JOSÉ CARLOS RODRIGUES

AEROMODELISMO



TEÓRICO E PRÁTICO

CAPÍTULO XII

HISTÓRIA BREVE DO AEROMODELISMO PORTUGUÊS

1907 – JOÃO GOUVEIA

João Gouveia é considerado o primeiro aeromodelista português. Datam de 1907 os seus primeiros trabalhos concretos, relacionados com o Aeromodelismo, *arte* a que ele chamava *aviação infantil*.

Em 1909 registou a patente do *sistema de equilíbrio automático de aeroplanos*, que ensaiou em modelos reduzidos, e o *voador mecânico biplano*, de que existem algumas fotografias em voo.

Sobre o sistema de equilíbrio automático, são suas as seguintes palavras:

Apliquei um sistema automático de estabilidade a uma máquina, cuja disposição de planos foi sugerida por enorme sequência de observações, e obtive então em ar agitado voos estáveis, que me satisfizeram, por não ter visto em nenhuma das obras que tenho consultado um resultado igual — nem mesmo a tentativa. Daqui a ideia arreigada de que achara alguma coisa original e prática, porque se com um modelo de 1,20 m de envergadura consigo voo estável com ventos de 4 m a 5 m, é lógico supor que um aparelho de grandes superfícies, mais estável portanto, dotado do mesmo sistema de equilíbrio, deverá reagir melhor ainda contra as correntes aéreas, procurando manter a sua horizontalidade de marcha sem a manobra do aviador.

O meu sistema pode enunciar-se assim:

- Um pêndulo comandando planos ou pás de equilíbrio, cujas reacções são contrárias às inclinações da aeronave. É tudo quanto há de mais simples; apenas, a justa medida da sua aplicação é tudo o que há de mais complexo.



Fig. 291 – João Gouveia (à direita), ajudado por D. Tomás de Almeida, acaba a construção do *voador mecânico biplano*, na sua *oficina* da Rua António Pedro.

Durante muitos anos trabalhou João Gouveia no aperfeiçoamento dos seus inventos, ajudado por D. Tomás de Almeida, na sua oficina da Rua António Pedro.

Chegou ainda a montar um avião de concepção própria, fazendo diversas experiências no campo do Seixal. O aeroplano, no entanto, nunca chegou a descolar.

Em 1944, ainda há notícias da actividade de João Gouveia. Neste ano, registou a patente da asa *auto-estável*, com perfil de sua invenção, que viria a permitir a construção de aerodinos destituídos de plano estabilizador.

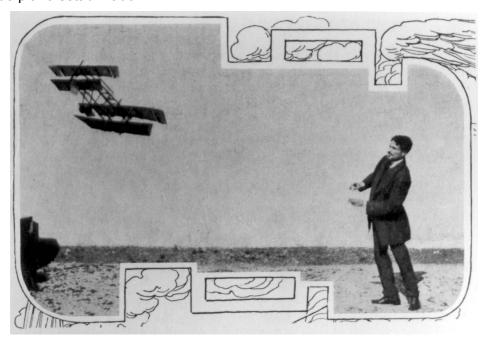


Fig. 292 – João Gouveia experimenta o seu biplano.

1929 - CONCURSO DE MAQUETAS

A primeira manifestação oficial de Aeromodelismo, de que há memória e notícia, efectuou-se em 1929, no Campo Grande.

Integrado numa festa de Aviação, o Aero Club de Portugal levou a efeito, nesse ano, um *Concurso de Modelos de Aviões*, que teve o patrocínio da revista de divulgação aeronáutica *DO AR*, dirigida por Pinheiro Corrêa.

O primeiro prémio, constituído pela taça *do ar*, foi ganho pelo Centro de Aviação Marítima, que apresentou o modelo do hidroavião «CAMS». O segundo prémio – uma taça em miniatura do Aero Club de Portugal – coube ao modelo construído pelo Grupo de Esquadrilhas de Aviação República.

Apesar de se tratar de um certame que se destinava a modelos não voadores, não podemos deixar de considerá-lo como o primeiro Concurso de Aeromodelismo que se realizou entre nós.

1936 - RICARDO DE SOUSA LIMA

Em Outubro de 1936, aparece, pela primeira vez, na imprensa portuguesa, o termo *Aviominiatura*, com o que se pretendia designar *modelo reduzido de avião*. Aviominiatura significava ainda ciência ou arte de construir e fazer voar miniaturas de aviões.

Foi Ricardo de Sousa Lima – o incansável e primeiro grande apaixonado do Aeromodelismo português – quem, com o pseudónimo «Aviatik», em primeiro lugar divulgou, na *Revista de Aeronáutica*, do jornal *O Comércio do Porto*, a existência, entre nós, da pequena aviação que, especialmente em França, contava já, na altura, com bastantes adeptos e praticantes.

Ricardo Lima, colaborando assiduamente em *O Comércio do Porto*, como «Aviatik», dava a conhecer a quantos se interessassem pelo novo desporto o que era essa cativante modalidade, ensinando a construir modelos simples, divulgando os segredos do voo e despertando novos entusiasmos.

Contudo, não se limitava apenas a incitar. Tomava também contacto directo com todos os *amadores* (como ele lhes chamava) que o procuravam, conseguindo-lhes a obtenção de publicações, planos e materiais que lhes dispensava a preços reduzidos.

Crente de que o esforço individual pouco valia, começou a incitar os poucos praticantes existentes à criação de um agrupamento que tivesse por fim o desenvolvimento da modalidade e facilitasse a missão de todos os que se dedicavam à prática da Aviominiatura. Assim, em Janeiro de 1937, escrevia a Martino de Oliveira, um dos primeiros *amadores*, o seguinte:

Repetindo o que já se disse na *Revista de Aeronáutica*, deve V. Ex^a. procurar formar um núcleo aviominiaturista, pois isso facilitar-lhe-á muito o trabalho e proporcionará à causa a conquista de mais adeptos.

Afinal, uns meses mais tarde, era o próprio Ricardo Lima que tomava o conselho para si e fundava o que viria a ser, durante algum tempo, o maior agrupamento de Aeromodelismo do País – a L. I. P. A.

1937 – A PRIMEIRA PROVA DESPORTIVA

Ricardo de Sousa Lima havia algum tempo que falava, nas colunas de *O Comércio do Porto*, na possibilidade de reunir, num grande concurso, todos os jovens portugueses que, até então, se dedicavam com entusiasmo à prática da Aviominiatura. A ideia foi ganhando forma, até que em 27 de Junho de 1937 foi possível levar a efeito, no aeródromo da Palmeira, o *Primeiro Concurso de Miniaturas de Aviões do Aero Club de Braga*.

Segundo diz «Aviatik:

... apesar da campanha surda que contra o Concurso se moveu nesta cidade; apesar das desfavoráveis críticas que o Regulamento mereceu de vários entendidos; apesar dos velhos do Restelo, que se fartaram de vaticinar a falência e até a impossibilidade de realização do Concurso por falta de concorrentes – o Concurso foi um facto e um dos mais notáveis factos da Aeronáutica nacional dos últimos tempos!

No mês anterior, o Departamento Aeronáutico do Instituto Superior Técnico havia organizado um Concurso de Aviominiatura, no campo do Jockey Club, mas, em virtude das más condições do tempo, não foi possível obter o mais insignificante resultado técnico. Assim, não mais se falou neste fracasso e o festival da Palmeira ficou conhecido como o primeiro concurso de modelos de aviões realizado em Portugal.

Inscreveram-se no Concurso de Braga 18 concorrentes, com 24 aparelhos.

A competição compreendia provas de velocidade e duração, não tendo sido possível realizar as de velocidade, por falta de tempo.

Na verdade, só pelas 16 horas se deu início aos voos, esperando-se a todo o momento que a forte ventania que, nesse dia, se fazia sentir na Palmeira, abrandasse um pouco. Foi, pois, o vento, aliado à falta de experiência dos concorrentes, que prejudicou os voos, não permitindo melhores «tempos». Assim, obtiveram-se, apenas, os seguintes resultados:

CATEGORIA B (Pairadores de 0,91 a 2,00 m de envergadura):

- 1.º Núcleo da Escola Industrial de Braga : 2 segundos;
- 2.º Núcleo da Escola Industrial de Braga : 1 segundo.

Os modelos classificados nesta categoria não eram propriamente planadores, mas maquetas voadoras, às quais foram tirados os hélices. O único planador inscrito — *Pimienta*, de 1,72 m — não chegou a entrar na prova, por se ter inutilizado nos treinos.

CATEGORIA D (Aviões com motor de borracha, até 0,80 m de envergadura:

CATEGORIA E (Aviões com motor de borracha, com mais de 0,80 m de envergadura):

O primeiro classificado concorreu com um modelo *Varache*, construído em pinho da Flandres. De todos os modelos apresentados, foi o que se demonstrou melhor equilibrado.

CATEGORIA G (Aviões com motor a gasolina):

Concorreram César Abott e João Rafa, que não conseguiram classificar-se, por terem inutilizado os respectivos aparelhos, quando da saída para os voos regulamentares. No entanto, o modelo de João Rafa, de concepção americana, já havia voado, com êxito, diversas vezes.

Não se realizaram, por falta de concorrentes, as seguintes provas:

Categoria A (Pairadores de 0,30 a 0,90 m de envergadura); categoria C (Pairadores com mais de 2 m de envergadura), e categoria F (Aviões com motor de ar comprimido).

Todas as provas realizadas decorreram com muito entusiasmo, tendo sido presenciadas por milhares de pessoas.

DEZEMBRO DE 1937 - FUNDAÇÃO DA L. I. P. A.

A 16 de Dezembro de 1937, nasce oficialmente a Liga de Iniciação e Propaganda da Aeronáutica, autorizando o seu funcionamento legal o Governador Civil do Porto. Contudo, a ideia de constituir uma «sociedade desportiva de propaganda aeronáutica» já se havia materializado meses antes – em 2 de Agosto –, quando se reuniram para esse fim Ricardo Lima, Martino de Oliveira, Alfredo Alves dos Santos e David de Almeida, os quais formaram a Comissão Organizadora da L.I.P.A. e foram, mais tarde, eleitos directores, sob a presidência de Ricardo Lima.

Trabalhando sempre infatigavelmente, desenvolveram nos primeiros anos de existência da colectividade, especialmente Ricardo Lima e o secretário-geral, Martino de Oliveira, uma acção brilhante através de um movimento que denominaram de «Pró-Aviação Portuguesa», realizando inúmeras e importantes manifestações de carácter aeronáutico.

É bastante fértil a actividade da L.I.P.A., nos seus primeiros tempos, podendo destacar-se, entre outros, os seguintes factos:

- Organização de competições desportivas em Braga, Porto (Espinho), Figueira da Foz e Lisboa;
- Apresentação, por Ricardo Lima, das teses sobre Aviação e Turismo, no 2.º Congresso Nacional de Automobilismo e Aviação Civil, realizado em 1937;
- Abertura da Secção de Aviação-sem-motor e início da construção de dois planadores-escola (3 de Junho de 1938);
- Realização do 1.º Salão Português de Aviominiatura, no Palácio de Cristal, integrado no 1.º Congresso Nacional de Transportes (23 a 26 de Março de 1939). O Salão de Aviominiatura atingiu enorme êxito, tendo sido considerada a grande atracção do certame;
- Contribuição de Martino de Oliveira para o 1.º Congresso Nacional de Transportes.

A tese do secretário-geral da L. I. P. A. punha em evidência o valor da Aerominiatura como excelente meio de propaganda da Aviação, principalmente como actividade de alto préstimo na iniciação aeronáutica. Terminava por propor que o Aero Club de Portugal encarregasse a L.I.P.A. de organizar e dirigir oficialmente a Aviominiatura em Portugal;

- Participação dos sócios da L.I.P.A. na Exposição de Aeromodelismo integrada na Semana Aeronáutica de Lisboa, que, em Maio de 1940, a Revista do Ar organizou;
- Instituição da Taça Perpétua «Barão da Cunha», para homenagear «a memória daquele que foi um inteligente piloto e um grande amigo da L.I.P.A.».

O primeiro concurso, e único, realizou-se em 28 de Setembro de 1941, mas, em virtude de reclamação, foi repetido em 26 de Outubro.

Passados estes primeiros anos de *euforia aeromodelista* (em 1941, por exemplo, o calendário de provas compreendia seis importantes concursos), a L.I.P.A., privada do seu principal elemento – Ricardo Lima, que havia saído em 1942 – e faltando-lhe o apoio financeiro indispensável ao prosseguimento da actividade, fechou as portas, durante cerca de dois anos e meio.

Valeu-lhe de novo Ricardo de Sousa Lima, que, em 1945, se colocou à frente de uma *Comissão Reinstaladora* para tentar conseguir uma sede para a colectividade e reerguer a L.I.P.A., que, mesmo sem sede, organizou nesse ano o Campeonato de Regularidade de Planadores e enviou ao 1.º Curso de Instrutores de Aeromodelismo do Secretariado de Aeronáutica Civil (Novembro de 1945) muitos dos seus associados, que concluíram o curso com boas classificações.

Ainda sem sede, a L.I.P.A. contava, em fins de 1945, com 306 associados.

Entretanto, em Fevereiro de 1946, o Secretariado da Aeronáutica Civil concedia à L.I.P.A. o subsídio salvador de 600\$00 mensais e autorizava a instalação da primeira Escola de Aeromodelismo do Porto, fornecendo para esse fim um armário de ferramentas e materiais de consumo para 50 alunos.

A L.I.P.A. instalava, assim, em 18 de Março, a sua nova sede na Rua do Almada.



Fig. 293 – Acto de posse da Comissão Reinstaladora da L.I.P.A. Da esquerda para direita: Martino de Oliveira, David d'Almeida, Carolino Henrique, dois jornalistas, Ricardo de Sousa Lima (de pé), Mário de Athaide, Carlos Oliveira e Guerra e Cunha.

Dois anos depois, Ricardo Lima pedia a demissão de director da Escola de Aeromodelismo e fazia-se substituir por Guerra e Cunha, que, nessa altura, desempenhava as funções de vogal da Direcção.

Em 30 de Junho de 1948, Ricardo Lima pede a suspensão do pagamento das quotas, em virtude de se ausentar para a África, onde, passado, pouco tempo, veio a perder a vida num brutal acidente de viação.

O G. I. A.

O G.I.A., Grupo Independente de Aeromodelismo, formou-se em 1940 com os *dissidentes* da L.I.P.A., Carlos Faria de Castro, Ribeiro de Almeida e Manuel Cavaco.

Com Fernando Nunes e Milton de Sousa constituíram um agrupamento diferente, segundo diziam, cuja principal característica era a de praticar *desporto puro*, sem preocupações de provas e convivências burocráticas.

Em 1947, Ribeiro de Almeida e Milton de Sousa construíram um rádio emissor-receptor, monocanal, que colocaram num modelo e fizeram voar, com certo êxito, em Pedras Rubras.

Julga-se que tivesse sido esta a primeira tentativa válida de rádio-contrôle, entre nós.

O AEROMODELISMO NA M. P.

Teve o Aeromodelismo da M.P. como seu primeiro impulsionador esse nome grande da Aviominiatura que foi Ricardo de Sousa Lima.

Ricardo Lima foi Inspector da modalidade – o primeiro – e publicou, editado por esta Organização, o primeiro Manual de Aviominiatura escrito em português, o qual dedicava, em especial, à Mocidade Portuguesa. São de sua autoria as palavras seguintes:

Foi pensando nesses milhares de jovens que escrevemos o que adiante se encontra, convencidos de que lhes íamos fornecer meio de se consagrarem com relativa facilidade à prática de um passatempo científico, que, sendo também interessante desporto de competição, é, simultaneamente, aquilo com que se há-de formar em Portugal a *mentalidade aérea*.

Este Manual, publicado em 1944, constituía na altura obra válida no nosso meio.

Sensivelmente pela mesma altura saía uma outra publicação denominada *Aviominiatura – A B C da Aviação*, assinada pelo piloto-aviador Américo Vaz, ao tempo desempenhando as funções de Director do Centro Especial de Aviominiatura da M.P., que funcionava na Rua Miguel Lupi, em Lisboa.



Fig. 294 – Reis e Manilho, do Centro Especial da M.P., na Damaia, durante um dos primeiros campeonatos de aeromodelismo da Mocidade Portuguesa.

Foram os instrutores Reis e Manilho que, depois de curta estada de Américo Vaz na M.P., asseguraram a continuidade daquele Centro Especial, o qual, mais tarde, na Casa da Mocidade de Lisboa, viria a transformar-se, com processos de trabalho mais adequados, no Centro Técnico de Aeromodelismo.

Se bem que mantendo uma instrução permanente a cerca de uma dezena de alunos, que construíam os planadores elementares *Pelayo* e *Baby*, Reis e Manilho eram, no entanto, cultores entusiastas das maquetas, pelo que não era fomentado, tanto quanto seria de desejar, na mais importante escola do País, o gosto pela criação dos protótipos voadores.

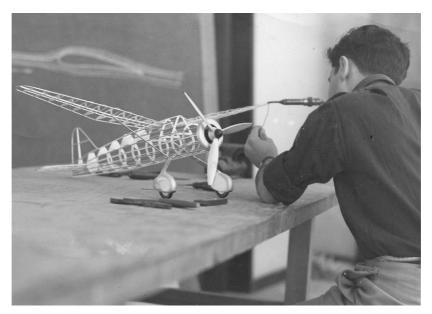


Fig. 295 – No Centro Especial da Rua Miguel Lupi, durante os acabamentos de uma «magueta de prateleira».

Todavia, e ainda durante esta época, constituía voz discordante, no Centro Especial, o Instrutor Joaquim Mendonça Raimundo, que, acima de tudo, se preocupava em criar modelos voadores de concepção própria e muitas vezes se esforçou por introduzi-los nos programas de instrução dos cursos da Mocidade.

Os programas continuaram, no entanto, a incluir os velhos planos alemães e só dez anos mais tarde, com a criação do Centro Técnico de Aeromodelismo, foram adoptados na instrução novos planos, concebidos e desenhados neste Centro.

Joaquim Raimundo deve, no entanto, ser considerado, pelo menos em Lisboa, como primeiro impulsionador, e entusiasta activo, do cálculo e concepção de protótipos voadores.

O Aeromodelismo da M.P. foi, aos poucos, ganhando alento e melhorando de nível dentro da missão que lhe compete: a de iniciar o maior número de jovens na interessante modalidade, despertando-lhes o entusiasmo que os levará, depois, à especialização das diversas categorias do Aeromodelismo.

Assim, e agora com os seus 30 cursos espalhados por todo o País, tem vindo o Aeromodelismo da M.P. a contribuir para a tão necessária *mentalidade aérea* de que o seu primeiro Inspector falava.

O VOO CIRCULAR

Por volta de 1950, a actividade aeromodelística resumia-se à L.I.P.A., às Escolas da M.P. e a poucas mais, onde se construía à moda antiga. O planador e o «borracha» eram as construções dominantes e todos, que eram escassos, pouco mais faziam que executar aquilo que estrangeiros desenhavam. Salvo raras excepções, entre as quais há que distinguir os trabalhos de João Rafa,

Artur Sereno, César Abott e Manuel Cavaco, todos construíam à base de planos alheios e, o que é pior, de planos estrangeiros de antes da guerra.

Em Lisboa, os poucos aeromodelistas existentes viviam separadamente, cada qual lutando por seu lado com os múltiplos problemas que se lhe deparavam.

Ao tempo, reuniam-se alguns deles na Sala de Aeromodelismo do Centro 19 da M.P., na Escola Patrício Prazeres, e aí aclaravam as suas dúvidas e combinavam saídas em conjunto. Falava-se de motores, das técnicas novas, do *U-Control*, de Jim Walker. Rodavam-se e experimentavam-se os primeiros motores modernos que um ou outro conseguia adquirir.

O Instrutor do Curso, Carlos Rodrigues, construiu então o *Junior 29*, modelo de voo circular, que se julga ter sido o primeiro a voar no País, segundo o sistema de *contrôle* por cabos.

O modelo era um acrobata equipado com um motor de 5 c.c., *glow-plug*, McCoy, e destinava-se a uma demonstração que se realizaria durante uma festa aeronáutica da M.P., em Alverca. O voo, pouco ortodoxo, foi, no entanto, de molde a entusiasmar a assistência.

Depois desta primeira tentativa, muitos desejaram iniciar-se na nova modalidade. Era a febre do voo circular.

Foram, nestes primeiros tempos, seus cultores entusiastas: António Bento, António Janeiro, Abílio Matos e Fernando Simões.



Fig. 296 – «Junior 29», o modelo precursor do voo circular em Portugal.

O CLUBE DE AEROMODELISMO DE LISBOA

O C.A.L. fundou-se em Setembro de 1952, mercê de esforços de toda a ordem que um grupo de fundadores entendeu levar a bom termo, sem desfalecimentos.

A Direcção-Geral da Aeronáutica Civil apoiou financeiramente esses primeiros passos, e seguintes, ajuda indispensável, sem a qual não seria possível ao C.A.L. atingir o nível a que ascendeu.

No Porto, onde se encontravam os veteranos do Aeromodelismo nacional, falou-se vagamente no facto. Todavia, meses depois, quando da realização do IV Campeonato Nacional, o C.A.L. enviou ao Porto seis aeromodelistas, os quais, das seis provas que o Campeonato incluía, ganharam cinco primeiros prémios e dois segundos.

A proeza tornou os rapazes do C.A.L. conhecidos e, de certo modo, concedeu-lhes o prestígio de que necessitavam para iniciar carreira.

Rapidamente o Clube lisboeta, que havia sido fundado por Armindo Filipe, Carlos Rodrigues e Abílio de Matos, se impôs no meio aeromodelista português.

A primeira grande realização do C.A.L. foi a organização do I Campeonato de Lisboa, levado a efeito em Alverca, em 24 de Maio de 1953. Organizado em moldes novos, constituiu excelente jornada aeromodelística e proveitosa demonstração às entidades oficiais, que se dignaram assistir, e ao numeroso público que os organizadores souberam levar a Alverca.

Em 1954, o C.A.L. instituía um trofeu para o «melhor aeromodelista do ano», sócio daquela colectividade, com o intuito de estimular o interesse pelas quatro mais importantes categorias: planadores, «borrachas», motomodelos, e velocidade. O trofeu foi atribuído a António Bento.

No final do ano, deslocava-se a Madrid a primeira representação oficial de aeromodelistas portugueses ao estrangeiro, constituída por Mendonça Raimundo, António Bento e Carlos Rodrigues, que se faziam acompanhar do seu colega nortenho, Artur Sereno.

Em 1955, organizou o C.A.L. o Campeonato de Planadores A-2, que se realizou em Alverca, usando-se pela primeira vez entre nós o sistema de lançamentos em regime livre.

Ainda durante este ano, em 12 de Junho, no III Campeonato de Lisboa, apresentou o C.A.L., como novidade, provas de Acrobacia e Corridas, que despertaram justificado interesse entre todos os assistentes.

O final de 1955 ficou assinalado pela realização do I Campeonato Ibérico, cuja equipa portuguesa, constituída por elementos do C.A.L., soube, apesar de vencida, colocar-se em posição de destaque, perante adversários assaz conhecedores de todos os segredos da competição.

Durante estes três primeiros anos da sua existência levou o C.A.L. a efeito dezenas de demonstrações de voo circular e treinos públicos, que muito contribuíram para a divulgação da modalidade.

O boletim *Aeromodelismo*, que o C.A.L. começou a publicar, em 1954, mas só no ano seguinte atingiu um nível aceitável, constituiu excelente meio de difusão das técnicas novas. Primorosamente copiografado, inseria aquele boletim artigos técnicos sobre os assuntos de mais interesse para a actividade, relatos de provas, notícias, planos, etc.

Em princípios de 1956, em virtude de diligências do C.A.L., foram unificadas pela Direcção-Geral da Aeronáutica Civil as normas técnicas para as provas oficiais de Aeromodelismo e colocada na Pista da Portela uma rede de protecção. Também a própria existência da Pista se deve em grande parte à muita insistência de aeromodelistas deste Clube.

Em Junho deste ano, o C.A L. organizava o VII Campeonato Nacional, considerado pelos mais exigentes como realização esmerada.

No ano de 1957, Direcção e associados praticantes estiveram, à parte a organização de algumas provas indispensáveis, exclusivamente ocupados com a realização da I Quinzena do Aeromodelismo.

Consistia esta organização de uma cerrada campanha de propaganda do Aeromodelismo, ao nível nacional, por meio de distribuição de muitos milhares de folhetos, nos quais se evidenciava o valor do Aeromodelismo como «magnífico desporto de ar livre e excelente escola de formação do homem de amanhã», de cartazes anunciativos, de palestras, entrevistas, reportagens e notícias na Imprensa e na Rádio, de uma exposição no Palácio Foz e de demonstrações diárias na Pista da Portela.

No Porto, foram levadas a efeito demonstrações de voo circular, e em muitas outras localidades se fizeram também, por intermédio da M.P., demonstrações e muita propaganda, especialmente em Coimbra, Viseu, Braga, Setúbal e Beja.

A organização em Lisboa ocupou 26 aeromodelistas, executando uns modelos em série para as demonstrações, preparando outros os materiais, painéis e modelos para a exposição no S.N.I, trabalhando outros ainda em palestras e entrevistas a difundir pela Rádio, artigos e notícias a publicar na Imprensa, etc.



Fig. 297 – Inauguração da I Quinzena de Aeromodelismo, organização de vulto que o C.A.L. dirigiu.

Contudo, além da bem evidenciada capacidade de realização que o C.A.L. demonstrou ao levar a cabo a I Quinzena do Aeromodelismo, causou admiração aos olhos de todos, à parte o valor que muitos demonstraram na execução das tarefas mais difíceis, o elevado espírito de equipa evidenciado pelos colaboradores deste trabalho, da sua sempre inesgotável boa vontade, do ânimo que, até final e durante quase um ano, a nenhum abandonou.

A DIRECÇÃO-GERAL DA AERONÁUTICA CIVIL

Desde 1937 que a Direcção-Geral da Aeronáutica Civil (então Secretariado da Aeronáutica Civil) tem vindo a dirigir tecnicamente a instrução de Aeromodelismo em Portugal ⁽¹⁶⁾ e a auxiliar em materiais de consumo, ferramentas e dinheiro as colectividades que, dispondo de um mínimo de condições, requeiram uma Escola de Aeromodelismo.

Actualmente, atinge cerca de duas dezenas o número de Associações e Secções de Aeromodelismo que, espalhadas pelo País, são subsidiadas e superiormente dirigidas pela D.G.A.C.

O Estado tem vindo, assim, a fomentar, unificando normas de trabalho e de competição, formando pessoal instrutor e auxiliando directamente, a actividade que consegue difundir em maior escala – mais do que qualquer outra – sólida *mentalidade aeronáutica*, entusiasmando nos caminhos da Aviação os jovens conscientes de que ela necessita (*).

(16) Os cursos da M.P., no entanto, não dependem directamente daquela Direcção-Geral. É o Comissariado da M.P., por intermédio dos seus Serviços de Instrução Aeronáutica – Subinspecção de Aeromodelismo, que dirige a instrução dos Cursos que funcionam nos Centros de Formação Geral. No entanto, os programas de ensino, em especial os regulamentos técnicos das provas, são idênticos aos das Escolas orientadas pela D.G.A.C.

Nota da Edição Digital: Este livro foi editado pela Mocidade Portuguesa em 1964. A partir de 1966, a M.P. passou por vários processos de remodelação que culminaram numa restruturação geral em 1971, numa tentativa tardia de democratização daquela Organização. Seguiu-se a sua extinção com a Revolução de Abril de 1974. Desde então, não mais o Estado Português criou qualquer outra estrutura que fomentasse a prática do Aeromodelismo no universo escolar. Durante alguns anos mais, ainda a D.G.A.C. foi subsidiando os Clubes de Aeromodelismo, o que também terminou com a extinção daquela Entidade e a sua substituição pelo actual Instituto Nacional de Aviação Civil.

(Fim do Capítulo XII)

Este livro acabou de imprimir-se aos 21 de Novembro de 1964, na **GRÁFICA MONUMENTAL, LDA.** R. NEVES FERREIRA, 13, 1.° e 2.° TELEFONES 843999 - 843278 L I S B O A — P O R T U G A L