, Manuel Vasques, Sousa Santos e Maria de Lourdes Sá Teixeira (Milú), esta última a 1ª mulher a obter as suas "asas" em Portugal. A 19 de Março de 1929 são criadas as delegações do Aero Club de Portugal no Porto (Núcleo do Norte), Moçambique (Lourenço Marques) e Angola (Luanda).

A 5 de Junho de 1930 é finalmente autorizada a Escola de Aviação Civil do Aero Clube, funcionando na Granja do Marquês em Sintra paredes meias com a Escola da Aeronáutica Militar, sendo adquirido para o efeito o seu primeiro avião, um "DeHavilland Gipsy Moth" matriculado de "CS-AAG". Entrou em funcionamento a 1 de Agosto e foi o seu primeiro Director o Capitão Sérgio da Silva, tendo como instrutores o também Capitão Tártaro e os Tenentes Cruz, Pais e Pimentel. No 1º curso efectuado inscreveram-se 12 alunos, António dos Reis Trincão, Bairrão Ruivo, Marques Lobo, Almeida Araújo, Alves Mendes, Luis Roberto Rau, Dias Paula, Beça Aragão, João Pedro, Joaquim Alves Fernandes, José Pedro Freire de Menezes, e António Guedes Herédia. Finalmente a sede do Aero Clube passa para o 1º-Dt.º do nº 11 na Avenida da Liberdade. Em 1931 foi nomeada uma comissão para a publicação de uma nova revista intitulada "Aeronáutica", sob a direcção de Ayala Montenegro, Humberto da Cruz e Luis Almeida Góis. Foram publicados apenas três números.

As boas relações entre o Aero Clube e a Aeronáutica Militar permitiram que, durante a indisponibilidade temporária do Gipsy-Moth, no ano de 1931, os sócios pudessem recorrer a um Caudron G.3 da Escola Militar para a continuação dos voos de instrução.

A 1 de Fevereiro de 1934, Joe Walter apresenta uma proposta para a criação de uma secção de voo à vela, sendo nela incluída o estudo do relatório e gráfico do voo do planador CS-PXA "Portugal" do Eng.º Varela Cid, primeiro hidroplanador construído em Portugal que tinha efectuado o seu primeiro voo a 4 de Janeiro desse mesmo ano, tendo aos comandos o piloto Paulo Viana. É ainda criada nesse ano a bandeira oficial do Clube. A 24 de Julho é adquirido o 2º avião da Escola de Pilotagem, igualmente um Gipsy Moth com o registo CS-AAI, tendo lugar o 1º Rally Aéreo de Portugal. A 2 de Junho de 1935 organiza a 1ª Exposição Internacional de Aeronáutica no Palácio das Exposições em Lisboa, sob a batuta de Pinheiro Corrêa, evento que foi sobejamente difundido pela imprensa em várias capitais europeias. Em 1937 é criada a «Revista do Ar», órgão oficial do Aero Club de Portugal graças ao esforço do seu fundador, o Alferes Francisco Barão da Cunha desaparecido prematuramente aos 27 anos de



A 1ª direcção do Aero Club de Portugal



1ª Exposição Internacional Aeronáutica em 1935

idade apenas dois anos depois. Colaboraram no seu lançamento Gonzaga Pinto, Edgar Cardoso, João de Freitas, Sacadura Falcão, Bernardino Nogueira, Avelar Santos e Pequeto Rebelo. 1937 marca igualmente o início da actividade, conjuntamente com a Mocidade Portuguesa, da sua Escola de Voo sem Motor. Em Outubro de 1941, o Aero Clube muda-se finalmente para instalações condignas, onde permanece até um passado recente, no antigo Palácio das Mouriscas à Avenida da Liberdade 226, construído em 1888, segundo um projecto de Henry Lusseau e Parente da Silva. Nesta nova sede social, "com os seus 34 salões e salas ricamente decoradas e mobiladas com excepcional bom gosto, podiam os sócios gozar do conforto e distração a que uma organização da sua categoria o exigia". A 19 de Maio de 1944 ocorreu o 1º acidente fatal com um avião da Escola, perdendo nele a vida o instrutor Abílio dos Santos e o aluno Augusto César Gouveia. Do 1º diria Costa Macedo: "nasceu para a Aviação, viveu no ar e morreu voando".

Em Novembro de 1944, e com o intuito de fomentar as actividades aeronáuticas no País, o SAC - Secretariado da Aeronáutica Civil, pela mão do seu director Tenente-Coronel Humberto Delgado, instituiu subsídios monetários para a formação e treino de pilotos civis. Esta concessão entrou imediatamente em vigor.

A 9 de Dezembro de 1946, apenas 16 anos após a sua criação, a Escola de Pilotagem forma o seu 100º piloto com pompa e circunstância. Foi ele Fernando de Almeida. Em Junho de 1947, Maria Amélia Garcia de Lemos obtém na Escola de Pilotagem o seu "brevet" de piloto-aviador, tornando-se assim a 2ª mulher portuguesa com "asas".

Em Dezembro de 1948 filiaram-se como sócios colectivos as seguintes companhias de aviação a operar em Portugal: Pan American, SAS, Aero Portuguesa, Ibéria, TAP, Sabena e KLM, que "por certo iriam concorrer para uma maior animação da sua sede, pois todas elas tinham a intenção de ali promover as suas festividades sociais". Em Abril de 1949, o Aero Club de Portugal organiza o "Concurso de Aterragens de Precisão", na Granja do Marquês, saindo vencedor Carlos Pacheco Pinto. A segunda classificada foi a Maria Amélia Garcia de Lemos, recentemente brevetada.

A 16 de Março de 1950 é oferecido ao Aero Club um avião Paulistinha, fabricado no Brasil, e registado como CS-AAE, pelo insigne homem de letras brasileiro Doutor Assis Chateaubriand, e em Maio o Almirante Gago Coutinho é eleito Vice-presidente da Federação Aeronáutica Internacional.

Em Julho, a célebre aviadora norte-americana detentora de vários recordes mundiais de velocidade, Jacqueline Cochran, de passagem por Portugal, foi obsequiada com uma recepção na sua sede.

Isabel Bandeira de Melo, mais conhecida por "Isabelinha", inscreve-se como aluna da Escola de Pilotagem em Setembro de 1953, sendo brevetada a 24 de Agosto do ano seguinte. Além de piloto de aviões foi-o igualmente de planadores e instrutora Pára-queda. O primeiro "C" de prata português de voo à vela foi obtido por Daniel da Silva em Huesca (Espanha), em Setembro de 1953. Sonho desde sempre acalentado, a criação de um museu do ar em Portugal ganha novo alento com a criação de uma comissão para estudo e criação de um museu da aviação em Novembro de 1954, contando com o Almirante Gago Coutinho, Carlos Bleck, Pedro Fava de Almeida Ribeiro (fundador do Parque Militar de Aeronáutica em Alverca), Gustavo Correia Neves, Manuel Gouveia, Ivo Cerqueira e o jornalista Mário Costa Pinto. A grave situação em que se encontrava a Aviação Desportiva no nosso país foi motivo para uma exposição remetida ao Presidente do Conselho de Ministros, em Maio de 1955.

Em Dezembro, o Aero Club de Portugal passa a instituir anualmente taças para galardão a propaganda da aviação: "Taça Aero Club de Portugal" a atribuir à Escola de Pilotagem portuguesa que conceda maior número de certificados de piloto-aviador; "Taça Sanches de Castro" a atribuir ao piloto civil que, ao longo de cada ano, totalize maior número de horas de voo; "Taça D. Luís de Noronha" para o piloto civil que ao longo de cada ano, totalize maior número de quilómetros voados e "Taça João Gouveia" para o aeromodelista português que melhor classificação obtenha nas provas a realizar pela Direcção-Geral da Aeronáutica Civil. Em Março de 1956 tem lugar na sua sede o "1º Curso Elementar de Aeronáutica" destinado a pilotos-



aviadores já com alguma experiência de voo. Temas tratados: Aerodinâmica, Navegação, Meteorologia, Motores, Física e Mecânica, Aritmética e Álgebra Elementar, Regras do Ar, Instrumentos, Voo à Vela e História da Aviação. Em Junho de 1957, com o patrocínio do Jornal "O Século", realiza-se a "1ª Volta Aérea a Portugal", que foi ganha pela equipa constituída por Jorge de Lemos Peixoto e Ricardo Goldschlid no avião Paulistinha. Em Março de 1958, e por sugestão do Secretário de Estado da Aeronáutica, Tenente-Coronel Kaulza de Arriaga, tem lugar na Escola de Pilotagem o "Curso D. Luís de Noronha" destinado a candidatos à Academia Militar. Foi orientado pelo Capitão Gomes Cerqueira e, dos 53 alunos inscritos, a maioria obteve aproveitamento. De notar que alguns dos então brevetados eram, em 1989, oficiais generais da Força Aérea. Em Fevereiro de 1959, quando das comemorações do seu 50º aniversário, o Aero Club de Portugal manda cunhar, em tiragem limitada e numerada, a sua medalha comemorativa. Em Março, e pela mão do sócio nº 1 - Pedro Fava Ribeiro de Almeida, foi descerrada em Alverca, frente ao rio Tejo, uma placa evocativa assinalando a partida para a 1ª Travessia Aérea Nocturna do Atlântico Sul, a 16 de Março de 1927. Em Julho, e ainda integrado nestas comemorações, é organizado o "1º Campeonato Nacional de Acrobacia Aérea", de que saiu vencedor o sócio Jorge Peixoto. Finalmente, em Dezembro, o Presidente da República deslocou-se à sua sede e condecorou o seu estandarte com a Comenda da Ordem Militar de Cristo, pelos serviços prestados à causa aeronáutica em Portugal. Em Maio de 1960, e por proposta da sua Direcção, é dado o nome do Almirante Gago Coutinho à Avenida que liga a Praça do Areiro ao Aeroporto da Portela. A "2ª Volta Aérea a Portugal" tem lugar em Junho, vencendo a equipa do Aero Club do Porto formada por Joaquim Barros e Daniel Monteiro. Em Novembro de 1963, e depois de ter funcionado cerca de 40 anos na Granja do Marquês, a Escola de Pilotagem transfere-se para Alverca.

Em Outubro de 1964 inaugura-se o aeródromo "Conde de Monte Real" em Tires, com a presença do Chefe do Estado Almirante Américo Tomás. Era finalmente a nova casa do Aero Club de Portugal, contando com dois hangares para os seus aviões. Em Novembro, o "Bebé Jodel" CS-AXA, construído por quatro sócios do Aero Clube (Abílio Matos, Carlos Lavadinho, Joaquim Raimundo e José Antão), fez o seu primeiro voo na Granja do Marquês, sendo posteriormente apresentado ao público lisboeta, em Março de 1965, no "stand" da Sociedade Comercial Guerin à Praça dos Restauradores, entidade que tinha previamente oferecido o seu motor VW de 30 CV. Presentes ao acto inaugural o Ministro das Comunicações e o Secretário de Estado da Aeronáutica. Em Março de 1967, o Aero Club de Portugal esteve presente com um pavilhão de propaganda da Aviação Desportiva na Nauticampo. A 8 de Abril de 1983, por despacho Ministerial, o Aero Club de Portugal é reconhecido como Federação Portuguesa de Aeronáutica, comemorando, em Dezembro de 1984, os seus 75 anos de vida, numa cerimónia realizada na Sala Nobre da Biblioteca Nacional. Presentes, entre outras individualidades, um representante do Presidente da República, o Ministro da Qualidade de Vida, um representante do Chefe do Estado-Maior

da Força Aérea e o Director-Geral da Aviação Civil. Em Março de 1986, o sócio Prof. Miguel Mota é agraciado com o "Diploma de Honra" do Aero Club de Portugal. Nesse mesmo mês, o "Bebé Jodel", depois de ter efectuado mais de 510 horas de voo e cerca de 1600 aterragens, foi oferecido ao Museu do Ar (Alverca). Em 1989, o Aero Club deixa finalmente a sua sede na Avenida da Liberdade, 226, onde esteve instalado durante 48 anos, transferindo-a para a zona do Areiro.



Finalmente chegamos a 2009, ano do 100º Aniversário do Aero Club de Portugal, instituição de utilidade pública, sem a qual a nossa Aviação não seria, de certo, o que hoje é. A sua história confunde-se com a própria história da aviação em Portugal, já que nesse mesmo ano comemorou igualmente o seu centenário. As comemorações tiveram o seu ponto alto a 11 de Dezembro, na Sala Portugal da ancestral Sociedade de Geografia de Lisboa, perante uma plateia de altas individualidades civis e militares. Foi proferida uma conferência pelo Comandante José Vilhena sobre os 100 anos da aviação em Portugal, seguindo-se, mais tarde, um jantar de gala em Tires, onde o Presidente em exercício do Aero Club de Portugal, Dr. Manuel Silva Salta, atribuiu diplomas de mérito aos muitos dos que participaram na história desta vetusta instituição. O acto de voar é para o homem um desejo quase tão velho (senão mesmo tão velho) como ele próprio. O Aero Club de Portugal permitiu ao longo da sua história que muitos portugueses alcançassem este objectivo. ■

[www.voaportugal.org](http://www.voaportugal.org)

#### PRESIDENTES DO AERO CLUB DE PORTUGAL



1909 - 1914	— Fernando Eduardo de Serpa Pimentel
1915 - 1918	— Hermanno de Oliveira Nascimento
1919	— Charles Henry Bleck
1920	— Afonso Júlio de Cerqueira
1921	— Freitas Soares
1922 - 1923	— Duarte Figueiredo Nascimento Veiga
1924 - 1929	— Salvador Cifka Duarte
1930 - 1933	— João Luis de Moura
1934 - 1935	— Jorge Vidal de Castilho
1936 - 1937	— Francisco José da Costa Félix
1938 - 1940	— José Francisco Antunes Cabrita
1941 - 1943	— Alfredo Delesque dos Santos Cintra
1944 - 1946	— Carlos Magalhães
1947 - 1955	— Carlos da Costa Macedo
1956 - 1961	— José Pedro Pinheiro Corrêa
1962	— José Jorge Canelas
1963 - 1966	— Fernando Alberto de Oliveira
1967 - 1969	— Ivo Ferreira
1970	— José A. Rosa Rodrigues
1971 - 1973	— António Gentil Quina
1974 - 1976	— Francisco Prista da Conceição Caetano
1977 - 1978	— Luis Laureano Santos
1979 - 1980	— Jorge Osório Mourão
1981 - 1985	— Rui Manuel Baía Pratas
1986 - 2000	— Serafim Esteves Pereira
2001 - 2009	— Manuel Silva Salta
2010 - . . . . .	— Paulo de Moura Marques