



OM tantas companhias de navegação aérea, neste seculo de progressos que utilizam inumeras linhas internacionaes, si acaso algum dia fizermos

uma viagem assim tão attrahente, é claro que não deixaremos de levar connosco, pelos céus acima, uma boa camara cinematographica e um numero bem respeitavel de films virgens.

A photographia aérea parece, á primeira vista, extremamente simples. Resumir-se-ha em collocar o fóco "no infinito", como se diz, em preparar o diaphragma para "assumptos distantes, á luz directa do sol", e em apertar a alavanca.

No emtanto, si fizermos o nosso trabalho baseando-o no que fica acima exposto, de dez films empregados nove sahirão "flou" e sem vida...

Em primeiro lugar, é indispensavel que se empregue o film panchromatico. Em segundo lugar, é necessario um filtro ambar. E por ultimo, nunca se calcule a exposição ao acaso; é preciso respeitar a precisão de um "Cinophot".

Quando o amator photographa uma vista de bordo de um aeroplano, executa um trabalho muito especial, e tem que tratar com factores expositivos dos quaes nada, ou quasi nada, conhece. E' por isso que, repetimos, os medidores de exposições, como o "Cinophot", se tornam indispensaveis.

Por outro lado, desde que as photographias aéreas são tomadas a uma abertura de F. 11 ou F. 16, torna-se logico que qualquer lente de F. 3,5 ou F. 6,5 dará todas as qualidades precisas. Além disso, o emprego de lentes menos rapidas assegurará melhores definições, afastando toda possibilidade do "flou", causado pelas lentes extra-rapidas quando usadas com pequenas aberturas.

Imaginemos agora uma viagem aérea. Aqui mesmo. No Rio de Janeiro, no Campo dos Affonsos. Supponhamos uma viagem aérea Rio-Natal.

Tomam-nos a mala, ao passo que apresentamos a passagem, á entrada do campo. Notamos uma tabella enorme, onde se lê o nome da companhia, os pontos onde o avião tocará e o competente horario de partida e chegada. Photographemol-a, em primeiro plano, e já teremos um titulo bastante explicativo. Aproximamo-nos do campo, cheio de aviões e tomamos uma vista em panorama vagoroso. Um avião, que váe partir para o sul, toma posição; filmamol-o enquanto os passageiros sobem para as cabines, ao correr ao longo do campo, e ao ganhar o espaço. O nosso entra tambem em posição. Deixamos que os outros passageiros subam primeiro, para então escolhermos um logar na parte de traz da cabine, onde a visão será mais ampla e liberal.

Os motores começam a roncar, fecha-se a porta da cabine e os visitantes do aéroporto afastam-se do avião. Apontemos a camara para as rodas do aparelho, focalizando-as a um canto do visor. O piloto dá inicio ao vôo e as rodas, ainda girando após a decollagem, fornecerão um interessante apanhado. A' proporção que o avião ganha as alturas, o campo de visão multiplica-se, e vemos então as avenidas e os arranha-céus cariocas. Sente-se aquella difficuldade em sustentar firmemente a camara entre mãos, devido á oscillação natural, facto que tornará o film ainda mais interessan-



## CINEMA D E AMADORES

(de Sergio Barreto Filho)

### PHOTOGRAPHIA AÉREA

te, porque o espectador terá a impressão excitante de ter sido elle proprio o passageiro aéreo.

Ganhando cada vez mais altura, olhamos para baixo. Os montes, os valles, a orla do oceano têm um que de luminosidade. Deverá ser F. 8 a abertura empregada? Utilizamos o "Cinoplot" e elle nos indica F 16!...

Outro problema. As janellas das cabines podem ser abertas, porém, quando assim se faz, entra uma lufada de ar frio, e roncar amplificado dos motores torna-se incommodativo para os outros passageiros. A photographia através das janellas, apesar de realizavel, destróe o poder de definição lenticular nas vistas aéreas, principalmente quando a pellicula usada é a de 16 mm. D'ahi necessitar o amator entusiasta de toda a sua diplomacia e encantos pessoases, para poder photographar através da janella aberta; e mesmo porque fecha-a e abre-a a todo momento torna-se impertinencia...

Outra razão para evitar-se a interposição do vidro, consiste no facto de serem esses vidros, quasi sempre, do typo inquebravel; e parece que, na fundição de taes vidros, entram elementos de ordem chimica que prejudicam enormemente a imagem photographica.

Mas... continuemos voando. Uma floresta apparece lá em baixo. Olhamos para o aparelho que indica a altura. Estamos a 12.000 metros, o que é demais para a photographia, e por isso, tomemos algumas vistas no interior do aparelho. Como o espaço é pequeno, façamos uma silhueta de um passageiro que olha para a terra, em baixo. Depois um detalhe do indicador da altura, (ou nivel) cujo ponteiro está sempre em movimento, e por ultimo um detalhe da "nacelle" — sempre interessante para os nossos espectadores, quando voltarmos de Natal por via maritima.

Voamos mais baixo. Uma cidade, porto de mar, apparece á distancia. Utilizamos o medidor de exposição, visamos a cidade e aperta-

mos a alavanca, mas sempre mantendo a cidade no centro do visor, acompanhando-a com a camara, á proporção que o avião vôa sobre ella. E temos então um ponto importante da photographia aérea: a não ser que se vôe muito alto, não se deve apontar a camara fixa para baixo, e deixar que o sólo se desenrolle sob as lentes. Pelo contrario, é preciso centralizar qualquer assumpto importante e segui-lo com as lentes. Na apparencia, estamos voando mais ou menos negligentemente pelos espaços afóra, mas si, apoiando a ponta dos dedos contra a janella, fitarmos a nossa mão ao envéz da terra, teremos a noção perfeita da terrivel velocidade a que transportamos.

Um dos apanhados mais interessantes será indubitavelmente o da sombra do aparelho, que desliza pela terra em baixo. Em vistas desse genero, as precauções apontadas no paragrapho acima já são dispensaveis, porque a sombra do aeroplano, photographicamente falando, se torna immovel.

Voamos cada vez mais baixo. Forma-se uma tempestade e passamos por baixo das nuvens carregadas. Ainda mais baixo, passamos sobre uma villa pitoresca. Utilizamos de novo o medidor; a luz mudou, já não é a mesma. Voltamos para a janella, e enfocamos a camara tão paralellamente ao aparelho quanto possível, mas sem collocar-a fóra da janella, onde a força do vento arranca-a-hia das nossas mãos, tornando todo e qualquer film impossivel... Fazendo com que um lado do aparelho appareça na composição, introduzimos, ao alto, uma ponta da asa; e empregando o philtro ambar, que mostrará os detalhes das nuvens carregadas, filmamos dois terços do espaço em

conjuncto com um terço da terra. Eis o unico meio possível de se obter apanhados, quando se vôa muito baixo, a não ser que se centralize um assumpto e que se acompanhe o seu movimento. As regras, para a photographia de assumptos que se deslocam muito rapidamente na terra, tambem vigoram no espaço.

Accende-se o signal indicando que vamos aterrissar no campo do Aéro-Club de Natal. Os passageiros cingem as correias.

De novo visamos as rodas do aparelho. O avião baixa sobre o campo, as rodas tocam o sólo, saltam, tocam-no de novo, saltam ainda, e afinal deslizam sobre a relva, parando além. Más photographias talvez; apanhados bruscos; mas bem excitantes!

Ao deixarmos a cabine, esperamos alguns segundos para filmarmos o piloto ao sahir da "nacelle". Quantos myriametros de mar e terra não teremos atravessado? E no emtanto só empregamos cincoenta metros de film. Mas é bastante. A terra, vista dos ares, é sempre monotona para o passageiro que a observa de bordo de um aeroplano. As encantadoras vistas aéreas que temos visto nos grandes cinemas foram tomadas de bordo de aeroplanos especialmente industriados para tal fim, e nós não podemos sonhar com resultados iguaes. Precisamos supprir essa falta, intercalando apanhados mais variados possível, para podermos obter uma metragem ao menos apreciavel.

Ha poucos generos tão interessantes como o da photographia aérea. Mas, a não ser que as precauções fundamentaes, acima expostas, sejam tomadas cuidadosamente, tudo se resumirá em gastar-se muito film virgem inutilmente!