



A Aviação Portuguesa

VIAGENS AÉREAS DOS PORTUGUESES

“ Rumo à Índia “



O piloto civil Carlos Eduardo Bleck, já tinha tentado um voo solitário à Índia, em 1928. Descolara de Alverca no dia 9 de Fevereiro, mas uma avaria mecânica, fê-lo aterrar de emergência em Gaza, na Palestina, já com 7.000 Km percorridos. (1) O sonho de Bleck, ficou adiado 6 anos. Foi na manhã do dia 19 de Fevereiro de 1934 que Bleck descolou de novo, para o Oriente. Passavam poucos minutos das 7 horas da manhã quando o seu pequeno avião deixou Sintra rumo a Oran. Até Setúbal, foi escoltado por 12 aviões militares, depois, ficou só com o seu grande desafio, chegar à Índia.

O voo para Oran correu com tranquilidade, 7 horas depois de ter descolado da Granja do Marquês aterrou no aeródromo de “La Sénia”. No dia 20, Bleck rumou a Tunis, com escala em Argel para consultar a meteorologia, um voo com pouco mais de 6 horas.

No dia 21 deixou Tunis pela manhã rumo a Tripoli. Perto de Gabes foi surpreendido por uma tempestade de areia:

“A turbulência, aumentando de intensidade, chega-me em lufadas quentes e redemoinhos diabólicos que ora me elevam 100, 150 e 200 m, como se tratasse de um elevador rapidíssimo, ora me projectam no “abismo” sem possibilidade de as deter, de 100 e 200 m...”

O ponteiro do badin parece doido, tanto acusa 80 como 130 milhas, e o motor tem variações espantosas, sendo necessário, por vezes, nas correntes descendentes, reduzi-lo completamente! A fuselagem sofre torções inconcebíveis, os planos oscilam e o assobio das cordas de voo e do venturi confirmam que o vento de areia não é para brincadeiras...” (2)

Já perto de Tripoli o tempo melhorou e Bleck aterrou no aeródromo militar italiano de “El Mellah”, depois de ter voado 650 Km em 4h50.

No dia 22, ligou Tripoli a Benghazi, um voo tranquilo de pouco mais de 6 horas.

No dia 24, Bleck descolou de Benghazi, rumo a Alexandria. As boas informações meteorológicas não se confirmam:”

“Faíscas tombam à minha volta, num crescendo quase assustador, cada uma parecendo atingir em cheio o avião na sua marcha, agora irregular, através do espaço... Nada vejo em frente devido às espessas cortinas de água... E, em virtude do agravamento progressivo da visibilidade e do “plafond”, abandono o rumo de 93.º para demandar francamente o Norte, a fim de procurar a linha de costa, onde terei o recurso de seguir sobre o mar, rasando...” (3)

Sobre a Baía de Tobruk o tempo melhorou e pouco depois, o avião aterrou em Mersa Matruh, aeródromo a poucos quilómetros de Alexandria onde era obrigatório fazer escala para formalidades alfandegárias.

Um problema com a documentação reteve o aviador português durante algumas horas. Autorizado a partir, Carlos Bleck, já no ar constatou que se tinha esquecido da carta do aeródromo de Alexandria. A noite aproximava-se, um forte vendaval ameaçava a zona. Bleck sobrevoou a cidade mas não encontrou o campo e decidiu aterrar junto a uma pequena



Carlos Bleck



povoação, El Amyra, a poucos quilómetros de Alexandria. Na manhã seguinte, seguiu para Alexandria, onde o Director do campo, lhe pediu muitas desculpas por não ter iluminado o aeródromo na noite anterior visto ter pensado que Bleck já não viria.

No dia 25, Bleck deixou Alexandria rumo a Gaza. Com 1h30 de voo, cruzou o Canal do Suez:

“Por bombordo avisto Port Said o seu porto coalhado de navios arvorando pavilhões de todo o mundo, outrora uma insignificante aldeia piscatória, hoje talvez o centro mais cosmopolita do Universo devido à obra maravilhosa de Lesseps, o executor brilhantíssimo do audacioso projecto de transformar um deserto em “estrada de navios! E não posso deixar de recordar do nosso grande Afonso de Albuquerque, da visão desse Homem extraordinário - o maior de todos ! - , que há quatrocentos anos planeava desviar o curso do Nilo para ligar o Mediterrâneo ao Mar Vermelho !... (4)



A 26, descolou para Bagdade. Uma hora depois, aterrou em Amã com o objectivo de recolher informações precisas para sobrevoar o deserto até Rutbah.

Aterrou numa base da RAF, onde os pilotos ingleses lhe fizeram uma recepção especial e forneceram a Carlos Bleck todos os pormenores importantes.

Voltou a descolar e 40 minutos depois começou a travessia do deserto, rumo 075.º altitude 2500 metros:



“A visibilidade vai sendo cada vez mais difícil, pois a reverberação do sol na areia é tal que me obriga a baixar para os 300 metros, porque só a esta altitude consigo seguir o trilho com segurança. A turbulência a tão baixa altitude é extraordinariamente violenta! E o calor sufocante...

Recebo “remuos” de tal violência, numa fortíssima corrente descendente, que o motor, pela inércia da gasolina nas tubagens, dá dois ou três “ratés”, enquanto, nesta descida brusca quase na vertical, duas cartas de navegação arrancadas do seu suporte me passam a roçar pela cara e, saltando para fora do aparelho, se perdem no espaço!

E, deste ponto em diante, o voo torna-se extremamente difícil e fatigante, e a visibilidade vai piorando. Por bombordo, não muito longe, erguem-se dois redemoinhos de areia – “ os diabos de deserto” -, que rapidamente vão subindo na sua espiral apertadíssima, atingindo o que eu calculo ser 700 ou 800 metros!” (5)

À 1 hora da tarde o deserto estava vencido e aterrou em Rutbah. Após o abastecimento rumou a Bagdad. O calor foi diminuindo e a paisagem do deserto deu lugar às manchas verdes das terras férteis:

“A visibilidade é agora magnífica e, a menos de 1.700 m de altitude, avisto por bombordo, ainda que longe, a linha sinuosa de um enorme rio: o Eufrates!

Bagdade à vista!

A cidade vai-se ampliando e o rio Tigre parece enroscar-se nela. O aeródromo de Bagdade-Oeste surge pela frente e, pouco depois, aterro.” (6)

No dia 27, quando Bleck descolou de Bagdad, tinha como objectivo chegar a Bushire, mas a meio da viagem, uma violenta tempestade de areia fê-lo aterrar de emergência no aeródromo de Shaibah em Basra.

No dia 28 às 6 horas da manhã, já estava de novo no ar, rumo a Djask, na Pérsia. Pouco depois de Bushire foi surpreendido por uma forte tempestade:



“O motor segue o “roncar” ao máximo e o ponteiro do conta-rotações toca, por vezes, o “traçovermelho” de ruptura...”

As asas vão a estremecer e oscilam num sentido vertical que assusta; as “cordas de voo” dão esticões tremendos, ora bambas, ora retesadas; oiço estalidos e ruídos estranhos – ou é apenas imaginação que mos fás ouvir ? ! – que me parecem sintomas de que o avião se vai desconjuntar em voo !...” (7)



Impossibilitado de seguir viagem, aterrou em Linge, num pequeno campo de recurso em palmares. Só muitas horas depois de ter aterrado, apareceu um jovem que ofereceu alojamento para Carlos Bleck passar a noite. A população tinha tido receio de se aproximar do avião.

No dia 1 de Março, Bleck deixou a pequena aldeia e três horas depois aterrou suavemente em Djask.

No dia 2 de Março sob um calor escaldante, deixou a Pérsia, rumo a Carachi. Perto da Baía de Gwadar, a visibilidade piorou. Para não perder o contacto com o terreno baixou para 50 metros sobre o mar. Para o fim da etapa o tempo melhorou e 6 horas depois de ter deixado a Pérsia o pequeno monomotor aterrou em Carachi. O sonho de Carlos Bleck ganhava forma.

No dia 4 de Março, deixou Carachi rumo a Diu: “Estou no ar às 7h35, apeedo a 135.º, a Mandvi, ao norte do golfo de kutch.

Sei que me aguardam 250 quilómetros de terreno hostil, os pântanos enormes que formam o delta do Indus – que em Carachi me aconselharam, por perigosos, a não sobrevoar

com um monomotor, indicando-me uma rota “segura”, embora mais extensa, pelo interior...

... Mas quantas centenas de quilómetros não sobrevoei já, desde que descolei da Granja, sobre o mar alto, afastado da costa e sem terra à vista, a uma distância tal que não a alcançaria de modo algum se o motor deixasse de “cantar”! ?

... “P’rá frente é que é o caminho, Senhor Carlos Eduardo ! ?” ... (8)

Pouco depois do meio-dia, Carlos Bleck aterrou em Diu, uma multidão entusiasmada recebeu o avião.

No dia 5 de Março o sonho tornou-se realidade. Bleck deixou Diu às 8h30 da manhã, sobrevoou Damão, escalou Bombaim e rumou a Goa.

“São 4 horas e 7 minutos!...”

Goa!... Goa!... A cidade de Nova Goa pela frente!

... E este momento – grandioso momento! – não tem descrição possível!...

E aprôo a Vasco da Gama, no planalto de Mormugão!...

... Faltam 3 minutos para as 16h!...

... O aeródromo está à vista, pejado de enorme multidão...

... E eu, atónito, pareço sonhar... Estarei em Goa ou continuo sonhando?...” (9)

Carlos Eduardo Bleck não estava a sonhar, tinha efectuado um dos vôos solitários mais importantes dos anos 30 e assinado uma página brilhante de aviação portuguesa.

ROTEIRO DA VIAGEM

ETAPAS	Distância. Km	Horas de voo
Lisboa (Granja) – Oran	1.050	7h.10m
Oran – Alger – Tunis	1.010	6h.40m
Tunis – Tripoli	650	4h.50m
Tripoli – Benghazi	1.040	5h.10m
Benghazi – Mersa Matruh – El Kustineh	1.100	6h.50m
El Amyra – Alexandria (El Dekella)	9	0h.15m
Alexandria – Gaza	470	3h.10m
Gaza – Amã – Rutbah – Bagdade	1.170	6h.15m
Bagdade – Bagdade..	530	2h.40m
Bagdade – Bushire – Lingeh	1.015	5h.30m
Lingh – Djask	545	3h.10m
Djask – Karachi	930	6h.05m
Karachi – Diu	670	3h.20m
Diu – Bombaim – Goa (Campo “Vasco da Gama”, em Mormugão	870	5h.20m

BIOGRAFIA

Carlos Eduardo Bleck, nasceu no Dafundo em 23 de Maio de 1903. Filho de pai inglês optou pela nacionalidade portuguesa.

Foi praticante de Vela, Motonáutica, Hipismo, Motociclismo e Automobilismo, chegando a ocupar lugar de destaque nas modalidades praticadas. Em 1922 foi admitido na Escola Militar de Aviação em Sintra, para obter o “brevet” de piloto civil. Por motivos de ordem particular só completou o curso em Julho de 1925. O primeiro diploma de piloto civil obtido em Portugal numa Escola Militar.

Em 1927 adquiriu o seu primeiro avião “Moth-Cirrus” que baptizou com o nome de “Portugal”. Foi o próprio Carlos Bleck que pilotou o avião de Londres a Lisboa, depois de frequentar em Inglaterra um curso de aperfeiçoamento.

Em 1928, tentou sem êxito a viagem à Índia com o seu “Portugal”. Ainda em 1928 projectou atravessar o Atlântico Norte com partida de Nova Iorque, com um avião “Bellanc”; sem qualquer apoio, pôs de parte a ideia. Em 1929 outro projecto de travessia do Atlântico Norte com Jorge Castilho, Pais Ramos e Manuel Gouveia, mas mais uma vez as dificuldades encontradas, obrigaram a pôr de parte a ideia.

Em 1930/31, efectuou com Humberto da Cruz o voo a Angola com regresso a Lisboa num “Havilland Moth”, baptizado com o nome “Jorge Castilho”. Em 1934, conseguiu chegar à Índia, o seu velho sonho. Em 1935 com Costa Macedo tentou estabelecer o recorde Lisboa - Rio de Janeiro, a bordo de um “Havilland – Comet”; uma avaria após alguns metros da corrida da descolagem fez gorar a viagem.

Carlos Bleck, fez parte da direcção do Aero Clube de Portugal, foi fundador da companhia de transportes aéreos (CTA) e membro do conselho de administração dos Transportes Aéreos Portugueses.

Carlos Eduardo Bleck foi condecorado com a *Ordem Militar de Torre e Espada* e tem um lugar de destaque na sala dos pioneiros do Museu do Ar.



O Avião



O aparelho usado por Bleck, foi um “De Havilland DH. 80” um biplano equipado com um motor “Gipsy-Major” de 130 C.V. Foi o próprio Bleck que o trouxe de Inglaterra. O avião levou algumas transformações que lhe melhoraram o aerodinamismo. A 2.000 R.P.M., atingia uma velocidade de cruzeiro de 165 quilómetros/h (mais 6 Km/h que a versão original). No lugar da frente, foi colocado um depósito suplementar de gasolina que possibilitava voar mais de 9 horas ou percorrer uma distância de 1.500 quilómetros. Além dos instrumentos de série, Bleck montou um “Pau e Bola”, termómetro de óleo e de temperatura exterior, um relógio, uma bússola luminosa, suportes para tabelas e mapas, e uma caixa para duas garrafas-termos. No lugar da frente, para além do depósito suplementar de gasolina, Bleck transportou um reservatório com 4 litros de água, uma mochila com equipamento de sobrevivência e uma pistola. O avião não foi equipado com rádio.

Bibliografia

Bleck, Carlos Eduardo – “Rumo à Índia”. Edição do autor – Lisboa 1962.

Cardoso, Edgar Pereira da Costa – “História da Força Aérea Portuguesa” Vol. II. Ed Cromocolor, - Lisboa s/data.

- (1) O avião utilizado por Carlos Bleck foi um “De Havilland Moth Cirrus”, com um motor de 80 C.V., baptizado com o nome de “Portugal”. Este avião recebeu a primeira matrícula civil portuguesa, CP-AAA. A substituição das letras CP por CS só se efectuou, em 1934.
- (2) Bleck, Carlos Eduardo, Rumo à Índia”, Edição do autor – Lisboa 1962. Pág.297.
- (3) Idem Pág. 309
- (4) Idem Pág. 336
- (5) Idem Pág. 353/354
- (6) Idem Pág. 356
- (7) Idem Pág. 382
- (8) Idem Pág. 392
- (9) Idem Pág. 410

Coordenação de edição da responsabilidade do tomarense Jacinto de Jesus Tavares.