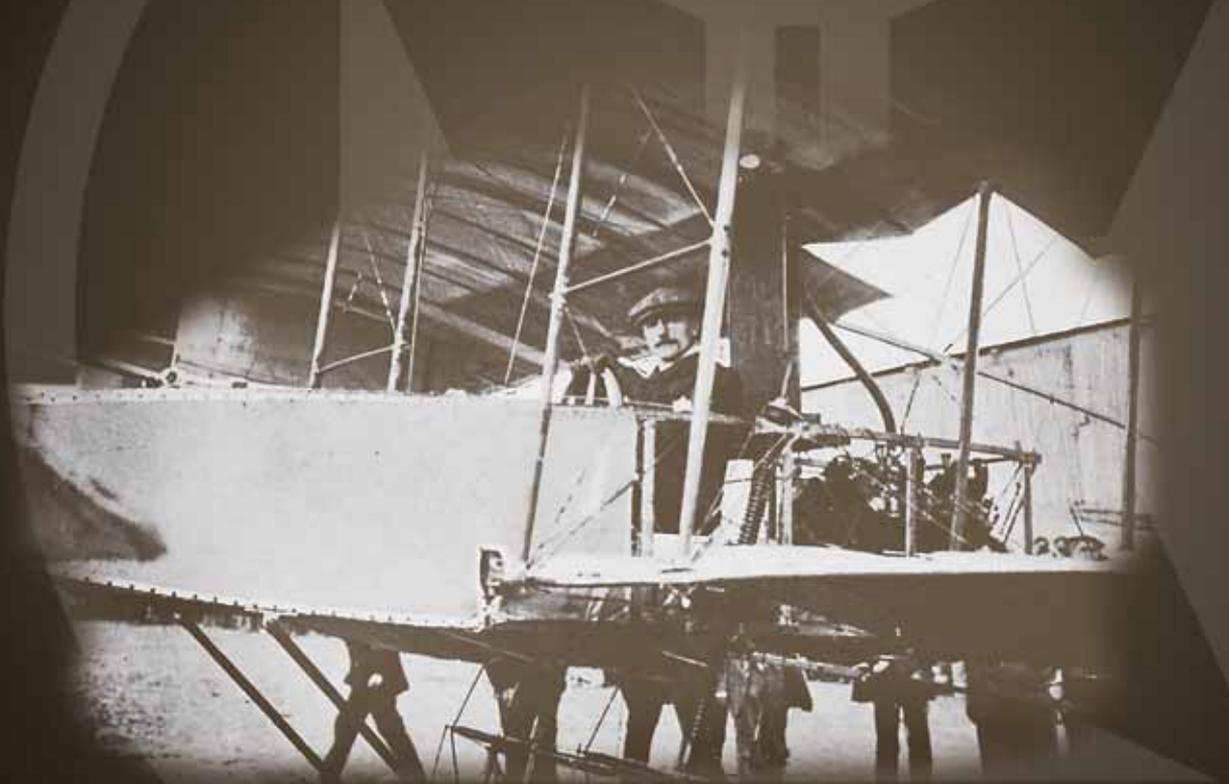


REVISTA DA FORÇA AÉREA PORTUGUESA

ANO XLVII Nº 381 SET/OUT 2009 PREÇO € 2.75

www.emfa.pt

# MAIS ALTO



100 ANOS DE AVIAÇÃO  
P O R T U G A L

100 ANOS DE

# YOUR FUTURE, OUR MISSION.



A330 MRTT



A400M



C-295

A Airbus Military dá resposta aos requerimentos actuais e futuros do mercado, através de soluções inovadoras e competitivas. Desde a mais completa gama de aviões para o transporte tático ou logístico, passando por aviões sistema multi-missão (Multi Role Tanker Transport), a sofisticados aviões de missão, imprescindíveis para a vigilância marítima e a segurança nacional. O Airbus Military actua globalmente com produtos que oferecem a maior eficácia com a última tecnologia.

Para mais informação visite [www.airbus.com](http://www.airbus.com)

 **AIRBUS MILITARY**  
NEW STANDARDS. TOGETHER.

# Sumário

- 5 100 ANOS DE AVIAÇÃO EM PORTUGAL**
- 1909. O TRIUNFO DA AVIAÇÃO
  - 17 DE OUTUBRO DE 1909
- O PRIMEIRO VOO MOTORIZADO DE UM MAIS-PESADO-QUE-O-AR EM PORTUGAL
- BARTOLOMEU DE GUSMÃO
- O III CENTENÁRIO DAS EXPERIÊNCIAS AEROSTÁTICAS
- 33 @VIAÇÃO MILITAR ON LINE – OS PRIMEIROS “PASSOS” DA AVIAÇÃO – 1903-1909**
- 36 ROTORES DE PORTUGAL – AS EXIBIÇÕES NO ESTRANGEIRO**
- 39 MAIO DE 1974 – UMA MISSÃO EM MOÇAMBIQUE**
- 45 GIGANTES DO AR CONSTRUÍDOS NA UNIÃO SOVIÉTICA ENTRE 1920-1940 – 3ª PARTE**
- 48 FORÇA AÉREA 57 ANOS – CARTA DO PRESIDENTE DA LIGA DOS COMBATENTES, TGEN CHITO RODRIGUES, À FORÇA AÉREA**
- 50 NOTICIÁRIO**

As matérias expostas nesta revista são da responsabilidade exclusiva dos seus autores, não representando necessariamente a doutrina ou o pensamento da chefia da Força Aérea Portuguesa

CAPA: Armand Zipfel, em 17 de Outubro de 1909 no Hipódromo de Belém. Imagem de Joshua Benoliel para a “Ilustração Portuguesa”



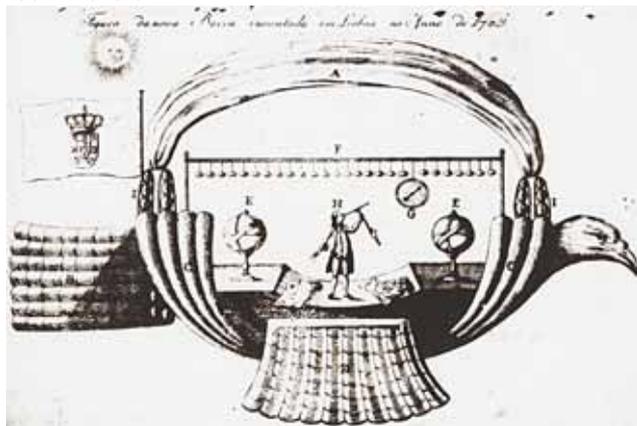
Blériot XI

5



Voisin Antoinette

12



24



Design: Fátima Berlinga

39



Voia 1

33

REVISTA BIMESTRAL; PROPRIEDADE DA FORÇA AÉREA PORTUGUESA; FUNDADA EM ABRIL DE 1959; ANO XLVII N° 381 – SETEMBRO/OUTUBRO 2009

**FICHA TÉCNICA:** Director TGen Palma de Figueiredo Sub-director Cor TPAA José João Nunes **Chefe de Redacção e Produção** Nuno Esteves da Silva **Redacção** SAj Pedro Ferreira **Design Gráfico e Paginação** Fátima Berlinga **Administração e Publicidade** SAj Pedro Manuel Ferreira **Secretariado** Dra. Ana Monteiro **Assinaturas** CAj Rui Correia **Fotografia - colaboração** CAVFA 1Sar Élio Domingos, 1Sar David Chaves, **Direcção, Redacção e Administração** Av. Força Aérea Portuguesa 2614-506 Amadora FAX 214706980 Tel. 214723512 (Redacção – maisalto@emfa.pt) Tel. 214723511 (Assinaturas e Publicidade – maisalto.adminpub@emfa.pt) **Internet:** www.forçaárea.pt/ www/po/maisalto **Pré-impressão** pre&press **Impressão/Acabamento:** Lisgráfica, SA. **ISSN** 0870-0370 **Inscrita** no ICS (Instituto da Comunicação Social) **Depósito Legal** 27404/89 **Tiragem** 4000 Ex. **Distribuição** Logista Portugal – Distribuição de Publicações, S.A.

**A VIAGEM AEREA.**  
 de  
**VICENTE LUNARDI.**  
 1898. 164 p. 16 cm.

PORTUGAL NA AVENTURA DE VOAR

Esta proeza, que rendeu a Lunardi fama e proveito, valeu-lhe ser apresentado ao rei Jorge III e ao príncipe de Gales, pessoa que, para além da admiração, lhe deu ainda a estíma bastante para que lhe fosse atribuído, a título simbólico, o posto de Capitão da Artillery Company (com o direito de usar o uniforme azul e escarlate daquele regimento), razão que explica que daí em diante o aeronauta se apresentasse como Capitão Vincenzo Lunardi.

Aproveitando o sucesso obtido no Reino Unido, Lunardi realizou, durante aquele ano de 1785, várias ascensões nas localidades da Grã-Bretanha, tendo-se então apresentado em Liverpool, Kébo Edimburgo e Glasgow. Durante as duas "viagens aéreas" que Lunardi realizou no Reino Unido, transportou, por vezes, alguns objectos de sua invenção, como, por exemplo, um interessante cofre salva-vidas que lhe permitia flutuar em caso de amarração forçada.

Embalado pelo muito sucesso das suas proezas como aeronauta, Vincenzo Lunardi escreveu durante este período um livro intitulado *Account of Five Aerial Voyages in Scotland*, o qual foi publicado em Londres, no ano de 1786<sup>51</sup>. Apesar do sucesso, a sua carreira de aeronauta na Grã-Bretanha teve pressa a terminar de forma abrupta, e tudo por causa de uma tragédia que ocorreu em Newcastle, em Agosto desse ano, quando em seu auxílio de teste Ralph Bieren foi arrastado para o espaço, preso pelo cabo da linha do balão, que se lhe emaranhava nas pernas, no momento em que, durante a fase final de enchimento, o globo se escapou. Traçostramente enfiado pelo cabo, o homem precipitou-se das alturas e estatelou-se na neve. Depois de impotência de todos aqueles que separam o desenterrar da cena. Depois deste acidente - e apesar de não ter sido formulada qualquer acusação contra ele -, Lunardi deixou de ter condições para prosseguir na Grã-Bretanha a carreira de aeronauta, aumentando-se daí para trás o tempo depois, para não mais lá voltar.

Da Grã-Bretanha Lunardi partiu então para Palermo e Nápoles, a sua terra de adopção, e por lá repetiu o êxito das "viagens aeronáuticas" percorrendo, que tão conhecido o tinham tornado dentro e fora do Reino Unido, realizando então uma viagem aérea em Palermo e duas em Nápoles. E tal como já aconteceu em Inglaterra, também em Nápoles cresceu perante a família real, recebendo pela sua ousadia proeza a simpatia e o favor daquela Casa Real, que tão próximo estava da Espanha pelos laços familiares existentes entre os dois reinos, pois o rei de Nápoles era "Hermano de Su Majestad que Dios Guarde".

Depois do sucesso napolitano, Vincenzo Lunardi dirigiu-se para Roma com a intenção de lá exhibir o seu globo e prosseguir as suas viagens aeronáuticas, esperando ali conquistar, também, o título de primeiro homem a ascender naquela cidade. Mas as coisas não lhe correram tão bem como projectara, e manda a verdade que se diga que o homem a quem coube

DE GUSMÃO AO OCASO DOE BALÕES ESTÉRICOS



Gravura sobre a ascensão de Vincenzo Lunardi no Porto, a 10 de Maio de 1785.

aquele título acabou por ser um obscuro Carlo Lucangeli, "corriere postale e costruttore di modelli in legno del monumento e palazzi romani"<sup>52</sup>. Foi mesmo postaleiro e marceneiro, homem sem qualquer relação com os balões, era na noite de 8 de Julho de 1788 um dos muitos espectadores que se reuniram no Anticastro Cotta (actual praça Imperador Augusto) quando Vincenzo Lunardi procedia ao enchimento do globo aeronáutico. Nesse momento, a partir da dificuldade inerente ao enchimento do balão, Lunardi confundiu-se ainda com a hostilidade do público - que se devia à rivalidade tradicional entre Romanos e Toscanos - e, como se isso não bastasse, o enchimento do globo se fez fazendo com uma lentidão desnada e exasperante que lhe pôde os nervos à prova e suscitou no espaço do público, que convertem à medida que o tempo passou, até se tornarem

# Conheça a História de baixo para cima.

## Portugal na aventura de voar 100 anos de aviação em Portugal

No ano em que se comemoram o 1º centenário da aviação em Portugal e o 3º centenário do primeiro voo de balão de Bartolomeu de Gusmão, o Público e o Estado Maior da Força Aérea apresentam 2 livros inéditos sobre os episódios e personalidades mais marcantes do início da vida aeronáutica em Portugal. São 2 volumes de história que nos deixam a cabeça no ar. O primeiro, sobre as aventuras de balão e balonismo e o segundo sobre as viagens de avião desde então até aos dias de hoje.

À venda nas lojas Público, cada volume por mais €14,90.





# 100 ANOS DE AVIAÇÃO P O R T U G A L



**1909**

**O Triunfo da Aviação**

*Texto Mário Mota Correia*



**17 de Outubro de 1909**

**O Primeiro Voo motorizado de um  
mais-pesado-que-o-ar em Portugal**

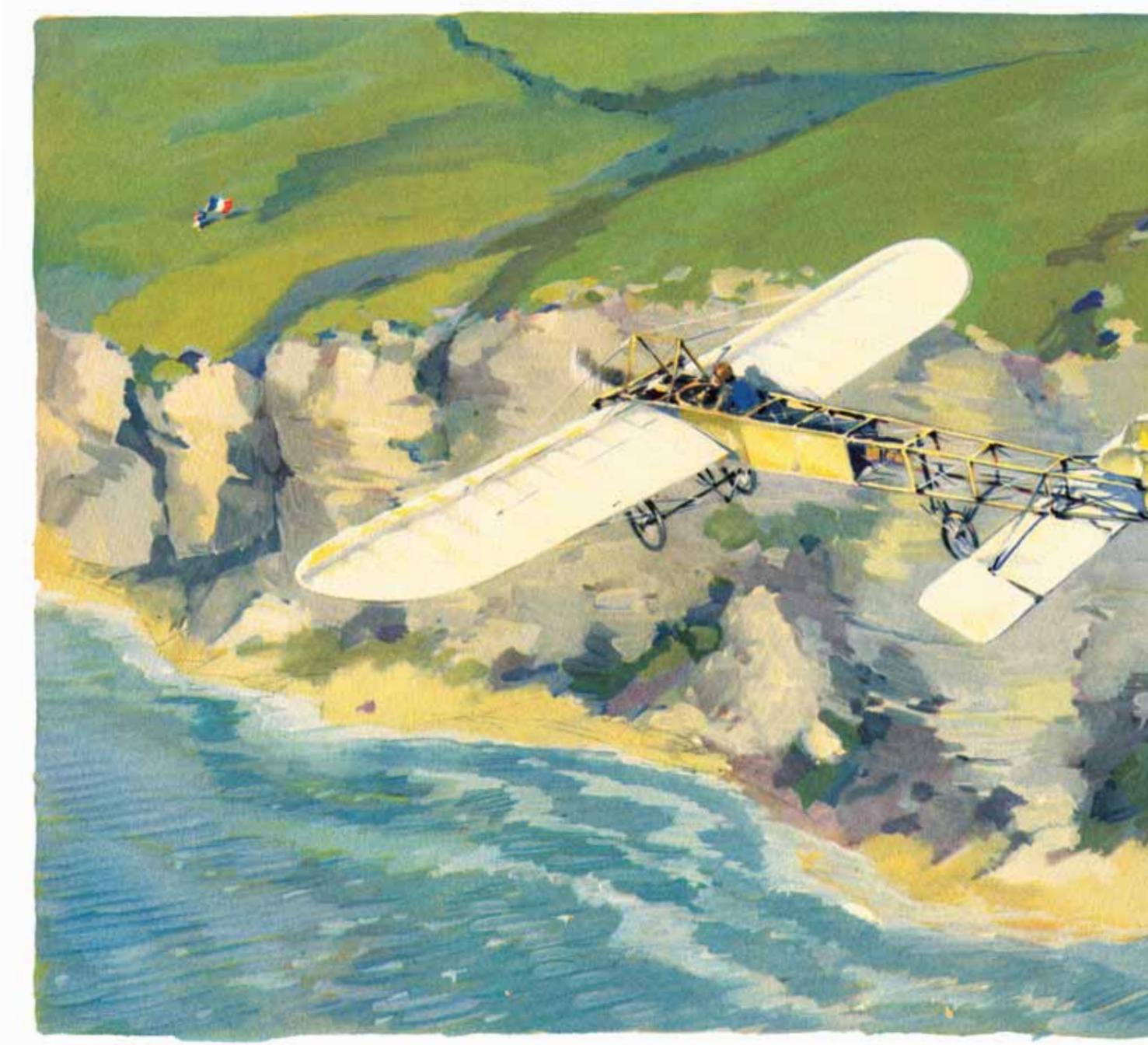
*Texto Alf. Yann Araújo*



**Bartolomeu de Gusmão**

**O III Centenário das experiências  
aerostáticas**

*Texto Henrique Henriques-Mateus*



O avião de Louis Blériot  
sobrevoa as falésias de Douvres,  
em 25 de Julho de 1909.  
Aquarela de Paul Lengellé,  
publicada na Histoire de L'Aviation,  
Vol VI, edição de Ernest Flammarion, 1948



# 1909

## O Triunfo da Aviação

Texto Mário Mota Correia\*

**“Temos em Brescia uma multidão maior do que nunca, nem sequer quando das grandes corridas de automóveis; os estrangeiros de Veneza, Liguria, Piemonte, Toscana, Roma, mesmo até de Nápoles, os grandes senhores de França, Inglaterra e América, apinham-se nas nossas praças, nos nossos hotéis, em todos os cantos das casas particulares; os preços sobem todos admiravelmente; os meios de transporte não são suficientes para conduzir as pessoas até ao circuito aéreo”**

*Publicado no jornal “La Sentinella Bresciana” de 9 de Setembro de 1909.*

**N**o dia 25 de Julho de 1909, um domingo, Louis Blériot a bordo do seu pequeno monomotor Blériot XI com oito metros de comprimento e oito de envergadura, equipado com um motor Anzani de 25 HP de potência atravessou o Canal da Mancha, ligando Sangatte perto de Calais em França a Douvres na Inglaterra, onde aterrou num campo de golfe, depois de 37 minutos de voo a 100 metros sobre a água a uma velocidade de 55 Km/h.

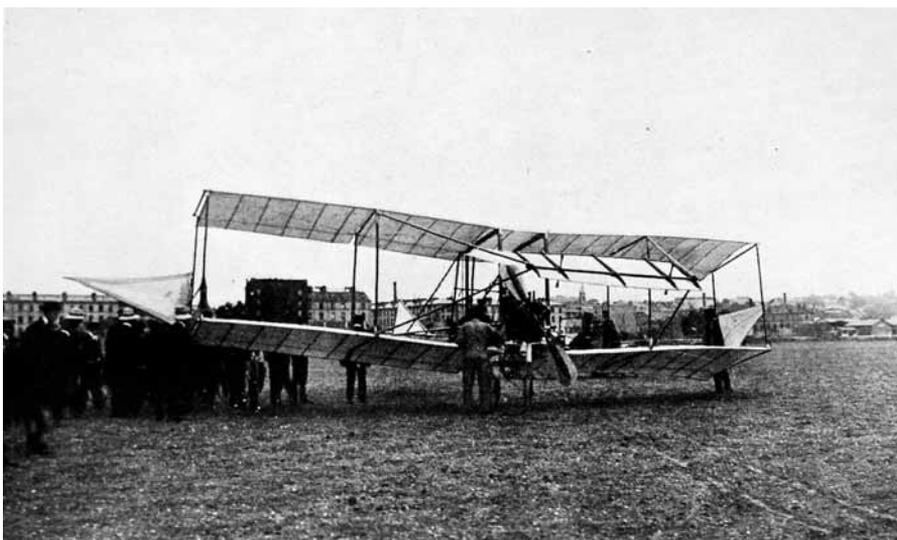


Louis Blériot antes da partida para a Travessia do Canal da Mancha

\* Conservador do Museu do Ar



O Blériot XI sobre o Canal da Mancha



Agosto de 1909, biplano Ferber

Uns dias antes, Blériot já tinha voado cerca de 50 minutos no *Meeting* de Juvisy, perto de Paris, estabelecendo um recorde importante. Contudo, a travessia da Mancha em pouco mais de meia hora foi um dos factos mais importantes para o progresso da aviação e que marcou definitivamente o ano de 1909 até pela carga simbólica que representou a ligação entre os dois países.

O voo foi a resposta de Blériot ao desafio lançado pelo jornal *Daily Mail*, prática muito comum na época, que oferecia um prémio de 25000 francos (o equivalente hoje a cerca de € 90000) para o primeiro piloto que ligasse os dois países, "sem que qualquer parte do avião toque na água" como referia o regulamento.

Para a travessia da Mancha apresentaram-se três concorrentes, Hubert Latham com um monoplano *Antoinette*, Charles de Lambert com um biplano *Wright* que desistiu de participar e Blériot com o seu Blériot Tipo XI.

No dia 19 de Julho, Latham, devido a uma falha de motor, caiu no mar a 15 Km de Inglaterra. Foi salvo pelo navio da marinha francesa *Harpon* destacado para acompanhar a missão. Como o avião ficou a flutuar esperou pelo socorro calmamente enquanto fumava um cigarro. O gesto foi relevado por toda a imprensa mundial que fez as primeiras páginas com as notícias do voo.

No dia 25 de Julho, foi a vez de Blériot. Descolou às 16 e 35 da tarde com um tempo fresco e ligeiramente brumoso. Dez minutos depois da descolagem deixou de ver terra. Pelas 17 horas avista a costa inglesa e 12 minutos depois toca o solo inglês e vence o apetitoso prémio.

Toda a imprensa mundial deu um grande destaque ao feito e um jornal inglês escreveu um grande título na primeira página "A Inglaterra já não é uma Ilha".

Dois dias depois, Latham volta a tentar a travessia desta feita a bordo de um *Antoinette VII*, mas de novo a poucas milhas da costa inglesa uma variação no motor deixa-o às portas do êxito. Blériot foi o grande vencedor.

O Ano de 1909 marcado pelo êxito de Blériot foi também o início de um período que se estenderá até ao começo da Grande Guerra, onde a aviação e o pensamento aeronáutico evoluíram rapidamente, tornando definitivamente o avião um

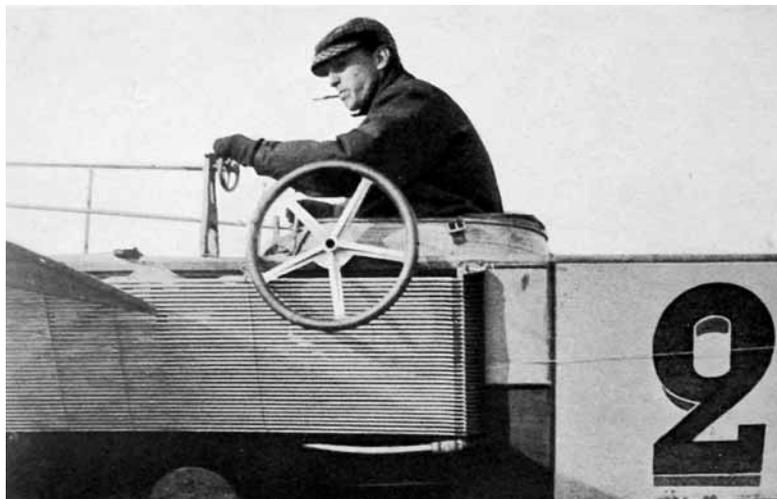
imprescindível instrumento civil e militar. Foi também a época dos grandes pioneiros: os irmãos Wright, Santos Dumont, Breguet, Ferber, Blériot, Farman, Voisin, Latham, Delagrange, Robert-Esnault Pelterie, Garros, Verdon Roe e Curtiss entre outros.

Em 1909 muitas cidades europeias assistem pela primeira vez à demonstração de voo de um avião. Delagrange voa em Roma e Copenhaga. Lambert em Haia. Blériot em Bu-

careste. Guyot em São Petersburgo e Legagneux em Viena, Estocolmo e Moscovo. Os franceses Brégué, Aubrun e Velleton fazem vários voos com aparelhos Voisin em Buenos Aires e no Rio de Janeiro.

Armand Zipfel, que no dia 17 de Outubro de 1909 fez uma demonstração aérea em Lisboa na zona do antigo hipódromo de Belém a bordo de um Voisin – Antoinette, tinha já efectuado no início do ano a primeira demonstração aérea em Berlim no aeródromo de Tempelhof onde mais tarde seria construído um grande aeroporto.

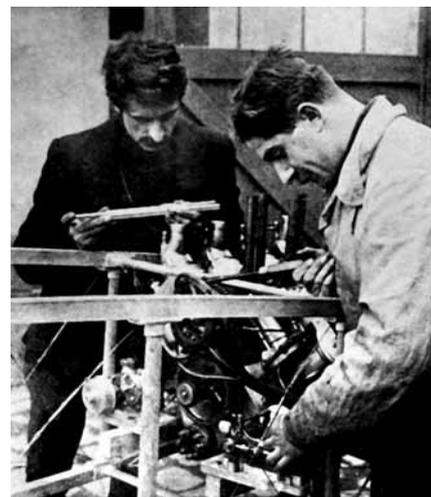
Facto também muito significativo para a Aviação foi a inauguração no dia 25 de Setembro de 1909, no Grand Palais em Paris, do Primeiro Salão da Locomoção Aérea organizado pelos construtores de aviões



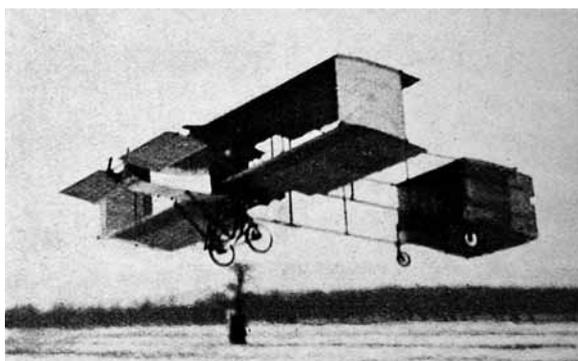
Hubert Latham aos comandos do monoplano Antoinette



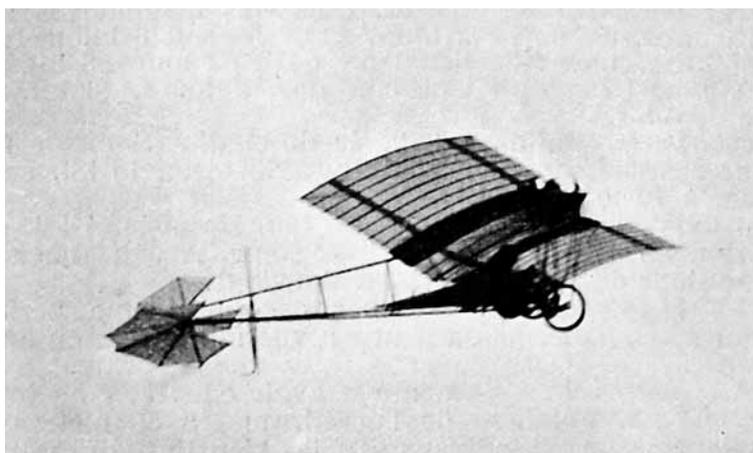
Robert Esnault-Pelterie a bordo do R.E.P.



Os irmãos Charles e Gabriel Voisin



2 de Fevereiro de 1909, Armand Zipfel voando em Tempelhof, Berlim, aos comandos de um Voisin



Santos Dumont no seu Demoiselle, aeronave propulsionada por um motor de 30 Hp de dois cilindros e com apenas 118 Kg de peso

Blériot, Breguet e Voisin com o alto patrocínio do Aero-club de França. Pela primeira vez, os aviões são apresentados numa exposição autónoma e fora da secção da Aviação que tinham sempre reservada no Salão Automóvel de Paris.

Com o primeiro Salão de Aviação a Aeronáutica impõem-se definitivamente. O avião deixa de partilhar o espaço com os automóveis e torna-se ele próprio o centro das atenções. A Aviação impõem-se também como uma actividade desportiva relevante, outro dos factores importantes para a consolidação do seu rápido progresso a partir de 1909 foi a organização de encontros (meetings) aeronáuticos patrocinados por grandes indus-



Primeira Exposição Internacional de Aeronáutica, em 25 de Setembro de 1909, no Grand Palais, em Paris



Ao centro da imagem, o Presidente da República Francesa, Msr. Fallières, durante a visita à Exposição Internacional de Aeronáutica, em 1909

trias que ofereciam prémios monetários para os vencedores das várias categorias a concurso. Os prémios dos mecenas e também dos jornais ultrapassavam facilmente os 10 mil francos (hoje cerca de 36 mil euros).

A França torna-se o centro da Aviação mundial concorrendo para o facto a demorada estadia no país de Curtis e dos irmãos Wright, que se fixaram uma temporada em Pau onde formaram com o seus aparelhos alguns nomes famosos da aviação francesa como Tissandier, Lambert, Leblanc e Guyot.

O primeiro grande festival mundial de aviação decorreu entre 22 e 29 de Agosto em Reims. O *Meeting* de Reims, ou a Grande Semana de Aviação da Champanhe como se chamou, foi um grande encontro em que estiveram em jogo prémios no valor de 200 mil francos (700 mil euros nos valores de hoje) e com a participação de muitos aeroclubes europeus e 35 aviões.

O Grande Prémio – 50 mil francos, foi para Henri Farman que com um biplano Farman, voou 180 Km.

O Grande Prémio – 50 mil francos, foi para Henri Farman que com um biplano Farman, voou 180 Km.

O Prémio de Velocidade foi para Glenn Curtiss, 10 mil euros. Com um biplano Herring Curtiss percorreu um circuito de 30 Km em 25'39".

Prémio Volta de Pista, velocidade num circuito de 10 Km, foi ganho por Louis Blériot, 7 mil euros, que percorreu a distância com um Blériot 12 em 7' 47".

Prémio de Altitude, 10 mil francos, foi ganho por Hubert Latham que num monoplano Antoinette chegou aos 155 metros.

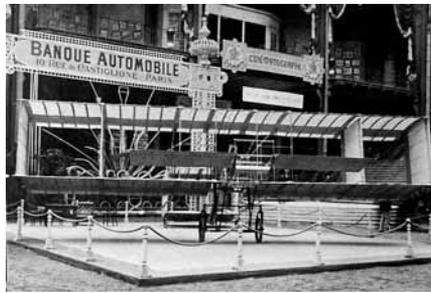
Prémio de Transporte de Passageiros, 10 mil francos, foi para Henri Farman. Com um biplano Farman voou 10 Km com dois passageiros durante 10' 39".

Taça Gordon-Bennett, 25 mil francos, prova de velocidade num circuito de 20 Km foi conquistada por Glenn Curtiss num biplano Herring Curtiss com o tempo de 15' e 50".

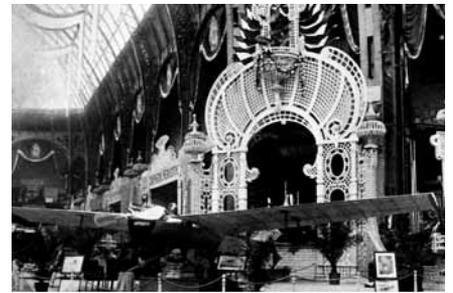
Depois de Reims muitos outros festivais se sucederam. Contudo, o Meeting de Brescia, realizado entre 5 e 20 de Setembro, tornou-se famoso pela referência que Kafka lhe faz no seu livro "Os Aeroplanos em Brescia":

**"Uma longa pausa e Blériot está no ar, por cima das asas vê-se o seu corpo hirto, as suas pernas estão mais abaixo que a parte do mecanismo. O sol declinou e por baixo dos baldaquinos das tribunas ilumina as asas suspensas"<sup>1</sup>.**

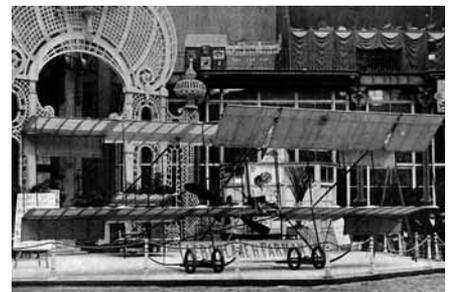
Em 1909 a revista de aviação L'Aérophile no seu número de Outubro dá conta de dois voos do português Óscar Blank no aeródromo de Issy-Les-Moulineaux (a cidade onde Matisse viveu e pintou) nos arredores de Paris a bordo num monoplano Blériot XI. É também em Janeiro de 1909 que Santos Dumont obteve a sua licença de aviador emitida pelo Aero clube da França. Há 100 anos a Aviação triunfava. ✈



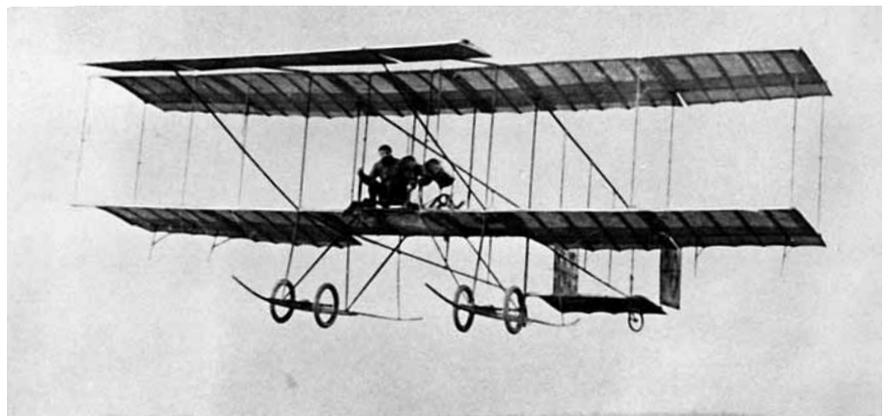
Voisin, exposição de 1909



Antoinette, exposição de 1909



Farman, exposição de 1909



27 de Agosto de 1909, Henry Farman no Meeting de Reims



Wilbur Wright, preparando a descolagem aos comandos do seu avião

**BIBLIOGRAFIA**

Kafka, Franz "Os Aeroplanos em Brescia e outros textos" Ed. Livros do Brasil, Lx 1988.

Jane's Historical Aircraft from 1902 to 1916. Ed. Jane's. Londres, 1972

Wohl, Robert. A Passion for Wings. Aviation and the Western Imagination 1908-1918, New Haven, Yale University Press, 1994.

Gwynn-Jones, Terry. Farther and faster. Aviation's Adventuring Years, 1909-

-1939. Washington: Smithsonian Institution Press, 1991.

L' Aérofile – Revue Technique & Pratique des Locomotions Aériennes. Números completos de 1909.

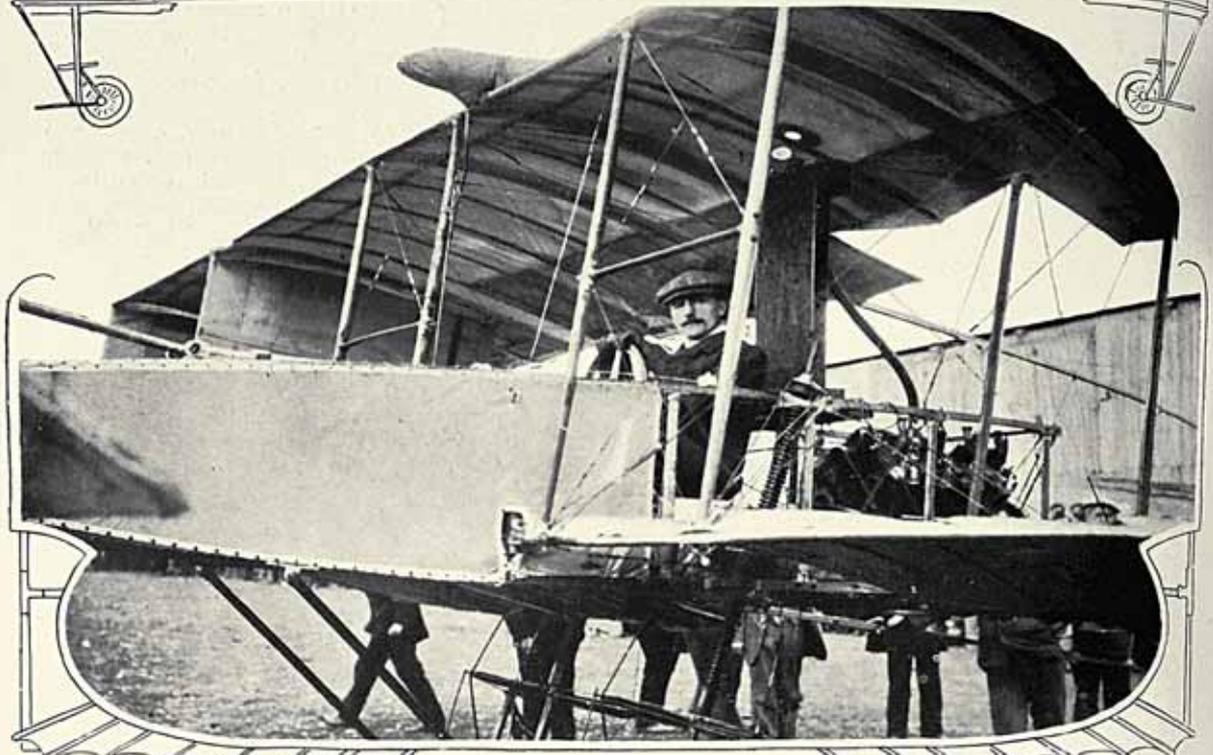
Petit, Edmond. Nouvelle Histoire Mondiale de L' Aviation. Ed. Albin Michel, Paris 1991.

<sup>1</sup> Kafka, Franz "Os Aeroplanos em Brescia e outros textos" Ed. Livros do Brasil, Lx 1988, pag. 29.

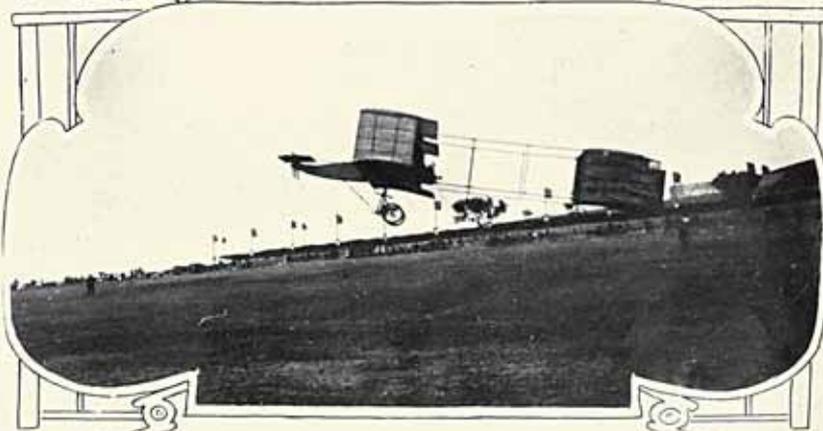
Meeting de Reims, a edição da Revista Flight, de 28 de Agosto de 1909, apresenta alguns dos participantes e as suas aeronaves



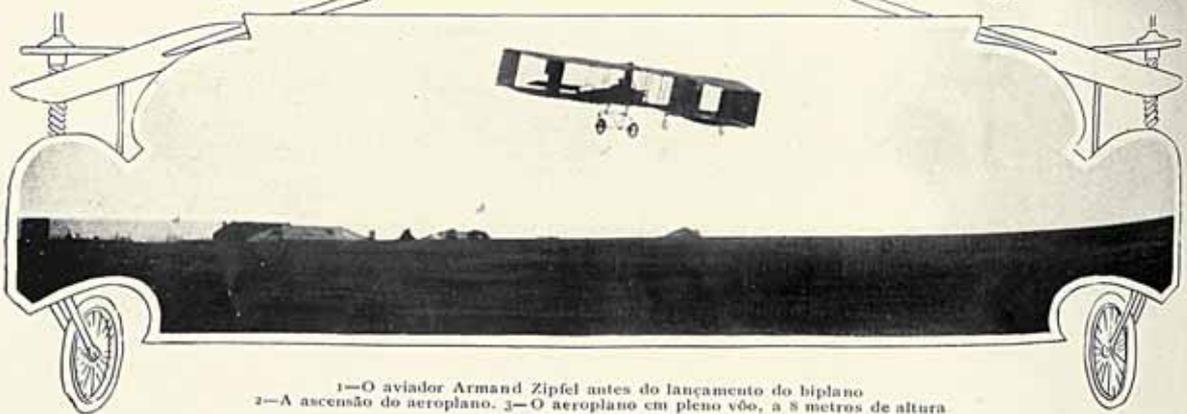
# A PRIMEIRA EXPERIENCIA DE AVIAÇÃO EM LISBOA



Lisboa teve finalmente ocasião de assistir já a uma experiencia de aviação, e é facil avaliar o interesse que naturalmente despertou no nosso publico esse espectáculo novo e de uma curiosidade tão actual. Foi no Hippodromo de Be-



lem, mais ou menos convenientemente adaptado para tal fim, que se realizou essa primeira experiencia com um biplano do systema Voisin, e, se o seu resultado não foi completamente satisfatorio, em consequencia do desastre que a interrompeu,



1—O aviador Armand Zipfel antes do lançamento do biplano  
2—A ascensão do aeroplano. 3—O aeroplano em pleno vôo, a 8 metros de altura.

# 17 de Outubro de 1909

## O primeiro voo motorizado de um mais-pesado-que-o-ar em Portugal

Texto Alferes RHL Yann Araújo\*

Às duas e meia da tarde do dia 17 de Outubro de 1909 descolou pela primeira vez em Portugal uma aeronave motorizada.

Nessa “tarde desagradável” e ventosa no hipódromo de Belém ou de Pedrouços como também era referido, encontrava-se aos comandos do *Voisin Antoinette* da casa francesa Irmãos Voisin o jovem piloto-construtor Armand Zipfel (1883-1954), amigo de infância e sócio de Gabriel e Charles Voisin. Tratava-se de um *sportsman*, um cavalheiro de ideal romântico e pré-guerra, uma personagem quase diríamos evadida d’ “A Cidade e as Serras”.

Entusiasta da *Causa do Ar*, tinha começado muito cedo a construir planadores fruto do seu engenho e da experiência que tinha do ramo de actividade familiar – o fabrico de pianos e órgãos. O domínio da construção em madeira e da tensão de cordas e cabos era, nesta época pioneira que rapidamente se associou à marca dos aviões de *pau e trapo*, uma condição essencial.

Em 1906 efectuou o primeiro voo num planador de seu desenho e construção, sobrevivendo à experiência e ganhando alento para novas tentativas. Estas passariam obrigatoriamente pelo voo motorizado, que desde 1903 vinha sendo testado com sucesso



O biplano Voisin Antoinette a caminho daquele que seria o primeiro voo motorizado efectuado por Armand Zipfel, em 19 de Novembro de 1908, na região de Lyon



Foto Ccl. Archives Municipales de Lyon

\* Conservador do Museu do Ar

**1108. - Aéroplane Zipfel**  
 Etudié et construit par les ateliers d'aviation du Sud-Est à Villeurbanne (Rhône)  
 Moteur 50 HP, surface portante 50 mc. J. H.

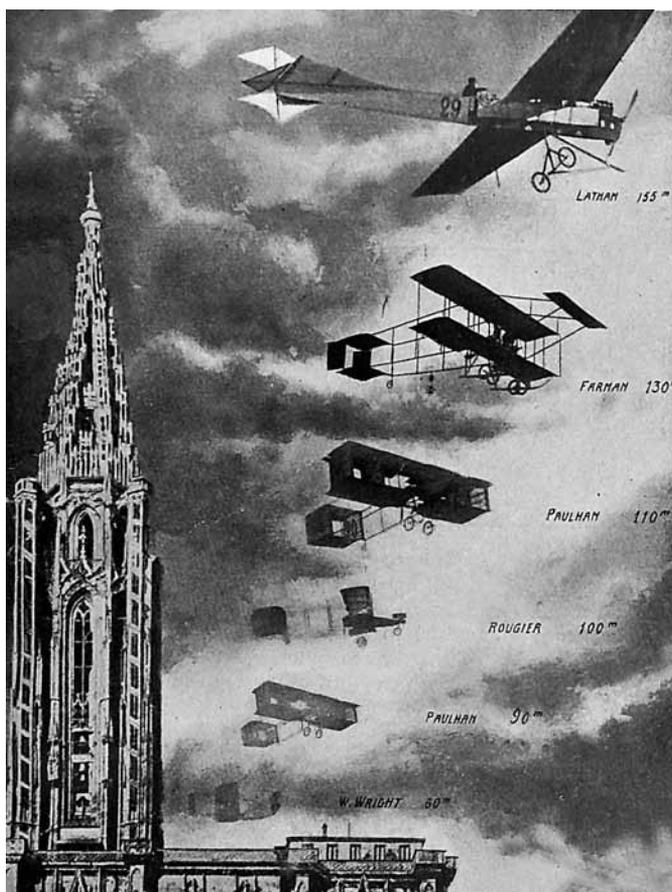


C. J. Blanc, Lyon



Primeiro voo de Armand Zipfel em 19 de Novembro de 1908

Meeting de Reims, altitudes atingida durante a competição. Gravura publicada na "Ilustração Portuguesa"



por pioneiros como Orville e Wilbur Wright e Santos Dumont. Assim, dois anos após os seus primeiros voos em planador, já tinha produzido entre a fábrica dos Voisin (em Villeurbanne) e a sua própria oficina (em Vaulx), um rústico biplano, em colaboração com um jovem engenheiro, Maurice Colliex. Um mais-pesado-que-o-ar, com cerca de 500 Kg (peso bruto) e um motor com perto de 50 cavalos de potência que accionava um hélice de 2,10 metros de comprimento, que ostentava o seu nome no leme. Aos seus comandos realizaria a 19 de Novembro desse ano o seu primeiro voo motorizado e o primeiro da região de Lyon, de onde era originário. Escolhendo para terreno da pista um hipódromo (o *Grand Camp*, em La Doua, então nos arredores de Lyon), conseguiria fazer com sucesso um voo direito de 400 metros de extensão, a menos de 3 metros de altura. Tratava-se de uma pista "incómoda e até perigosa" mas onde ao bem sucedido pulo inicial se sucederem, seis dias depois, mais quatro voos sensivelmente à mesma altitude e na mesma extensão, tendo mais

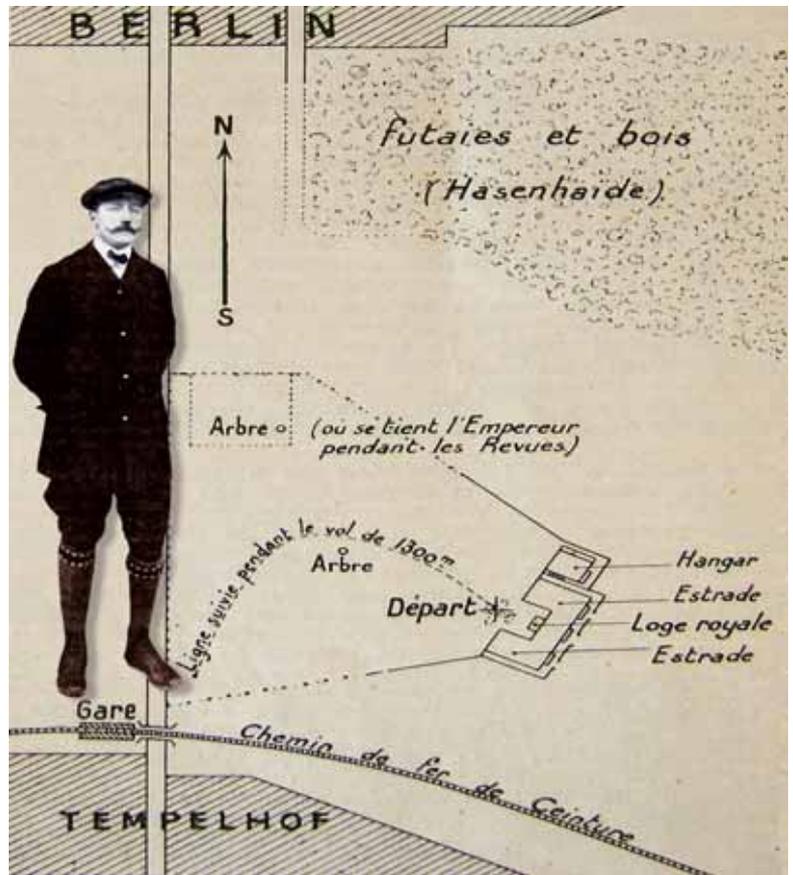
tarde (a 1 de Dezembro de 1908) conseguido efectuar um voo difícil, em semicírculo e com mais de um quilómetro e meio de extensão.

A sua fama estava a partir deste momento garantida e, aos comandos dos aparelhos *Voisin*, seria doravante considerado um dos campeões do novo desporto que era a aviação. A sua vinda a Portugal logo a seguir a demonstrações na Turquia, passado menos de um ano sobre estes acontecimentos, conseguindo executar, apesar do mau tempo, um voo de 200 metros de extensão a 8 metros de altura, constitui um começo prestigioso para a Aviação Nacional.

Com efeito, Armand Zipfel, enquanto piloto e antepassado dos modernos engenheiros aeronáuticos, encontrava-se à época ao nível de ícones da aviação como Louis Blériot, Louis Charles Breguet, Glenn Curtiss, Henri Farman e Hubert Latham, entre outros: era o sexto piloto francês, depois de Ferber, Farman, os Irmãos Voisin e Delagrangue. Pouco tempo antes de rumar a Portugal e com apenas 25 anos, partilharia o espaço com estes ilustres pioneiros em Agosto de 1909 durante a *Grande Semaine de l'Aviation* realizada na Champagne, em Reims – o primeiro encontro internacional da história da aviação. E, recorde-se, foi Armand Zipfel que em pleno ambiente de pré-guerra foi a Berlim com a responsabilidade de “d’être en Allemagne le prestige de l’aviation française”. Executaria por essa ocasião um dos primeiros voos motorizados em solo alemão e o primeiro voo registado em Berlim, em terrenos onde poucos anos mais tarde nasceria o aeroporto de Tempelhof.

Exibições em tudo semelhantes à que o público de Lisboa poderia ter observado em Lisboa em 17 Outubro desse ano, não tivesse Zipfel danificado ligeiramente o *Voisin* de 40 cavalos ao tentar voar com ventos demasiados fortes. Facto é que a aeronave era “de tal forma manobrável e segura que poucos minutos de voo bastavam para que o piloto iniciado fizesse os seus primeiros voos sem acidentes” e que a maioria dos voos nessa época eram feitos, de facto, numa linha recta.

Na segunda-feira imediatamente a seguir à exibição, bem documentada pelo famoso fotógrafo Joshua Benoliel, a imprensa dava conta da reacção do público presente. A *Ilustração Portuguesa*, a propósito de Lisboa ter “finalmente [tido] a ocasião de assistir a uma experiência de aviação”, referia que a *performance* observada no hipódromo de Belém – que tinha sido “mais ou menos convenientemente adaptado” para a evolução



O percurso percorrido por Zipfel na sua apresentação na Alemanha, em 2 Fevereiro de 1909

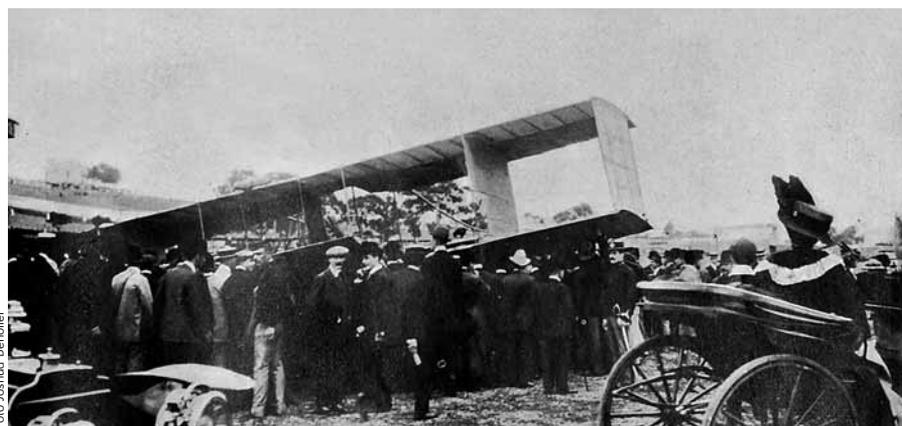
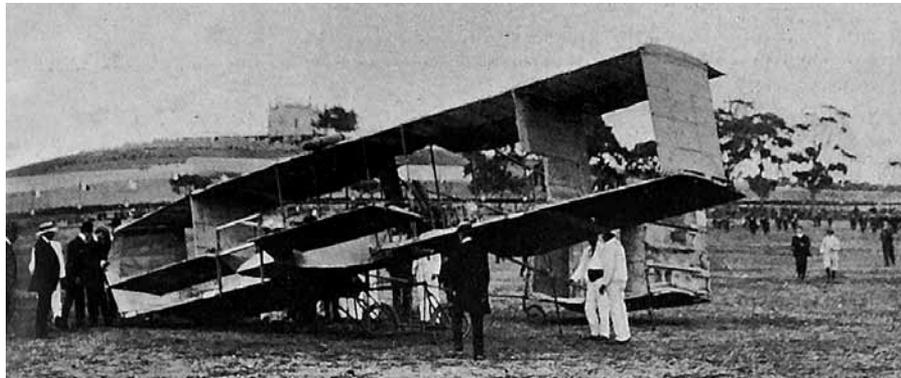


Foto Joshua Benoliel

O público presente no Hipódromo de Belém rapidamente envolveu a aeronave acidentada

**As experiências de aviação**  
**Armand Zipfel, n'um biplano Voisin, realiza hoje no hipódromo de Belém os primeiros voos em Portugal**  
 É finalmente hoje, ao meio dia, que no hipódromo de Belém o aeroplano Voisin, tripulado pelo intrepido aviador lyonnais sr. Armand Zipfel, vai tentar os primeiros voos em Portugal.  
 Mr. Zipfel cortará o espaço com o seu magistoso biplano antes da 1 hora da tarde, repetindo-se esses voos até às 4 horas, no caso de para a tarde o vento não soprar muito violento.  
 O entusiasmo é grande e assim o prova a quantidade de bilhetes vendidos. As bilheteiras abrem às 11 horas da manhã. Porém, tudo leva a crer que o primeiro voo seja efectuado cerca da 1 hora da tarde, e sempre para mais tarde do que para mais cedo.  
 Mr. Armand Zipfel está entusiasmado e empenhado em dar hoje todo o brilhantismo às experiências que realiza.  
 Este espectáculo, que é dos mais sensacionais do século, será abrilhantado por duas excelentes bandas militares. Devem assistir às experiências os srs. ministros da guerra e da marinha, além de muitos officiaes de patente superior das armas scientificas.  
 A entrada para peões é feita pela primeira entrada e as carruagens, automoveis e cavalheiros entram pela porta que fica proxima da carreira de tiro.  
 O serviço de policia é feito por um esquadrao de lanceiros e por 60 praças de infantaria n.º 1.





Imagens de Joshua Benoiel, após a infeliz ocorrência, editadas na "Ilustração Portuguesa" vendo-se o aviador no centro da imagem verificando o hélice do Voisin



de um avião – não tinha sido “completamente satisfatória”: o voo “com o biplano de sistema Voisin”, tinha causado “uma agradável impressão no público tanto [na] saída do aparelho como na forma como [tinha planado]”, mas tinha sido interrompido por um desastre, realizando-se apenas uma demonstração “de 180 metros”. Um acidente motivado pela tentativa do piloto em fazer “uma viragem”, caindo o aparelho “bruscamente e [sofrendo] com a queda alguns prejuízos materiais”.

O *Diário de Notícias* confirmava este relato de forma mais detalhada, tendo sido o jornal que mais destaque deu a esta iniciativa, seguindo todo o percurso de Zipfel e do seu Voisin em Lisboa.

Sabemos assim que a exibição chegou a estar agendada para o dia 3 de Outubro mas que “por motivo de demora nas fronteiras francesa e espanhola o aeroplano Voisin de Mr. Zipfel não [tinha podido] chegar a Lisboa a tempo de se realizar” nesse dia “a extraordinária Festa da Aviação”, como vinha sendo anunciado.

O “maquinista da Casa Voisin” chegou a Lisboa acompanhando o avião apenas a 5 de Outubro, tendo nos dias seguintes a oportunidade de verificar durante a montagem do motor que “tinha desaparecido uma importante peça do carburador que na sua opinião não [podia] ser fabricada em Lisboa”, tendo sido portanto e imediatamente “pedida telegraficamente à casa francesa”. “Infinitos contratempos”, que se avolumavam e obrigavam ao adiamento da estreia do *sport* da aviação em terras lusas. Concluía o *Diário de Notícias* que “até que o motor [estivesse] em estado de poder funcionar [ficava], pois, mais uma vez, adiada a apetecida diversão”.

A *Festa da Aviação*, “tão anunciada e desejada pelo público”, realizar-se-ia finalmente no dia 17 à tarde, altura em que “o distinto aviador Arnaldo [sic] Zipfel no seu magnífico aeroplano Voisin” voaria nos céus de Lisboa.

## Campo de aviação no Hippodromo de Belem

POR MOTIVO DA DEMORA nas fronteiras franceza e hespanhola o **Aeroplano Voisin, de Mr. Zipfel**, não pôde chegar a Lisboa a tempo de se realizar amanhã 3, a extraordinaria

### FESTA DE AVIAÇÃO

Por este motivo fica esta transferida para logo que chegue aquelle aparelho, o que brevemente será annuciado.

## A aviação em Lisboa

Teem sido infinitos os contratempos e dificuldades que se teem opposto á apparição, tão desejada pelo publico, do aeroplano Voisin que será tripulado pelo aviador Zipfer.

Contratempos de viagem, dificuldades aduaneiras, foram successivamente adiando o espectáculo, até que a empresa promotora, julgando ter tudo em seu poder, o annunciou, affixando os respectivos cartazes. Na occasião da montagem do motor verificou, porém, o mechanico encarregado deste trabalho que da caixa tinha desaparecido uma importante peça do carborador que, na sua opinião, não pode ser fabricada em Lisboa, e que, portanto, foi pedida telegraphicamente á casa franceza.

Até que o motor esteja em estado de poder funcionar fica, pois, mais uma vez, adiada a appetecida diversão.

O acesso à pista-hipódromo era geralmente garantido por comboio (40 réis) ou eléctrico (60 réis) a partir do Cais do Sodré, e os preços começavam nos 300 réis para as cadeiras mais baratas, indo até aos 500 réis dos lugares reservados. Havia espaço para "carruagens e automóveis até seis pessoas" (500 réis) e mesmo – nesta festa moderna de um espectáculo motorizado – para cavaleiros (1500 réis). Um espectáculo "bem policiado" e animado por duas bandas de música.

Esperava-se uma "enchente enorme a calcular pelo grande interesse que [estava] despertando esta sensacional novidade", havendo cartazes afixados e bilhetes à venda "nas tabacarias Neves, ao Rossio, e Africana, no Chiado", prometendo-se "publicidade circulante nos carros eléctricos [linha Cais do Sodré-Belém] no dia 16 durante 24 horas". Alguns dias mais tarde a concorrência aos bilhetes tinha sido "extraordinária, levando tudo a crer que o aeródromo de Belém se [enchesse] por completo".

A multidão esperada não corresponderia às expectativas e aos adjectivos da imprensa, mas estariam contudo presentes "Sua Alteza o Senhor Infante D. Afonso, os Srs. Ministros da Guerra e da Marinha e muitos officiaes da terra e do mar", todos empenhados em assistir à demonstração da novidade e tendo acesso privilegiado ao hangar onde estava o Voisin e Armand Zipfel, que aí passava "a maior parte do tempo", sociabilizando pouco, dizia-se.

## AVIAÇÃO EM LISBOA

Já não é amanhã, como se esperava, que se realisa a exhibição do aeroplano do aviador Zipfer, no hippodromo, porque só hoje á noite chega a Lisboa e não ha tempo bastante para o apresentar ao publico. A projectada ascensão deve realizar-se até meados da proxima semana.

O machinista da casa Voisin chegou hontem.

## Aviação em Lisboa

Pode desde já garantir-se que é no proximo domingo, 10, que se realisa no Hippodromo de Belem a festa de aviação tão annunciada e desejada pelo nosso publico.

E' pois n'aquella tarde que se apresenta o distincto aviador Arnaldo Zipfel no seu magnifico aeroplano Voisin.

A enchente deve ser enorme a calcular pelo grande interesse que está despertando esta sensacional novidade.

A'manhã devem ser afixados os cartazes definitivos e postos á venda os bilhetes nas tabacarias Neves, ao Rocio e Africana, no Chiado.

## A aviação no domingo

Hoje appareceram os cartazes annunciadores das festas de aviação no domingo no hippodromo de Belem, as quaes algumas vezes já tiveram de ser adiadas.

A concorrência hontem aos locaes onde estão á venda os bilhetes foi extraordinaria, levando tudo a crer que o aerodromo de Belem se enche por completo.

A estas festas assiste sua alteza o senhor infante D. Afonso, os srs. ministros da guerra e da marinha e muitos officiaes de terra e mar.

O aeroplano prompto, já collocado ao centro do hangar, apresenta uma vista magestosa.

Hontem estiveram muitos engenheiros no hippodromo de Belem, havendo alguns que levaram horas a examinar o aeroplano e a sua machina, sendo unanimes em concordar que é o aparelho mais engenhoso que o homem tem inventado.

Mr. Zipfel que, desde que o aeroplano está montado, passa no hangar a maior parte do dia, teve palavras de elogio para a maneira como foi executada em Portugal a peça do motor destinada a substituir a que desapareceu.

O SEculo 23-10-1909

**diado Terrasse**  
 a exhibição da bella Via d'arte  
**esurreição**  
 radou extraordinariamente.  
 ebre drama de Tolstói é inter-  
 por artistas francezes,  
 e é justificado successo.  
 nhã — Matinée ás 2 h2

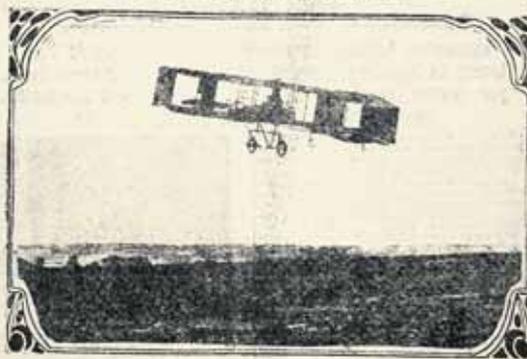
**CASA DE MODAS**  
**ES DE SEQUEIRA**  
 ccessores Lopes de  
 ira, Sequeiras & Maia  
 ura a estação d'inverno na pro-  
 feira, 20, expõem nas suas  
 algumas das muitas novidades  
 da adquirir em Paris.

**VQUES DE FERRO**  
 dem-se 2 para agua, capacida-  
 000 litros cada. Tratar escri-  
 Calleja, 23, R. Lyves.

**RIAS NOTÍCIAS**  
 Unioe total das linhas da Compa-  
 il das Caminhos de Ferro Portuguezes  
 Junho 14 de corrente, atin-  
 portancia de L.323.356.000 réis, ou ve-  
 1.000 réis que em igual periodo  
 anterior.  
 sformou uma colleção de milhões  
 milhas em vista de Portugal, edifi-  
 cios: cástros, Bussaco, etc.

# SPORT

Realizam-se, amanhã, novas experiencias de aviação  
 no hippodromo de Belem



O avião Zipfel no seu aeroplano «Voisin»

É amanhã que se realiza a segunda festa  
 de aviação, no hippodromo de Belem, sen-  
 do esta festa dedicada à imprensa.  
 O preço das bilhetes são reduzidos, sendo  
 os lugares reservados 300 réis e a entrada  
 geral 200 réis.

quem e Paulo Almeida d'Espa; para capitães da  
 era, Hymer Mascarenhas, 1.º grupo, Plácido  
 Dora, 2.º grupo, e A. Francisco d'Arango, 2.º  
 grupo; para o conselho tecnico os srs. Hymer  
 Mascarenhas, Augusto Saliba, Myrick, Harley,  
 Plácido Dora e Eduardo Leite Paulo Basto.  
**Cyclismo.**— É no dia 24 que o Lusitano

Theatro da Rua dos Condes  
**A Abelha Mestra**  
 O maior successo  
 da época  
 Todas as noites copias  
 novas

**HOJE HOJE**

**Caixeiro**  
 J. Branco & C., rua Augus-  
 ta, 110, precisam de um empre-  
 gado conhecedor dos artigos da sua es-  
 pecialidade—alfaiate-mecador. Fuga-se  
 bem e guarda-se sigillo, mas o furtivo  
 apparecer quem não possua verdadei-  
 ra habilitação no ramo.

**Anti-dysmenorrhico**  
**do dr. Champaudant**  
 Ver na secção competente  
 o annuncio d'este magnifico  
 preparado.

PROPAGANDA REPUBLICANA

**Comicio em Mação**  
 Uma manifestação democratica promovida  
 pelos maçacanos residentes na capital.  
 Promovido por um grupo de ma-  
 çacanos, residentes em Lisboa, realiza-  
 se no domingo, 31 do corrente, na  
 villa de Mação, pela uma hora da tar-  
 de, uma comicio de propaganda repu-  
 blicana.  
 Os oradores, entre os quaes se con-  
 tam os srs. Euzébio Leão, João Chi-

**Aviação**

Montem, no hypodromo de Pedrou-  
 ços, pelas 2 e meia da tarde, começa-  
 ram como estavam annunciadas, as ex-  
 periencias de aviação pelo aviador fran-  
 cez Armando Zipfel, experiencias que  
 não deram o resultado desejado, visto  
 ter havido avaria no aeroplano, que ca-  
 hiu de uma altura de 8 metros em vir-  
 tude de uma falsa manobra provocada  
 pela violencia do vento.

Consta-nos que depois de serem re-  
 mediadas as avarias haverá novas ex-  
 periencias, que certamente chamarão ao  
 hypodromo grande quantidade de gen-  
 te, pois é enorme o interesse em assis-  
 tir aos projectados voos do biplano Voi-  
 sin.

**Umpire.**

O aeroplano tinha sido aí montado e estava “colocado no centro do hangar, [apresentando] uma vista magestosa” para os “muitos engenheiros” que se deslocaram a Belém, local do primeiro aeródromo português. Alguns destes engenheiros levariam “horas a examinar o aeroplano e a sua máquina [motor], sendo unânimes em concordar que [se tratava] do aparelho mais engenhoso que o homem tinha inventado”.

Pelas 14h40 todo o público teve oportunidade de assistir ao “lançamento” da aeronave naquela pista “pequena e [com] excessivo declive do terreno”: depois de uma “saída (...) imponente”, planou “muito pouco tempo” até cair “desastradamente sobre o lado direito da máquina voadora, torcendo um leme da hélice [sic], quebrando algumas ligações das asas-planos [sic], alguns prumos sustentadores das asas, as rodas de lançamento, etc.”.

O público, avaliado pela *Ilustração Portuguesa* em 5000 pessoas, correu pressuroso “a informar-se do desastre e lamentando não ter tido a ocasião de averiguar da coragem e perícia do Sr. Armand Zipfel”. Das críticas e peritagens mais ou menos leigas sobre as causas do acidente, inferia-se o seguinte: “a causa do insuccesso do aviador [atribuiu-se] ao vento, que soprava rijo, e à manobra feita por Zipfel na ocasião de tentar uma curva na direcção Norte; o biplano adquiriu uma carreira rápida no lançamento [sic] e levantou-se em voo mas a pequena altura, esta insufficiente para dar a volta ao aparelho. Quando Zipfel viu essa dificuldade de marcha cortou a *allumagem* [sic] ao motor. Isto deu resultado da queda immediata com os consequentes prejuizos materiais”.

Surgiu neste momento, com autoridade de especialista, a voz do piloto-construtor e conhecido “poeta João Gouveia”, observando que “Zipfel, (...) tendo-se elevado a pequena altura não [tinha tido] tempo de procurar a inclinação longitudinal”, daí resultando o acidente. Reforçava dizendo que “em Portugal estas *atterrissages* [seriam] sempre perigosas porque o vento sopra rijo e com persistência”, prevendo que a repetição da exhibição agendada para a daí a uma semana poderia também ser acidentada.

Sem dados meteorológicos, aerodinâmicos ou físicos adaptados ao voo, os acidentes eram uma consequência natural de um desporto de alto risco praticado por autodenominados *cavaleiros do ar*. No dia imediatamente a seguir ao das experiências de Zipfel em Lisboa, o primeiro piloto português [habitualmente referido como sendo o piloto detentor da licença nº 8 da Federação Aeronáutica Internacional, FAI], Óscar Blanck, sofria um acidente com consequências aparatosas em Paris, durante um festival aéreo – a *Quinzena de Paris*, em Port-Aviation. Blanck “não estava inscrito” na festival e “ini-

se evadir com elles. Está encarregado da diligencia o agente Carapeto.

**SPORT**

**O problema da aviação**  
 As experiencias em Portugal e o enbu-  
 sismo do estrangeiro pelas provas  
 realisadas

Do aviador portuguez sr. João Gouveia recob-  
 mos a carta que a seguir publicamos e na  
 qual se nota o desgosto de ter sido um fran-  
 cez quem realizou em Portugal as primeiras  
 experiencias de aviação, quando compatriotas  
 nossos se temo empregado, e com enthusias-  
 mo, no estado do interessante problema da  
 conquista do ar. O proprio sr. João Gouveia  
 de ha muito que sonhava ser o primeiro a  
 voar em terras portuguezas. O seu aeropla-  
 no, com modificações importantes sobre os  
 modelos conhecidos, porém, tem tido uma con-  
 strução morosissima, porque é excessivamen-  
 te de particulares a consuação recobida.

Sr. redactor.—Mais uma vez recorro ao Se-  
 culo e á sua inexgotavel amabilidade para  
 divulgar e quanto possivel, levar a toda a par-  
 te noções, que se me figuram sas, sobre esse  
 colossal movimento de conquista do ar, que  
 em Paris, Berlin, Washington e Vienna tem  
 feito esquecer aos Jornaes e aos povos a poli-  
 tica do dia. Por mim, posso assegurar que,  
 estando em Paris e coincidindo a queda do  
 sr. Clemonceau com as tentativas da traves-  
 sia da Mancha por Latham e Bleriot, fiz en-  
 tão notar a varias pessoas o ecco amortecido  
 com que Jornaes e opinioes pareciam discentir  
 a queda do illustro estadista. Responderam-  
 me que Paris, n'aquelle momento, andava  
 suspenso das azas de Latham. Efectivamente,

ciara há pouco a sua aprendizagem como tripulante de aeroplanos”, mas já dava “nos aeródromos (...) provas de grande coragem”.

Assim, pelas cinco e um quarto da tarde do dia 18 de Outubro, mandou sair do hangar o seu monoplano Blériot e “subiu à altura de 15 metros, passando sobre as tribunas reservadas. Ao tentar voltar à direita, efectuou a manobra “bruscamente”, tendo o aparelho “[afocinhando] sobre uma parte do terreno do aeródromo destinada ao público e caiu desamparadamente no solo, alcançando na queda alguns espectadores”: a hélice voou, “feita em pedaços, e o aparelho [ficou] reduzido a migalhas”. Feliz, o piloto apenas sofreu ferimentos ligeiros, mas uma espectadora, “atingida por um pedaço da hélice, ficou com uma perna decepada”, tendo ainda ficado feridos mas não gravemente, mais duas mulheres e um homem. Uma situação que valeria a Blanck um penoso processo em tribunal, de que sairia ilibado.

Entretanto, as suas declarações à *Ilustração Portuguesa* revelavam a singeleza e perigosidade do voo em 1909: com “soberba energia” afirmava que “[tinha sido] a segunda vez que [tinha tripulado] um aeroplano: Caí. É o mesmo... continuarei!”. Depois de ter experimentado manobrar a menos de 50 pés sobre as bancadas, julgava “poder atribuir o desastre a um golpe de vento”, pois “na ocasião em que pretendia passar novamente sobre as tribunas, o aparelho não obedeceu ao governo e desequilibrou-se, esbarrando nos espectadores, nos quais, como é natural, se estabeleceu grande pânico”.

Uma consequência do facto de não estar inscrito no festival nem tencionar voar nesse dia “porque desejava primeiro examinar cuidadosamente o [seu] aparelho”. Contudo, quando um “comissário da prova instou [consigo] para fazer a experiência e como o mecânico por sua parte também acedesse sem repugnância, para mostrar que não tinha medo, [subiu]”, com os resultados conhecidos.

Vida menos aventurosa que Óscar Blanck teriam João Gouveia e Abeillard Gomes da Silva, outro pioneiro português da aviação sendo, tal como Gouveia, construtor-piloto e contemporâneo do voo de Zipfel.

Gomes da Silva, primeiro em França, no aeródromo de Issy-les-Moulineaux e depois em Tancos, procurava ser o criador do “primeiro aparelho de aviação construído por um Por-



tuuguês”: em França testaria em 1909 um biplano com 7 m de envergadura por 6,50 m de comprimento, com uma superfície alar de 25 m<sup>2</sup>, utilizando um motor Auzavé de 3 cilindros desenvolvendo 25-28 Hp para accionar uma hélice de 1,90 m a 1400 rotações por minuto, num peso total do aparelho de 198 Kg. Uma aeronave que para mais contava com uma invenção sua – “a estabilidade automática do avião” – e que incluía “Portugal no número dos países precursores da aviação”. Era naturalmente Gomes da Silva um dos críticos da demonstração de Zipfel em Portugal, comentando acima de tudo o facto de não ter cabido a um português a honra de rasgar pela primeira vez os

**AVIAÇÃO DESASTROSA**

### D'uma altura de 15 metros

O aviador, um portuguez, fica ligeiramente ferido

Paris, 18.—Hoje, em Port-Aviation, ocorreu um desastre, de que foi victima um aviador portuguez, o sr. Oscar Blanck, que não estava inscripto na Quinzema de Paris e enciêra ha pouco a sua aprendizagem como tripulante de aeroplanos. O sr. Oscar Blanck, que nos aerodromos tem dado provas de grande coragem, cerca das cinco e um quarto da tarde, mandou sair do hangar um monoplano Blériot e subiu à altura de 15 metros, passando sobre as tribunas reservadas.

De repente, quiz virar à direita, mas como a manobra, ao que parece, fosse feita bruscamente, o aparelho afocinhou sobre uma parte do terreno do aerodromo destinada ao publico e caiu desamparadamente no solo, alcançando na queda alguns dos espectadores. Hebeu logo uma gritaria medonha e o pânico foi enorme. A hélice tinha voado, feita em pedacinhos; o aparelho estava reduzido a migalhas. Acudiu muita gente ao local do sinistro, verificando-se que o sr. Oscar Blanck apenas soffera ligeiros ferimentos. O mesmo não succedea a uma mulher que assistia ao espectáculo e que, attingida por um pedaço da hélice, ficou com uma perna decepada. Também receberam ferimentos, mas de menor importancia, mais duas mulheres e um homem.—S.

**O aviador não desiste**

Paris, 18.—Esta noite fomos visitar o sr. Oscar Blanck e eis o que elle nos disse sobre o accidente de que foi victima em Port-Aviation.

—Creio poder attribuir o desastre a um golpe de vento. Na occasião em que pretendia passar novamente sobre as tribunas, o aparelho não obedeceu ao governo e desequilibrou-se, esbarrando nos espectadores, nos quaes, como é natural, estabeleceu grande pânico. Apesar de ferido, ajudei alguns d'elles a desembaraçarem-se dos escombros.

—Não temonava subir hoje, porque desejava primeiro examinar cuidadosamente o aparelho. Mas o commissario das provas lastou commigo para fazer a experiencia e como o mechanic, por sua parte, tambem acedesse sem repugnancia, para mostrar que não tinha medo, subi.

O sr. Oscar Blanck terminou por nos dizer com soberba energia: —É a segunda vez que tripulo um aeroplano. Caí. É o mesmo... Continuarei.—S.

com todos prova Log palavr lecim por p seu e mada comha do ac verno tas Afirim forma fratic fracos me ac dindo noltei lá for honto Dep tendo lá, fol mento capitã viu g afirim plear para t lante tou: —O envol porqu de m de au para t O sr A n Morot vario no, e ao pã tenço Riff, e avento partid sr. M —O gover rar in No e que d do go essa i dove: Esci do sr ção. J pres: rando suas a opp ficou mu 1

Gomes da Silva durante as suas experiências em Issy-les-Moulineux

céus do seu país. Não rivalizava contudo com a actividade de João Gouveia que tinha a partir dos jornais e sobretudo no *Século* uma tribuna para defender a causa da aviação nacional.

Quando o *Voisin Antoinette* entrou no dia 19 de Outubro nas "oficinas da casa FIAT" em Lisboa para reparações tendo em vista nova demonstração no dia 24 de Outubro, João Gouveia tinha garantido um público para a sua opinião e para a *Causa do Ar*.

Poucos dias depois os danos já tinham sido reparados e o *Século* anunciava a "segunda festa de aviação no hipódromo de Belém", "dedicada à imprensa" e com preços dos bilhetes "reduzidos, sendo os lugares reservados de 300 réis e a entrada geral 200 réis". O voo do dia 17, "no último domingo [fora de] uma certa duração e longo [sic]", mas esperava-se agora "um espectáculo magnífico, com certeza bastante concorrido de público, pois que os preços [tinham sido] diminuídos" e se tinha como "provável que [seria] a última apresentação" do discreto Armand Zipfel no hipódromo.

Na segunda-feira, 25 de Outubro, os comentários à segunda demonstração eram mordazes e até contraditórios dos termos utilizados em dias anteriores: "as experiências anunciadas" não se tinham realizado, "temendo o sr. Zipfel talvez com excessiva cautela, os ventos que [tinham soprado] sobre o campo do hipódromo". No domingo anterior "lá se [tinha levantado] num voo mas, hesitante e desconfiado, [tinha obrigado] o seu Voisin a um percurso de uma centena de metros, a altura inferior a oito metros".

Na segunda *Festa da Aviação*, tinha-se simplesmente "[recusado] a subir, porque os ventos eram ainda mais rijos que os do primeiro domingo", motivando a reacção do público presente: "no campo estavam alguns milhares de espectadores, que protestaram, baseando as suas reclamações [no facto] de não o terem prevenido, porque os ventos já eram excessivos para Zipfel desde manhã, e porque lhe garantiam que o aviador apesar de tudo se aventurava numa experiência para um quarto de hora depois os prevenirem do contrário e da resolução inabalável do Sr. Zipfel em não subir".

A conclusão era de que público português "não [tolerava] facilmente estes sucessivos contra-avisos [e daí] a sua impaciência e

**Aviação.**—No próximo domingo realisa-se, no hipódromo de Belém, a segunda festa de aviação, que a comissão dedica à imprensa de Lisboa.  
O biplano Voisin já foi completamente reparado na casa F.I.A.T. A comissão resolveu diminuir o preço das entradas.

**Aviação.**—A empresa promotora das festas de aviação no hipódromo de Belém troca hoje todas as senhas de entrada no mesmo hipódromo pelas respectivas importâncias. As trocas realizam-se na rua do Amparo, 102, das 11 horas da manhã às 4 da tarde.  
**Foot-ball.**—Na reunião da assembleia geral da Liga Portuguesa de Foot-ball, efectuada hontem, foi eleito 2.º secretário da direc-

sario da Irman-  
as Dóres, esta-  
em Belém, é  
eliente charan-  
que generosa-  
festa, achando-  
muito gratos  
de aquelle re-  
um disvelado  
**gramma**  
agníficos cor-  
só pelo pezo-  
rdões d'Ouro-  
e 162 B.  
**a mor-**  
modernos, por  
Instituto Sou-  
7, 1.º.  
**IS**  
es e oegos  
José recebeu da  
parte dos juros,  
reber do legado  
creira Crespo, e  
la pelos pobres  
freguezia, reco-  
dos dias, das  
na sacristia da  
ros requerimen-  
Sacramento tem  
odas as pessoas  
s, residentes na  
e seus requeri-  
diários do sr.  
no dia 6 de no-  
**ECTA**

**SPORT**

**A Grande Quinzena de Paris**  
O aviador portuguez Gomes da Silva explica porque não tomou parte na grande prova internacional

Paris, 11.—Sr. redactor.—Pois que o *Século* foi o primeiro dos jornaes portuguezes a anunciar a minha inscripção na «Grande Quinzaine de Paris», permita-me que, por deferencia não só para esse jornal e seus leitores, mas ainda para com todos os outros que amavelmente se dignaram occupar da minha tentativa, eu venha expôr resumidamente os motivos de força maior, que, hem a meu pesar, me impediram e impedem de tomar parte no grande concurso internacional de aviação que se está presentemente realisando nos arrabaldes d'esta capital, em Juvisy:

No dia 31 d'agosto começava, nas officinas de R. Gentil & Petit Conchis, e sob a minha direcção, a construcção do meu aeroplano «breveté».

E n'esse mesmo dia, para prevenir todas as eventualidades, firmava eu com a casa Bleriot o contracto para o fornecimento de um motor Anzani, 25-28 H. P., o qual, segundo uma clausula claramente estipulada, me deveria ser entregue tres semanas depois, isto é, no dia 12 de setembro findo.

Ao mesmo tempo os engenheiros constructores do meu aparelho, resalvando apenas o caso de uma circumstancia imprevista, garantiam-me a entrega do meu aeroplano, prompto a funcionar, no dia 23 de setembro, no campo de manobras de Issy-les-Moulineaux.

Confiado—jemasadamente—«helas»—n'estas duas garantias e firmemente resolvido, já que tinha perdido a da semana de aviação do Reims, a aproveitar, custasse o que custasse, a oportunidade que a «Grande Quinzaine de Paris» me offercia para n'ella fazer figurar um aeroplano de invenção portugueza e um aviador portuguez, inscrevia-me no dia 2 de seto-

pa-nos que a no  
Miguel de Paiva  
mões pelo 2.º e 3  
perlo é completa  
mento, pois que,  
não terem dado  
creverem pelo S.  
no F. G. C. O. Es  
que o seu 2.º ten  
Campo das Sales  
composto por 5  
os restantes do I  
G. Ourique por 2  
**Cyclismo.**—  
liza no dia 31  
para principiant  
tros.  
A partida é da  
tarde, devendo o  
da da Maruja, L  
nhora da Rocha,  
brada, Báfundo e  
inscripção está a  
226.  
**Nas**  
**Coimbra, 19.**  
na carreira do  
curso para os alti  
será feita ás 6 h  
dos paços do con  
—Os srs. João  
da Silva Leça, do  
censão n'esta cid  
com o balão «P  
1:000 metros.  
A subida e enc  
no Pateo da Inq  
**Rua do Ou**  
**110**  
Esquina R. S. Nic  
Sucessoral  
← **LISBOA**

Foto Col. AHFA

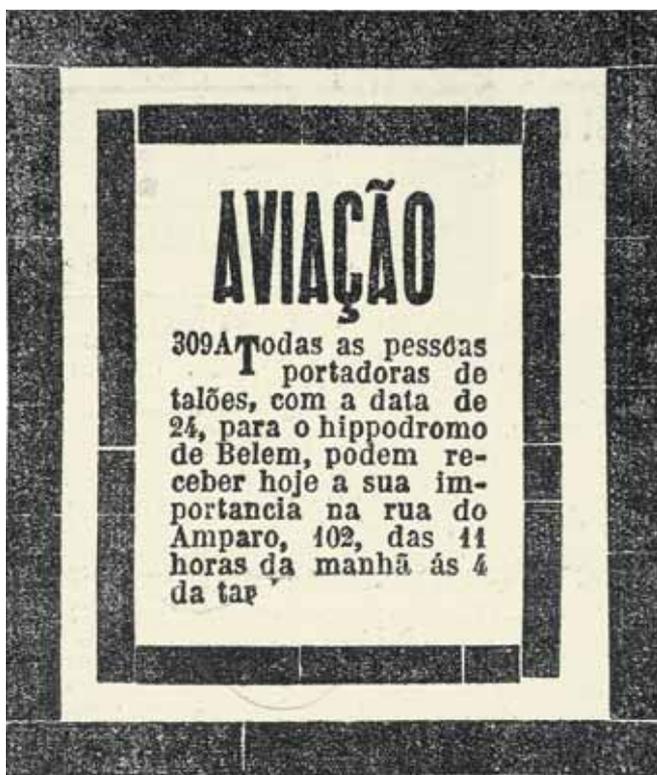


1909, João Gouveia prepara uma experiência com um modelo

às vezes os seus protestos enérgicos". Protestos que tinham levado a que logo no dia 24 "as bilheteiras do hipódromo [tivessem] de restituir o dinheiro do custo de alguns bilhetes", uma situação que se arrastaria pelos dias seguintes, anunciada nos jornais. Tratava-se de um "insucesso (...) para lamentar", mas "o biplano Voisin, tripulado pelo

Sr. Zipfel, não [era] certamente o que [se] ambicionava". Esperava-se pelas "terceiras experiências, já anunciadas" em Lisboa em Outubro de 1909, reservando o *Século* para essa altura uma "apreciação sobre o mérito do aviador francês".

João Gouveia, que daí a dois meses estaria na fundação do Aero Club de Portugal e apresentaria em simultâneo à Academia de Ciências o seu projecto de avião *Gouveia* com 9 metros de envergadura e motor Anzani de 26 CV, publicaria uma carta no *Século* passada uma semana sobre estes acontecimentos. Tratava-se mais uma vez do "Problema da Aviação" e das "experiências em Portugal", sendo notório o seu "desgosto de ter sido um francês quem [tinha realizado] em Portugal as primeiras experiências de aviação, quando compatriotas [seus se tinham] empregado, e com entusiasmo, no estudo do interessante problema da conquista do ar". O próprio Sr. João Gouveia, reconhecia-se, de há muito que "sonhava ser o primeiro a voar em terras portuguesas".



A primeira Direcção do Aero Club de Portugal, fundado em 11 de Dezembro de 1909, gravura publicada no nº 100 da Revista do Ar

No entanto e acima de tudo, Gouveia apontava o "facto realizado" e consumado de que apenas quatro meses depois Louis Blériot ter atravessado o Canal da Mancha, já não se poder pensar na conquista do Ar como "um novo trabalho do fecundo escritor Júlio Verne, aquele extraordinário vulto que tanta obra de vulgarização científica [tinha produzido]". Algo que apenas duas décadas antes era considerado como uma "loucura [e] servia de desopilante nos intervalos de sessões académicas", era nesse ano de 1909 uma realidade que se impunha e que trazia consigo uma condicionante bem interessante: como prever a evolução para as duas décadas seguintes?

Com efeito, "sabia-se tão pouco e [tactava]-se tanto que o raciocínio não [podia] sem hesitações visionar o futuro por mais que a fantasia [lhes *entre mostrasse*] a próxima e maravilhosa idade do voo". O festival de Reims fora um marco, na opinião de João Gouveia: o da "vitória excepcional das máquinas mais pesadas que o ar, até há pouco relegadas à fantasia dos cérebros onde se dizia pairar uma asa sob uma nuvem de idealismo doentio". E desse momento, "diriam um dia os historiadores: *eis-nos, pois, na primeira etapa do voo artificial*".

Gouveia possuía duas perspectivas, agora que a "indústria nascente do automobilismo aéreo [sic]" estava garantida e se "devia transformar numa fonte da riqueza", for-

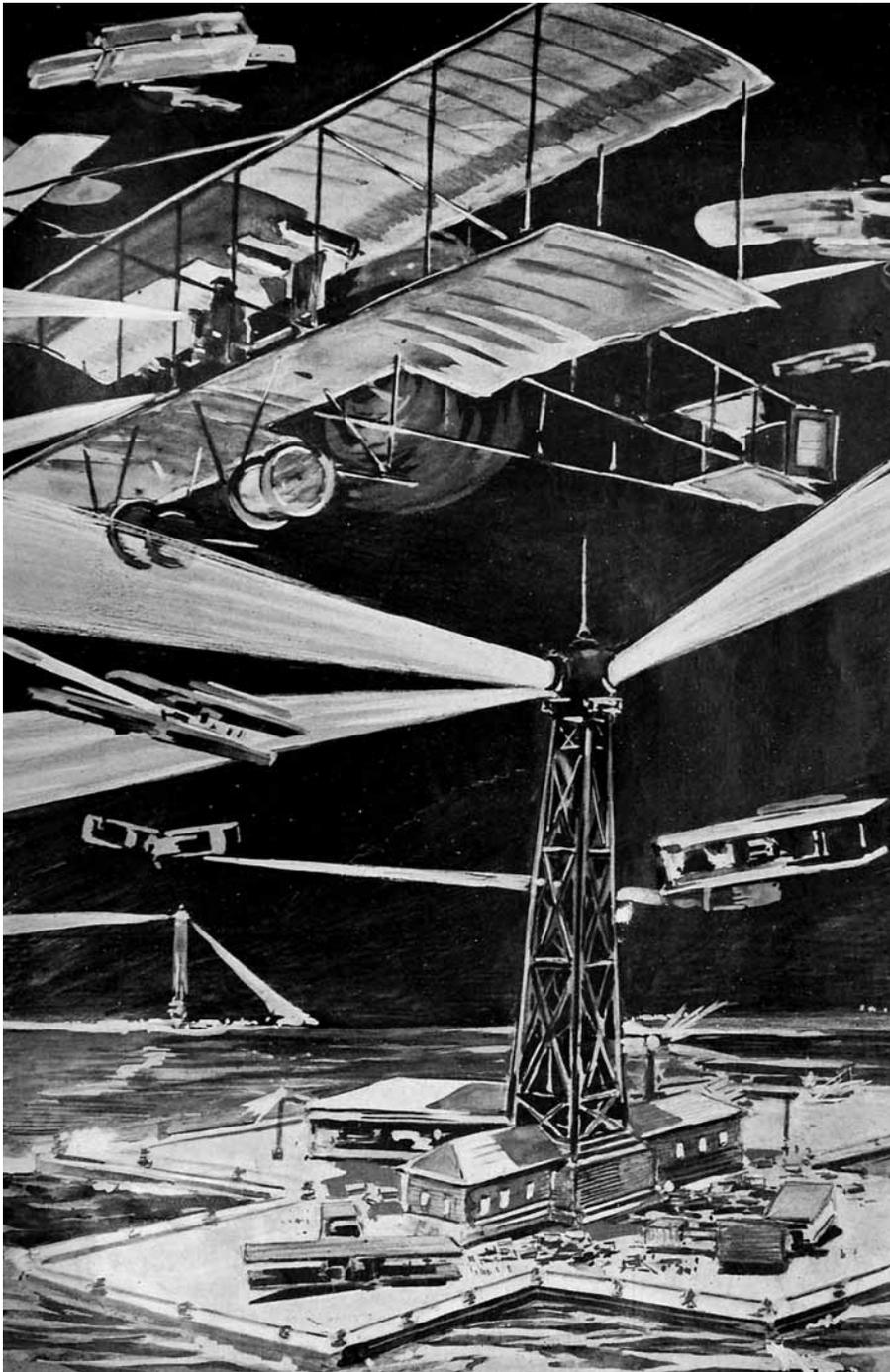
mulando uma visão político-moral e outra de índole técnica que ultrapassavam – ambas – a ameaça da sua caducidade num prazo de 20 anos.

Verificava pertinentemente e desde logo que o espaço, outrora livre, já não o era: tinha bastado “que meia dúzia de homens pairassem durante minutos para que o legislador pusesse limites ao espaço”. A “mão férrea da lei [tinha ascendido] à vastidão do céu” e a legislação sobre os “aeromóveis [sic] já [estava] feita e [supunha-se] que [previsse] desde [logo] todos os casos da moderníssima forma de locomoção num espaço

de três dimensões”. A natureza humana encarregar-se-ia, claro, de contornar os limites da *mão férrea da lei*, e Gouveia esperava que “das vastas *usines* já montadas para explorar a nova indústria [saíssem] dentro em pouco tempo, como dum cortiço ou dum pombal, bandos de insectos e aves artificiais, levando no bico um ramo de oliveira, uma conspiração, uma mensagem de guerra ou uma caixa de bombons explosivos que [deixariam] cair quando [enviassem] à lei um sorriso de cumprimento”.

Apenas a seis anos do começo da 1ª Guerra Mundial, Gouveia previa com realismo que a Humanidade iria a curto prazo subverter “melhor marca da máquina voadora (...) a [sua] quase absoluta independência”: dificilmente se distinguiriam as aeronaves “que [transportavam] um pensamento de paz das que [guardavam] a premeditação dum crime” entre as “centenas de aeronaves que dentro de vinte anos [iriam cruzar] o espaço”.

A sua visão não se tornava mais romântica ou idealista quando tecnicamente procurava prever o “que [seria] o céu nocturno [da] a vinte anos”. Contava Gouveia com que, “pelo menos nas cidades e nos subúrbios”, o céu passasse a ser “singrado de raios vagarosos lá muito ao alto, de outros mais rápidos a uma altura média e de outros ainda extremamente velozes quando a asa artificial quase [roçasse] as árvores das avenidas, as estátuas das praças, os tectos dos edifícios”, estando encerrada a era da “beatitude pensativa das noites estreladas [e do] silêncio romanesco das noites ao luar” em que as estrelas já se não distinguem das aeronaves, que passariam “a dois mil metros de altura”.



A visão de Gouveia, gravura publicada na “Ilustração Portuguesa”

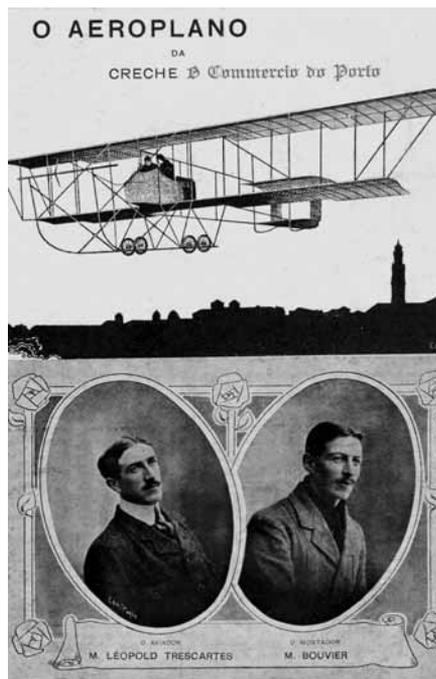
Antecipando-se em mais de uma década à aventura de Sacadura Cabral e Gago Coutinho, previa que dentro de vinte anos seriam já possíveis “as travessias oceânicas, em zonas de antemão estabelecidas para cada época do ano”, contando com o apoio disponível em “largas docas flutuantes pejadas de abastecimentos”.

Nesse ano de 1909 em que as “máquinas de voar” disponíveis se deslocavam “a

uma média de 65 Km/h, transportando uma média de 150 Kg de peso útil (aviador e essência [sic])" e eram capazes "já, de prestar serviços a um exército em campanha", Gouveia subavaliava e encarava a intercepção e "perseguição aérea em aeroplano" como algo "possível, mas tão contingente que em cem casos um só vingará". No entanto, era para si evidente que os motores "Antoinette, Rep, Gnome e Darracq [deveriam] ceder o lugar a turbinas de explosão, tornando então mais fácil a solução helicóptero, que [era] uma das formas do mais pesado que o ar".

A aviação iria transformar a arte da guerra e "o mesmo duelo que se [dava] entre a couraça e o canhão" já se tinha iniciado "entre Krupp e as aves artificiais", que serviriam "para reconhecimentos, transmissão de ordens e (...) de torpedeiros aéreos" vendo o grosso das tropas "de tão alto domínio [que], não parecerão formadas de homens mas de uma nova espécie de formigas".

A chegada de Armand Zipfel a Lisboa com o seu Voisin Antoinette de 40 cavalos, representava portanto para João Gouveia a chegada do século XX ao seu país: o advento dos *tempos modernos*. O que o piloto francês realizara, para Gouveia, fora efectivamente o primeiro voo em Portugal, independentemente da sua extensão. Teríamos que esperar até 1912 para que, nos céus do Porto, o piloto Léopold



Trescartes executasse um voo de longa duração e altitude considerável no *Maurice Farman MF. 11*, adquirido por meio da subscrição feita pelo *Comércio do Porto*. ❏

ficio para que os comprasse? Car... era logo castigado. Mas se tal... J. L. (Vila Real).—E' extenso e o assumpto es... tá exgotado. no qual se descrevia o caracter... versos países da Europa. Estand... nia, uso... o a... nhe... hum... panl... Hes... A... cara... mais... los... Reco... para... das... hesp... O... meis... e se... las... dou... ving... mia... pres... hesp... vez... das... nari... cabe... car... roig... meu... dom... quer... que... oibo... do... cabe... em... guic... dom... as... mas... G... rest... as... e... com... ca... dete... S... at... feiz... hesp... G... é... g... mi... rias... vers... sim... e... q... sica... dem... de... gen... qua... ren... hesp... dan... poss... A... em... aró... nati... ex... se... meni... altes... ao... c... Is... gues

## EM FOCO

### ZIPFEL

Tenho ainda o pescoço com mau gosto.  
 Que lhe dei no domingo, a tarde inteira  
 Para vêr se por cima da trapeira  
 Falava, qual milhafe, este sujeito

Que diversão tão linda, com efeito  
 Um homem a voar d'essa maneira!  
 Mas nada! nem a sombra mais ligeira,  
 E eu de tanto engrillar com dór do peito!

Por fim, quando cansado desista  
 Caiu-me sobre a testa de repente  
 Um pingo, qualquer coisa molle e fria;

E' elle! o voador! gritei contente.  
 Cruel desillusão! falsa alegria!  
 Era um parval multissimo indecente.

Belmiro.

FONTES  
*L'Aérophile*, de 1908 e 1909  
*Diário de Notícias*, Outubro de 1909  
*Ilustração Portuguesa*, Outubro de 1909  
*O Século*, Outubro de 1909 e Novembro de 1909  
*O Occidente*, Agosto de 1909  
*Diário Ilustrado* ano de 1909

AGRADECIMENTOS  
 • Biblioteca Nacional, pelo apoio concedido na pesquisa documental e iconográfica para a execução deste artigo.  
 • Archíves Municipales de Lyon.  
 • CAVFA/1 Sar E. Domingos pela recolha de imagens na Biblioteca Nacional.



Gusmão apresentado o engenho de "andar pelo ar" perante a corte. Reprodução fotográfica da pintura original de Benedito Calisto, executada na década de 30, que se encontra em exposição no Museu Paulista, em São Paulo, Brasil



# Bartolomeu de Gusmão

## O III Centenário das experiências aerostáticas

Texto Henrique Henriques-Mateus\*

Quando comecei a investigar a vida do padre Bartolomeu Lourenço de Gusmão, deparei-me com um emaranhado disperso de notícias de onde emergiam acções inverosímeis, desamparadas grosseiramente pelas Leis da Física, ou refutadas pertinazmente pela sagacidade de alguma objecção solidamente sustentada por suporte histórico. Vacilei entre vários escritos, titubeante, ou à *nora* – como se costuma dizer –, sem saber que rumo dar à pesquisa. Este esforço, tão penoso e paciente quanto necessário, não tardou em revelar-se compensador, pois permitiu-me realizar uma triagem, onde se extinguiram quase todas as expressões da minha indecisão. Este modo de agir, lento mas seguro, veio provar-me, que é sobre o sacrifício que se alicerça a satisfação, ou, como diz a sabedoria popular, que *nada de meritório se consegue sem esforço*.

Feito o desabafo, aquilo que em linhas gerais vos posso transmitir sobre esta figura polémica e mal conhecida da nossa História – que tanto interessa a portugueses como a brasileiros, porque a todos une –, é que a sua vida se repartiu, entre o ultimo quartel do século XVII e o primeiro do século XVIII, no Brasil e na Europa, com muita vivência em Lisboa e Coimbra.

Antecessor da Aerostação mundial, não tanto por a ter antecipado, mas por a ter precedido no tempo, quando, no Verão de 1709, realizou publicamente a primeira subida e livre sustentação na atmosfera de um aeróstato de ar quente, o padre Lourenço de Gusmão conquistou um lugar de relevo na História da Aeronáutica por ter sido o primeiro homem que, comprovadamente, fruiu uma ascensão bem sucedida; proeza que não teve seguidores nem continuidade, mas que, mesmo assim, se constitui num sucesso inédito, o qual lhe confere a primazia histórica do acto aerostático, antecedendo, em quase setenta e quatro anos, ascensões que imortalizaram os irmãos Montgolfier.

Nascido em 1685, seguramente próximo de 19 de Dezembro, o futuro padre Lourenço de Gusmão recebeu nesse dia o Sacramento do baptismo na igreja da, então, vila de Santos, sendo-lhe ali posto o nome de Bartolomeu Lourenço.

Com raízes familiares repartidas entre Portugal e a vila de Santos que o viu nascer, Bartolomeu Lourenço de Gusmão tem um vínculo com a terra Lusa, que se alarga, à medida que se recua no tempo.

Português dos “Brasis” (nascido numa época em que o Brasil ainda não tinha existência como estado independente), ou Brasileiro *avant la lettre* (tal como transparece no Sermão que pregou em Janeiro de 1718 na igreja de São João de Almedina), Bartolomeu de Gusmão é, para nós, portugueses e brasileiros, um elo que nos une no universo da cultura Lusíada, e não um problema que nos separa.

Santista, nascido e baptizado na povoação fundada no litoral paulista, em 1536, por Brás Cubas, Pascoal Fernandes, e Domingos Pires – que a colocaram sob a égide de Todos os Santos, Bartolomeu Lourenço tinha em Portugal as linhas mestras da sua formação cultural; facto a que não terá sido alheia a influência exercida pelo padre Ale-

\* O presente artigo representa a adaptação do autor de parte da obra de sua autoria, “Portugal na aventura de voar” (VOL I), Julho de 1909, editada pelo Jornal “Público”.

xandre de Gusmão, que, em 1663, ocupara naquela vila o cargo de vice-reitor do Colégio de São Miguel, e que na data do seu nascimento (1685), exercia no Brasil as funções de Provincial da Companhia de Jesus, responsabilidade que o obrigou a retornar a Santos, nesse mesmo ano, com a incumbência de negociar com as autoridades um entendimento para evitar a perda do colégio que a Companhia ali possuía. Esta missão, forçou o padre Alexandre de Gusmão a per-

gressão dos estudos de Bartolomeu, o padre Alexandre de Gusmão se tivesse prontificado a fazê-lo ingressar no Seminário de Belém, um lugarejo da freguesia da Cachoeira, parto da cidade do Salvador.

Foi nesta instituição que Bartolomeu Lourenço passou os anos seguintes, onde revelou a superioridade dos seus dotes intelectuais e aptidão natural para a Mecânica; capacidades admiradas por todos sobretudo porque destas resultou a construção de uma bom-



Figura da Nova Barca impressa por Simão Ferreira

manecer ali durante algum tempo, durante o qual estreitou os laços de amizade com os pais de Bartolomeu Lourenço. Esta amizade, que deverá ter sido potenciada pela existência de algum grau de parentesco entre eles, levou Jaime Cortesão a admitir (...) que o nome de família Gusmão já existia na sua ascendência, e que, possivelmente, sua avó materna era aparentada com o célebre Padre Alexandre de Gusmão". Possivelmente tio, mas não padrinho de Bartolomeu Lourenço – o nome do padre Alexandre de Gusmão não consta na cópia da sua certidão do registo de baptismo, pois nesse documento o padre António Correia Peres certifica que era – "Bartolomeu, inocente, filho de Francisco Lourenço e de sua mulher Maria Alvares, [a quem] baptizei e lhe pus os Santos Óleos. [Foram] Padrinhos, Luís Peres de Oporte [possivelmente "de o Porto"] e Ambrósia Aguiar, aos dezanove de Dezembro de seiscentos e oitenta e cinco anos". Parente ou não, são patentes os laços de amizade que ligavam o ilustre jesuíta à família de Francisco Lourenço, não surpreendendo que, em 1694, no momento em que se perspectivou o problema da pro-

ba de água que permitiu a sua elevação, desde o riacho Pitanga até ao edifício do Colégio beneficiando todo o Seminário, e que seria certificada, em 18 de Janeiro de 1706. A certidão, lavrada pelo seu reitor, atesta a realidade e destreza da sua construção, enquanto se reconhece a sua autoria e utilidade.

Bartolomeu Lourenço frequentou o Seminário de Belém até 1699 ou 1700, fixando-se a partir de então na cidade de São Salvador, onde ingressou no Colégio de Jesus, naquele tempo, o estabelecimento de ensino mais prestigiado do Brasil, instituição onde ainda pairava a presença tutelar do padre António Vieira. Desconhece-se qual terá sido o seu percurso escolar, sabendo-se, unicamente, que Bartolomeu Lourenço desvinculou-se inesperadamente do Colégio de Jesus, ainda durante o primeiro ano, tal como consta no Catálogo da Companhia relativo ao ano de 1705, onde se lê: "Bartholomeus Laurentius Nov. Schol. Ex oppido Sanctorum, anno 1701 dimissus".

"Demissionado" da Companhia de Jesus, voluntariamente ou não, o facto é que Bartolomeu Lourenço deixou o Colégio de Jesus da Baía. Bartolomeu Lou-

renço pouco mais tempo deverá ter permanecido em São Salvadora da Baía, embarcando para Portugal ainda no decorrer de 1701, para aportar em Lisboa, pela primeira vez, no decurso do mês de Dezembro desse mesmo ano.

A sua chegada a Lisboa não terá passado despercebida, a fama das suas façanhas precedeu-o inexplícavelmente (talvez por simples partida ou por exagero de alguém); e tanto, que José Soares da Silva o registou na sua *Gazeta Composta em Forma de Carta* (espécie de diário, manuscrito) como um menino prodígio, ao qual dava já aquele foro malévolo de “entradas de leão” que, a cumprir-se o rifoneiro português, nada lhe augurava de bom.

Protegido pelo 3º Marquês de Fontes desde o momento da chegada a Lisboa, supostamente por recomendação do seu protector, Bartolomeu Lourenço deverá ter sido então resguardado da concupiscência dos olhares maldosos que se quisessem aproveitar da bizzaria de que vinha eivado e da ingenuidade própria dos seus quinze anos, acção que explicará o facto de não existirem na *Gazeta* de Soares da Silva quaisquer outras aguilhoadas satíricas a seu respeito pois as sátiras só voltaram a dar sinal de si, lá para o final do ano seguinte.

O que terá feito o jovem santista em Lisboa, e quanto tempo aí se terá demorado, é assunto que hoje não se descortina. Provavelmente, foi regente de estudo do filho primogénito do 3º Marquês de Fontes, nessa data com sete anos de idade, permanecendo em casa daquele durante o tempo da sua estadia na capital. Mas não existem provas disso, tanto mais que há quem o situe a frequentar a Universidade de Coimbra durante o ano de 1703, facto que também não está provado, porquanto o registo mais antigo de uma inscrição sua naquela Universidade data de 1 de Dezembro de 1708.

Assim, o que se se pode afirmar é que antes de 1705, ou nesse mesmo ano, Bartolomeu Lourenço estava de regresso ao Brasil; pois a 12 de Dezembro foi-lhe concedido pelo Senado da Baía o “privilégio” do “maquinismo para fazer subir a água”.

De volta à Baía, Bartolomeu Lourenço terá retomado os estudos eclesiásticos, que, tanto quanto se sabe, ainda não estavam terminados em 28 de Janeiro de 1708, mas que terão sido concluídos nesse mesmo ano, já que ordenado padre, regressou a Portugal, com o propósito de se matricular na faculdade de Cânones da Universidade de Coimbra, para prosseguir a formação eclesiástica, o que veio a acontecer, pois matriculou-se naquela Universidade a um de Dezembro desse ano.

Foi num país esgotado e abatido que o jovem padre Bartolomeu Lourenço aportou no final do segundo semestre do ano de 1708; num tempo em que o Senhor D. João V, então com apenas dezassete anos de idade e recentemente consorciado com a Arquid

duquesa Maria Anna de Áustria, cumpria o primeiro ano de um longo reinado.

Matriculado na Universidade de Coimbra, Bartolomeu Lourenço deverá ter regressado a casa do Marquês de Fontes, provavelmente ainda antes do Natal, admitindo-se, mais uma vez, com o intuito de instruir o filho primogénito do marquês, e ocupado na tarefa de dar corpo ao projecto da máquina voadora; gizando as palavras para apresentar a El-rei a Petição reivindicando



do a posse, para si e para os seus herdeiros, de um “instrumento para se andar pelo ar”, conquanto o mesmo ainda não tivesse sido “posto por obra”, pois a máquina voadora em que trabalhava era um modelo.

Ideados muito possivelmente no tempo em que Bartolomeu Lourenço frequentava o Colégio de Jesus da Baía como noviço, a máquina voadora, e o “Instrumento para se andar pelo ar” enunciado na Petição, apresentam-se como duas peças distintas do mesmo sonho de voar, sendo que:

– a “máquina voadora” era um objecto construído basicamente por papel e arame (objecto que, ascendia devido à reacção provocada pelo aquecimento do

Folheto publicado por Simão Tadeu Ferreira com o enunciado da Petição

ar contido no interior do mesmo, e que, por isso, usava da boa Física, como afirmou em 1843 Francisco Freire de Carvalho);

– e o “instrumento para se andar pelo ar” (tal como consta na Petição) um vislumbre do porvir, ideal sem existência fora da mente do seu autor, onde se reflectiam, na essência, algumas das ideias inculcadas na *História do Futuro* pelo padre António Vieira.

Esta última afirmação sobre o “instrumento para se andar pelo ar”, que é baseada no cotejo do texto da Petição com o daquela obra vieiriana, tem pela frente a contrariedade de a “História do Futuro” só ter sido dada ao prelo lisbonense de António Pedrozo Galram em 1718 – contudo, sabendo-se que Bartolomeu Lourenço frequentou o mesmo seminário baiano onde Vieira ensinou, figura-se pertinente admitir a hipótese de que o jovem seminarista ali possa ter tido contacto com o manuscrito daquela obra, ou com uma cópia daquela.

Uns dias antes de 17 de Abril de 1709, Bartolomeu Lourenço apresentou ao rei D. João V uma Petição em que lhe “suplicava” o Alvará de mercê “sobre o instrumento, que inventou para andar pelo ar, e suas utilidades”.

Este documento, que hoje se conhece sob uma forma apócrifa, tem sido contestado por diversos autores; o que nos parece ser desprovido de razão, tanto mais que as palavras deste texto são confirmadas pelas do *Alvará expedido a favor do Padre Bartolomeu Lourenço em vista do seu requerimento para a navegação do ar, por ele anunciada e prometida*. Documento incontroverso, que tem dado azo a que se sustente a tese de que o texto do Alvará teve por base o da Petição, e que, assim, se proclame a originalidade do enunciado da Petição, posto que neste documento apócrifo se conserva o mesmo texto que o autor fez chegar ao Desembargo do Paço.

E em resposta à Petição, o Desembargo do Paço despachou o padre Bartolomeu Lourenço com este surpreendente Alvará do qual trancrevemos parte:

*“Eu el-rei Faço saber, que o P. Bartolomeu Lourenço me representou por sua petição, que ele tinha descoberto um instrumento para se andar pelo ar, da mesma sorte que pela terra e pelo mar, e com muito mais brevidade, fazendo-se muitas vezes duzentas e mais léguas de caminho por dia; no qual instrumento se poderiam levar os avisos de mais importância aos exércitos e a terras mui remotas, quase no mesmo tempo, em que se resolviam, no que interessava Eu mais que todos os outros Príncipes pela maior distância dos meus Domínios, evitando-se desta sorte os desgovernos das Conquistas, que procediam, em grande parte, de chegar mui tarde a Mim a notícia deles; além de que poderia Eu mandar vir todo o preciso delas muito mais brevemente e mais seguro, e poderiam os homens de negócio passar letras e cabedais com a mesma brevidade, e todas as praças sitiadas poderiam ser socorridas, tanto*

*de gente, como de munições e víveres a todo o tempo, e retirarem-se delas as pessoas que quizerem, sem que o inimigo o pudesse impedir; e que se descobrião as regiões, que ficam mais vizinhas dos pólos do mundo, sendo da Nação Portuguesa a glória deste descobrimento, que tantas vezes tinham tentado inutilmente as Estrangeiras.”*

Encarada sob o ponto de vista da exequibilidade, a Petição apresenta-se como um discurso profético – visão do futuro – que projectava o “instrumento de andar pelo ar” para um tempo histórico não situável, mas vindouro; no qual, uma vez arreadas as limitações que à partida o conduziam no sentido da utopia, se assumiria dentro da realidade, cumprindo-se então a plenitude dos desempenhos previstos pelo inventor “além das infinitas conveniências, que mostrará o tempo” – como ele mesmo o afirmou. Bartolomeu Lourenço omitiu no texto da Petição o facto de ainda não estar na posse de tal “instrumento”, pois aquele em que trabalhava, embora apto para tentar a ascensão diante do rei e da corte, era de reduzidas dimensões e de acção muito limitada, sendo, por isso, incapaz de protagonizar as proezas por ele anunciadas naquele documento; – lacuna que daria azo a que Soares da Silva classificasse a Petição, e o Alvará daquela resultante, como descarada verborreia, fruto de prosápia sem limites, onde a única “novidade” era a que se apresentava “tão nova como inesperado o arbitrio que nela se insinua”. Notícia que, sem embargo das opiniões de Soares da Silva, a 22 de Abril se proclamava, nas palavras de um autor até hoje inidentificável, como sendo “a maior novidade, que de presente se oferece nesta Corte”.

“Novidade” que muito deverá ter sido do agradado do Governo de El-Rei, e talvez até do próprio monarca; posto que, na conjuntura em que o país então se encontrava, a ideia de possuir um “instrumento” infinitamente poderoso e único, capaz de vencer as distâncias em poucas horas e de superar as contrariedades da orografia e as adversidades da guerra, era um sonho que se acalentava com benevolência. Para além do prognóstico do domínio dos céus, emanava do texto da Petição um discurso prenunciador do Quinto Império, onde, ao monarca português, parecia estar destinada a graça de emergir sobre todos os outros reis e nações da terra; e a Portugal, a mercê divina de cumprir um destino sebastianico que tardava.

O cardeal Miguel Ângelo Conti registava o assunto do “inventor”, em 19 de Abril de 1709, numa carta endereçada ao cardeal Secretario de Estado do Vaticano, com a informação: – “Esta cidade encontra-se entretida pelos discursos sobre uma proposta feita ao Rei por um sacerdote do Brasil, vindo com os últimos navios, o qual pretende ter inventado uma nova navegação para chegar à Índia sem tocar a Tramontana, mas directamente por Levante e Poente; e também um engenho para voar até com dez pessoas dentro,

e sobre isto se escutaram os pareceres de muitos ministros e matemáticos”.

A demonstração do invento, inicialmente marcada para o dia do Santo onomástico do rei, dia de São João, acabou por ser adiada por motivo de doença do monarca, até que, no começo de Agosto, o padre voltou com “a sotaina adiante de El-Rei”, momento que Soares da Silva registou, desta maneira, em determinada página da sua Gazeta: – “El-Rei os dias passados também o apertou de sorte a falta de respiração que lhe sobreveio à sua queixa que a toda a pressa o sacramentaram de noite; porém com a nova cura que fez logo, está com conhecida melhoria em um e outro achaque e já anda erguido e composto; como assistiu a várias comédias que agora se fizeram no Paço e um dia destes ao voador, que na sua presença na casa do Forte debaixo da das embaixadas foi fazer a primeira prova do seu engenho, levando para isto um globo de papel o qual dizia ele, que por si mesmo se havia de elevar aos ares, metendo-lhe dentro uma vela acesa, e fazendo-o a primeira vez, voou ele com brevidade, porque lhe pegou o fogo, e ardeu inteiramente, e para isto há mais de quatro meses que anda trabalhando nas tais fábricas, que pudera fazer em quatro horas, ao menos, ou ao mais em 24 como fez no segundo globo, que levou no dia seguinte ao Paço, o qual se não ardeu como o primeiro, fez o que qualquer fizera porque gastado pela luz o ar, que continha dentro o globo, o ar ambiente natural muito o arrebatou ao alto da casa como não tinha outra matéria mais que papel, e assim tornou outra vez a descer como subira, sem fazer mais nada que é o que basta, para andar as 200 léguas por dia, e levar as 40 arrobas de peso. Se isto se não vira não se crera”.

O acontecimento foi testemunhado pelo cardeal Miguel Ângelo Conti personalidade ilustre, que se juntou em torno do rei para assistir às provas do engenho de Bartolomeu Lourenço, foi assim descrito no *Foglietto di Avvisi* então expedido para o Vaticano pelo Núncio apostólico, na data de 16 de Agosto de 1709: “O sujeito, que como se comunicou faz tempo, pretendia de querer fabricar um engenho para voar, fez por estes dias a experiência na presença do Rei havendo formado um corpo esférico de pouco peso: mas como a virtude impulsiva ou atractiva parece ser constituída por espíritos [álcool?], estes pegaram fogo, e queimou-se o engenho da primeira vez sem se mover da terra, e da segunda embora se elevasse duas canas, igualmente se queimou; onde ele, empenhado em fazer ver que não corre perigo a sua invenção, esta fabricando outro engenho maior.

Estes testemunhos, importantes, são reforçados pelo depoimento de Salvador António Ferreira nuns papéis intitulados *Várias Notícias de Casos Acontecidos em Portugal*, onde este autor afirma: “(...) Em 6 de Maio começou o Padre Bartolomeu Lourenço, filho do Brasil, em o lugar de Alcântara a fazer o instrumento

do ar para voar, como a seu tempo se dirá (fls.47) [...] a 5 (e não a 3) de Agosto de 1709 quis fazer o padre Bartolomeu Lourenço exame, ou experiência, do invento de voar, – e para isso foi à casa que fica debaixo das embaixadas, – que não surtiu efeito, porque logo ao princípio se queimou (fls. 52) [...] A 7 (e não 5) do mesmo mês, veio o dito padre com um meio globo de madeira delgada, e dentro trazia um globo de papel grosso, metendo-lhe no fundo uma tigela

Explicação da máquina do Pde. Bartolomeu de Gusmão (British Museum)



com fogo material; o qual subiu mais de vinte palmos e como o fogo ia bem aceso, começou a arder o papel, subindo; e o meio globo de madeira ficou no chão sem subir, porque ficou frustrado o intento. E, como o globo ia chegando ao tecto da casa, acudiram com paus dois criados da Casa Real, para evitar o pegar e haver algum desastre; assistindo a tudo Sua Majestade com a Casa Real e várias pessoas (fls. 52, v.º) [Informações que Salvador António Ferreira alarga com mais esta notícia] (...) 5ª feira 3 de Outubro

Centenario da primeira ascensão em aerostato

Por Bartolomeu Lourenço de Gusmão

No dia 8 deste mez reuniram-se em Paris alguns portuguezes e brasileiros amadores do desporto, para almoçarem, no Palmarium, no Jardim de Aclimação, e assim comemorarem o segundo centenario da primeira ascensão em aerostato, realisada em Lisboa pelo padre Bartolomeu Lourenço de Gusmão, em 8 de agosto de 1709. Foi uma festa de caracter patriótico o recordar

A. — Mostra o modo de velame que servirá para fazer cortar os ares, levando sua derrota áquella parte d'onde fór dirigida.

B. — Mostra o modo que terá para se governar, pois sem leme seguiria sua vontade, e não a de seu artífice piloto.

CC. — Apontam o corpo da barca que, como o engraçado das conchas, leva em cada vão um cano, que interiormente (com folles para isso feitos) supprirão a falta de ventos.

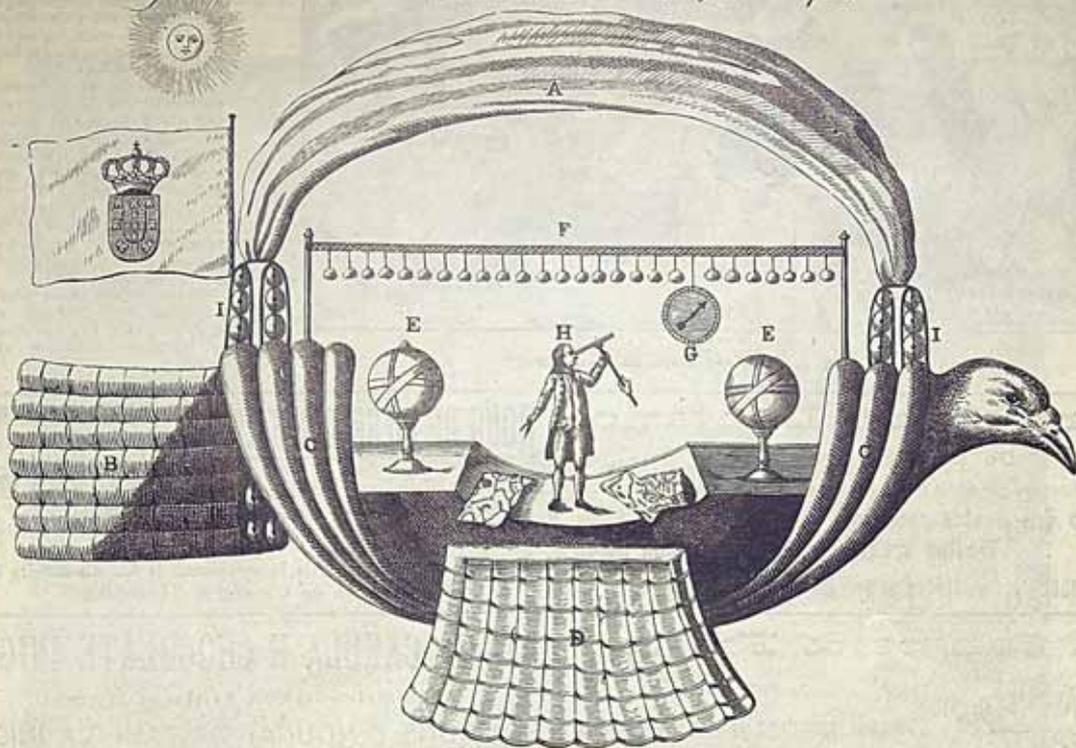
D. — Denota o feitio de umas azas que não servirão mais que de a sustentarem, para que não caia á banda; porque tomando o vento em si, de nenhuma maneira a derribará.

por 1708 e matricula-se na Universidade de Coimbra na faculdade de Canones.

O seu espirito inventivo, pois já no Brazil inventara uma maquina para elevar as aguas dos rios á altura que se quizesse, levou-o a pensar no meio de transporte aereo, de que resultou inventar a sua maquina de voar, de que tirou privilegio concedido por alvará de 19 de abril de 1709, realisando a sua experiencia em 8 de agosto desse anno, como ficou dito.

Repetimos: apenas recordamos o facto neste momento oportuno em que se pretende pôr em duvida a existencia de Bartolomeu Lourenço de Gusmão e do seu invento, como tambem é oportuno

Figura d'anova Barca inventada em Lisboa no Anno de 1709.



FAC-SIMILE DA GRAVURA PUBLICADA EM 1774 (?)

no seio da França a prioridade de Bartolomeu de Gusmão na sua ascensão em aerostato, nessa França onde um publicista qualquer, com toda a ignorancia que o deve distinguir, escreveu que tal Bartolomeu de Gusmão e tal aerostato nunca existiram!

Não valeria a pena, a tinta e o tempo em corrigir tão grosseiro erro, se não fóra o dizer-se: quem cála consente, e assim bastará recordar que nesta revista, no seu VI vol. do anno de 1883 (1), tratou á saciedade do assunto o sr. Brito Rebello em uma serie de artigos que acompanhou com o desenho do aerostato do padre Bartolomeu Lourenço de Gusmão, reproduzido de um impresso feito na officina de Simão Tadeu Ferreira, em 1774, mas que parece deverá ter sido em 1784, por algum entusiasta admirador do padre Gusmão para reivindicar para a sua memoria a prioridade do invento, quando em 1783 a invenção dos irmãos Montgolfieres deixava no esquecimento o inventor portuguez.

O OCCIDENTE foi tambem a primeira revista que vulgarizou o desenho da *Passarola*, assim denominada pelo povo de então, que assistiu á experiencia feita por Bartolomeu Lourenço, no seu aerostato em forma de passaro com que atravessou de um torreão para o outro do Terreiro do Paço.

Impresso nas costas do referido desenho encontra-se a explicação das letras na mesmo gravadas, e é a seguinte:

EE. — Apontam as figuras esfericas, em que está o *segrêdo* — attractivo: são feitas de metal, servem de cobertura para se não corromper a pedra de cevar, que por dentro do pé, que é ouco, atrahirá a si continuamente a barca, cujo corpo é de madeira, forrada de chapas de ferro, e pela parte inferior forrada de estreitas taboas feitas de palha de centeio, para a commodidade da gente, que levará até dez homens, e com o seu inventor onze.

F. — Mostra a coberta feita de arame a modo de rede, em cujos fios se tem enfiado muita somma de alambres, que com muita actividade ajudam a sustentar a barca, que pela quentura do sol fará força para atrahir a si as estrellas.

G. — Mostra a agulha de marear; porque sem ella não se pôdem guiar.

H. — Mostra o artífice que com o astrolabio ou balestilha, compaço e carta de marear toma a altura do sol para ver onde se acha.

II. — Finalmente mostram as roldanas para por ellas se alargar mais ou menos a escota de qualquer parte que o vento faça feição.

Em poesias e outras publicações do tempo se descreve o alvorço que em Lisboa fez um tal invento, que todo o povo da cidade correu a presenciar a viagem aerea do padre Gusmão, ao qual bastantes trabalhos custou para levar a efeito.

Bartolomeu Lourenço de Gusmão, tendo nascido em Santos, Brazil, entre os annos de 1685 a 1688, filho de Francisco Lourenço, cirurgião-mór do presidio daquella praça, aparece em Portugal

tuno recordar que foi elle o que primeiro conseguiu atravessar os ares em uma maquina que afinal era mais um aeroplano do que um balão, de que nem sequer tinha a forma, e antes aproximando-se da forma e maquinismo das aves, como a que mais convinha para os seus planos, que ora se vê ser a que dá resultado como o acaba de demonstrar o aeroplano Bleriot.

O leitor curioso que queira conhecer da vida de Bartolomeu Lourenço de Gusmão e do seu invento, pôde recorrer ao volume indicado desta revista, onde o assunto está, com toda a largueza, tratado.

O MEZ METEOROLOGICO

Julho 1909

Barometro. — Max. altura 767<sup>mm</sup>,7 em 28.  
Min. » 760<sup>mm</sup>,0 em 31.

Termometro. — Max. altura 34<sup>°</sup>,6 em 18.  
Min. » 14<sup>°</sup>,3 em 8.

O termometro subiu acima de 30<sup>°</sup>, durante dez dias, em todo o mez: Em 3, 30<sup>°</sup>,9; em 4, 30<sup>°</sup>,5; em 9, 30<sup>°</sup>,6; em 13, 30<sup>°</sup>,7; em 14, 33<sup>°</sup>,3; em 17, 32<sup>°</sup>,7; em 18 e 19, 31<sup>°</sup>,0; em 29, 34<sup>°</sup>,3 e em 30, 33<sup>°</sup>,9. A temperatura soffreu variações bruscas em 24 horas, attingindo por vezes 17<sup>°</sup>.

Nebulosidade. — Céu limpo ou pouco nublado 28 dias.

» Nublado 3 dias.

Chuva — Em 24, 1<sup>mm</sup>,3.

(1) Vid. n.º 158, 159, 167, 168, 171, 174 e 177.

fez o padre Bartolomeu do Quental (sic) digo Bartholameu L.ço outro exame na Ponte da Casa da Índia com o instrumento de voar, que tendo já subido bastante altura caiu no chão sem efeito". Este depoimento, que aparentemente não é corroborado por qualquer outro testemunho, parece ter a seu favor as palavras do cardeal Conti, tanto mais que este informa que o "sujeito (...) estava empenhado em fazer ver que não corre perigo a sua invenção" pelo que "sta fabricando altro ordigno maggiore". Seria este "altro ordigno" referido pelo cardeal no *Foglietto di Avvisi* em 16 de Agosto, o engenho supostamente apresentado em 3 de Outubro na Ponte da Casa da Índia? Se assim foi, os elementos históricos disponíveis são ainda insuficientes para ousar afirmá-lo.

Quando cotejados, os testemunhos de Soares da Silva, do cardeal Miguel Ângelo Conti e de Salvador António Ferreira, apresentam uma diversidade de pontos em comum que permitem inferir a convergência dos relatos sobre as circunstâncias e modo como então foram conduzidas as experiências pelo padre Bartolomeu Lourenço.

Pelos testemunhos, prevalece a ideia de que o padre Bartolomeu se terá apresentado no Paço para demonstrar as capacidades do seu invento, pelo menos, duas vezes. Numero de apresentações que foi revelado por Soares da Silva, e que foi confirmado pelo cardeal Conti, no *Foglietto di Avvisi*", onde este Núncio escreveu: "queimou-se o engenho da primeira vez sem se mover da terra, e da segunda embora se elevasse duas canas, igualmente se queimou". Também Salvador António Ferreira aponta para igual número de vezes, pois, sobre este assunto, afirmou: "A 5 de Agosto de 1709 quis fazer o padre Bartolomeu Lourenço exame, ou experiência, do invento de voar (...) que não surtiu efeito, porque logo ao princípio se queimou (...) A 7 do mesmo mês, veio o dito padre com um meio globo de madeira delgada, e dentro trazia um globo de papel grosso (...) o qual subiu mais de vinte palmos". E note-se, neste pormenor, como a altura indicada por este autor como tendo sido aquela até onde montou o engenho durante a segunda ascensão, não difere muito daquela que foi apontada pelo cardeal Conti; altura que Soares da Silva situava numa cota semelhante ao escrever "o arrebatou muito ao alto da Casa", e que Salvador António Ferreira corrobora ao afirmar que "o globo ia chegando ao tecto da casa"; testemunhos que permitem que se deduza que o "corpo esférico de pouco peso" apresentado no Paço pelo padre Bartolomeu se terá elevado, efectivamente, um pouco acima dos quatro metros e meio, tendo havido, assim, uma ascensão provocada, embora sem controle: – acção inédita que se apresenta em consonância com as "duas canas" do cardeal Conti, e com os tectos apontados nos restantes testemunhos.

Quanto à forma dos engenhos, verifica-se que Soares da Silva se referiu a "um globo de papel", e que

o cardeal Conti afirmou ter sido um "corpo esférico de pouco peso", enquanto Francisco Leitão Ferreira escreveu que teria a forma de "um globo", e Salvador António Ferreira, mais explicitamente, diz ter tido a forma de um "globo de papel grosso".

E quanto ao processo usado para obter o movimento ascensional, Soares da Silva registou que aquele "por si mesmo se havia de elevar aos ares, metendo-lhe dentro uma vela acesa", enquanto o cardeal Conti afirma que "a virtude impulsiva ou atractiva parece ser constituída por espíritos [acrescentando que] estes pegaram fogo (...)"; elemento a que Francisco Leitão Ferreira também se referiu quando escreveu que o globo "subiu suavemente (...) e do mesmo modo desceu, elevado de certo material, que ardia, e a que aplica fogo o mesmo inventor", facto também registado por Salvador António Ferreira, que, sobre isto, afirmou que foi "metendo-lhe no fundo uma tigela com fogo material" que o engenho do padre Bartolomeu Lourenço subiu. Sendo assim, parece fora de dúvida que o engenho apresentado no Paço Real se servia do ar aquecido para obter a elevação na atmosfera, processo que desencadeia a reacção que conduz ao movimento ascensional; deduz-se assim que a máquina voadora era um aeróstato. E como os testemunhos são unânimes quanto à forma e comportamento da máquina voadora que o padre Bartolomeu Lourenço apresentou no Paço durante o segundo experimento, depreende-se que terá sido este engenho o primeiro balão esférico de Ar aquecido a lograr, comprovadamente, uma ascensão pública. Sucesso que confere a Bartolomeu Lourenço a primazia histórica do acto aerostático; pois induziu a livre ascensão na atmosfera de um artefacto que construía com esse propósito, gesto que, só por si, não contribuiu para o surgimento da aerostação, mas que, apesar disso, não pode ser ignorado pela História.

Apesar do obscurantismo histórico para onde foi remetida a figura do padre Bartolomeu Lourenço, os seus trabalhos aerostáticos não se encontram esquecidos. Recentemente, Richard P. Hallion – um autor conceituado e isento no actual panorama da História Aeronáutica internacional – reconhecia que "a primeira pessoa que, realmente, fez voar um pequeno balão de ensaio, foi o jovem padre Bartolomeu Lourenço de Gusmão, nascido no Brasil", porquanto, segundo Hallion, "Gusmão se aproximou mais do voo humano que qualquer dos seus predecessores. Pois tudo o que lhe restava fazer, depois da sua tentativa bem sucedida no Palácio das Índias, era apenas uma questão de escala". Infelizmente, os seus trabalhos detiveram-se no momento exacto em que deveriam ter sido encorajados, e tanto quanto se sabe, o padre Bartolomeu Lourenço não lhes deu seguimento, pois se assim não tivesse acontecido – como pertinazmente sublinha Richard P. Hallion – "o nascimento do voo humano poderia muito bem ter acontecido em Lisboa, e não em Paris". ✠



# OS PRIMEIROS “PASSOS” DA AVIAÇÃO

## 1903 – 1909

Texto Fórum 9G's



Desde o princípio dos tempos que o desejo de voar foi um forte anseio para o Homem. Na História da Aviação existem geralmente duas questões básicas que são colocadas: quem foi o primeiro a voar? E quem foi o primeiro a executar voos motorizados, sustentados e controlados?

É sobre esta última questão que nos iremos debruçar. Não pretendendo ser exaustivos, serão aqui referenciados apenas alguns dos pioneiros que marcaram o início da já longa História da Aviação. Muitos outros contribuíram com o seu espírito aventureiro para que o Homem pudesse alcançar um sonho de séculos: voar!

Para ser qualificado como um voo propulsionado e devidamente sustentado, uma aeronave deverá ser capaz de se manter livremente no ar, num plano horizontal ou capaz de executar uma razão de subida sem perda de velocidade e altitude involuntária, caso contrário a sua performance apenas deverá ser considerada como um “salto”.

### ■ Wilbur e Orville Wright (Irmãos Wright)



Às 10h35 do dia 17 de Dezembro de 1903, nos arredores de Kitty Hawk, Carolina do Norte (EUA), os irmãos Wilbur (1867-1912) e Orville Wright (1871-1948), foram os primeiros homens na História da Aviação a conseguir a proeza de efectuar um voo controlado, sustentado e motorizado em que tanto o aparelho, denominado de Flyer, era de seu desenho e construção. O voo teve a duração de 59 segundos e cobriu a distância aproximada de 260 metros. Nos anos seguintes, os Irmãos Wright desenvolveram e aperfeiçoaram a arte do voo, para esse efeito construíram aeronaves capazes de melhores performances e que os colocaram definitivamente na dianteira da aviação mundial.

<http://www.wright-brothers.org/default.htm> •  
[http://en.wikipedia.org/wiki/Wright\\_brothers](http://en.wikipedia.org/wiki/Wright_brothers) •  
<http://wright.nasa.gov/orville.htm> •  
<http://earlyaviators.com/ewrighto.htm> •

### ■ Alberto Santos Dumont



Os primeiros voos motorizados oficiais na Europa foram efectuados pelo brasileiro Alberto Santos Dumont (1873-1932), em Bagatelle, nos arredores de Paris (França) no seu 14-Bis, durante o ano de 1906. Estes voos, contudo apenas poderiam ser considerados como “pulos” devido ao sistema de controlo da aeronave ser totalmente inadequado. O melhor deles, em linha recta, teve a duração de 21 segundos e apenas cobriu a distância de 220 metros.

[http://pt.wikipedia.org/wiki/Santos-Dumont\\_14-bis](http://pt.wikipedia.org/wiki/Santos-Dumont_14-bis) •  
<http://www.earlyaviators.com/edumonb.htm> •  
[http://www.aeroclub.com/santos\\_dumont\\_14bis\\_centenaire.htm](http://www.aeroclub.com/santos_dumont_14bis_centenaire.htm) •  
<http://www.centennialofflight.gov/essay/Dictionary/Santos-Dumont/DI41.htm> •

### ■ Traian Vuia



Natural da Roménia mas a viver em Paris, Traian Vuia (1872-1950) testou o seu pequeno aeroplano "Vuia 1" numa série de ensaios de voo que embora sem o sucesso pretendido, tiveram uma profunda influência na história da aviação. Em 18 de Março de 1906 efectuou o seu primeiro voo em Montesson (França), um voo de 12 metros de distância a uma altura de aproximadamente 1 metro. A aeronave, um monoplano com formato de "morcego" que estava equipada com um motor frontal Antoinette de 24 cv, movido a dióxido de carbono, teve ainda a particularidade de ser a primeira a utilizar rodas pneumáticas.

[http://en.wikipedia.org/wiki/Traian\\_Vuia](http://en.wikipedia.org/wiki/Traian_Vuia) •

<http://www.ctie.monash.edu.au/hargrave/vuia.html> •

<http://www.roias.ro/en/TraianVuia/MasinaDeZbor.php> •

<http://www.earlyaviators.com/evuia.htm> •

## ■ Robert Esnault-Pelterie



Robert Albert Charles Esnault-Pelterie (1881-1957) nasceu em Paris, filho de um industrial têxtil, estudou Engenharia na Sorbonne. A partir de 1906, deu início a várias experiências no domínio da aviação, como projectista de aeronaves e como piloto. Ficou igualmente conhecido por ter desenvolvido o conceito de "aileron" e ter inventado o "joy stick" como elemento de controlo das aeronaves.

<http://www.ctie.monash.edu.au/hargrave/rep.html> •

<http://ailesfrance.multimania.com/f101.htm> •

<http://www.airracinghistory.freeola.com/PILOTS/RobertEsnault-Pelterie.htm> •

<http://www.nmspacemuseum.org/halloffame/detail.php?id=7> •

## ■ Gabriel Voisin

Gabriel Voisin (1880-1973) nasceu em Belleville-sur-Saône (França) e foi o inventor da primeira máquina voadora europeia mais pesada que o ar, alimentada por um motor. Esta aeronave, designada por Voisin-Farman I, no dia 13 Janeiro de 1908, pilotada por Henri Farman, em Issy-les-Moulinoux (França), foi capaz de efectuar um voo circular (1 km) sustentado e controlado, incluindo a descolagem e a aterragem. Mais tarde, Gabriel Voisin tornou-se um grande produtor de aeronaves militares, nomeadamente o Voisin III, durante a I Guerra Mundial. Projectou e construiu ainda automóveis, durante os anos 1920 e 1930, com o nome de "Avions Voisin".

<http://www.earlyaviators.com/evoisgab.htm> •

<http://www.airracinghistory.freeola.com/PILOTS/GabrielVoisin.htm> •



[http://en.wikipedia.org/wiki/Gabriel\\_Voisin](http://en.wikipedia.org/wiki/Gabriel_Voisin) •

## ■ Henri Farman

Henri Farman (1874-1958) nasceu em Paris (França), filho de uma abastada família inglesa. A 13 de Janeiro de 1908, Henri Farman no biplano Voisin-Farman I, adquirido a Gabriel Voisin, completou em Issy-les-Moulinoux, Paris (França) o primeiro voo em círculo perfeitamente controlado, pelo que foi considerado oficialmente como o detentor deste feito. Conquistou assim o cobiçado prémio Deutsch-Archdeacon no valor de 50.000 Francos ao completar em curva o circuito de um quilómetro. Em



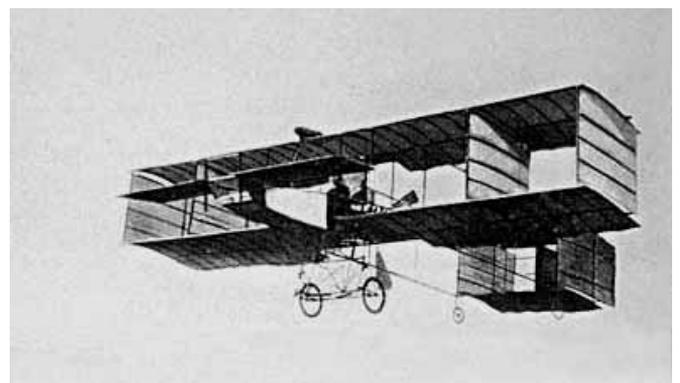
Outubro do mesmo ano foi o primeiro europeu a instalar com sucesso "ailerons" no seu aparelho. No período de 1908-09, quebrou vários recordes oficiais de distância e duração de voos.

[http://en.wikipedia.org/wiki/Henry\\_Farman](http://en.wikipedia.org/wiki/Henry_Farman) •

<http://www.earlyaviators.com/efarman.htm> •

<http://www.centennialofflight.gov/essay/Dictionary/Farman/D182.htm> •

## ■ Léon Delagrange



Ferdinand Léon Delagrange (1873-1910), um escultor francês que se tornou aviador, fez o primeiro voo de aeroplano em Itália, na cidade de Roma, no dia 23 de Maio de 1908. No dia 23 de Junho do mesmo ano, em Milão, percorreu a distância de 14,27 km no tempo de 18 minutos e 30 segundos, no Voisin-Delagrange II; porém, no dia 6 de Setembro conseguiu em Issy-les-Moulineaux (Paris) ser considerado o primeiro europeu a executar um voo de 30 minutos. Para conseguir este recorde, Delagrange modificou o seu biplano ao equipá-lo com um motor Vivinus de 40 cv e assim renomeou o aparelho para Voisin-Delagrange III.

<http://earlyaviators.com/edelagra.htm> •

<http://www.ctie.monash.edu.au/hargrave/delagrange.html> •

[http://www.airracinghistory.freeola.com/PILOTS/Leon\\_Delagrange.htm](http://www.airracinghistory.freeola.com/PILOTS/Leon_Delagrange.htm) •

## ■ Glenn H. Curtiss



Glenn Hammond Curtiss (1878-1930) nasceu em Hammondsport, Nova Iorque (EUA). Iniciou a sua carreira como construtor de velocípedes e, mais tarde, de motos, estabelecendo um recorde de velocidade, a 219 Km/h, em 1907. Este feito tornou-o no mais consagrado dos construtores de motos de alta performance de então, chamando a atenção de Alexander Graham Bell, que o convidou a entrar para o grupo de pesquisa científica Aerial Experiment Association (A. E. A.), passando a ser o responsável pelo desenvolvimento de motores das aeronaves desta associação.

Integrado na A. E. A., Curtiss constrói algumas aeronaves, incluindo a *June Bug*, a bordo da qual, no dia 4 de Julho de 1908, efectua o primeiro voo completo, nos Estados Unidos da América, depois do voo pioneiro dos Irmãos Wright em 1903. Este voo, com duração de 1 minuto e 42,5 segundos, ao contrário do voo dos Irmãos Wright, que se iniciou com a ajuda de uma catapulta, descolou pelos seus próprios meios, cobrindo uma distância de 1630 metros.

<http://www.earlyaviators.com/ecurtiss.htm> •

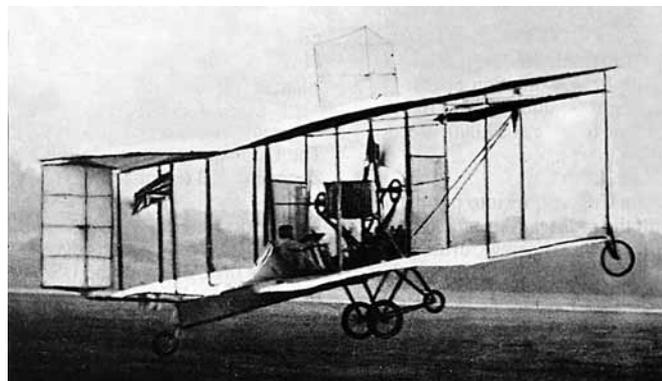
[http://www.centennialofflight.gov/essay/Explorers\\_Record\\_Setters\\_and\\_Daredevils/Curtiss/EX3.htm](http://www.centennialofflight.gov/essay/Explorers_Record_Setters_and_Daredevils/Curtiss/EX3.htm) •

<http://www.glennhcurtissmuseum.org/> •

<http://worldcat.org/identities/lccn-n50-18722> •

## ■ Samuel F. Cody

A 16 de Outubro de 1908, em Farnborough (Inglaterra), Samuel Franklin Cody (1867-1913) foi o primeiro a voar num biplano. Aventureiro da "Causa do Ar", este americano de 62 anos,



residente no Reino Unido, ficou neste país conhecido pelos seus "papagaios-de-guerra" capazes de suportar um homem, assim como a exploração de voos em dirigíveis, facto que levou o governo britânico a confiar-lhe a construção do "British Army Aeroplane nº 1".

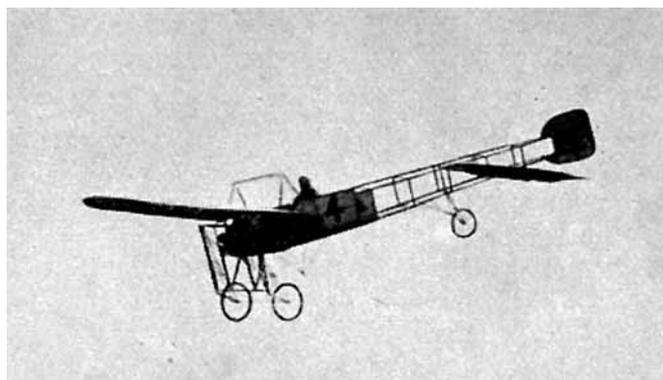
Equipado com um motor Antoinette de 50 Hp, Cody elevou o aparelho a cerca de 9 metros de altura e percorreu a distância de 423 metros.

<http://www.sfcody.org.uk/> •

<http://codyflyerproject.com/> •

[http://en.wikipedia.org/wiki/Samuel\\_Franklin\\_Cody](http://en.wikipedia.org/wiki/Samuel_Franklin_Cody) •

## ■ Louis Blériot



Louis Blériot (1872-1936) nasceu em Cambrai (França). Engenheiro de profissão, tornou-se um empresário bem sucedido no ramo automóvel. A partir de 1900 interessou-se pela aviação, como autodidata, projectando a sua primeira máquina voadora e aprendendo a voar sozinho. Em sociedade com Gabriel Voisin criou a companhia Blériot-Voisin, que entre 1903 e 1906 desenvolveu vários modelos de aeronaves. Em 5 de Abril de 1907 realizou o seu primeiro voo, em Bagatelle (França), pilotando o Blériot V. Em 25 de Julho de 1909, pilotando uma aeronave modelo Blériot XI, efectuou o primeiro voo internacional da História, ao atravessar o Canal da Mancha. Partiu de Sangatte (Calais) na França e, depois de percorrer 35 quilómetros em 37 minutos, chegou a Dover na Inglaterra.

Ficou para a história como um dos mais populares aviadores franceses.

<http://www.bleriot.org/> •

<http://www.ctie.monash.edu.au/hargrave/bleriot.html> •

<http://www.earlyaviators.com/ebleriot.htm> •

[http://en.wikipedia.org/wiki/Louis\\_Blériot](http://en.wikipedia.org/wiki/Louis_Blériot) •

<http://www.pioneirosdoar.com.br/pioneiros/bleriot/bleriot.htm> •

<http://worldcat.org/identities/lccn-n82-59566> • ☒

# AS EXIBIÇÕES NO ESTRANGEIRO

# ROTORES DE PORTUGAL

Texto e Fotos Tenente Elisabete Gomes



Foto: M.Diniz

"Rotores" durante a exibição em Toulouse

Base Aérea nº 11 partida para a missão

## TOULOUSE AIR EXPO 2009

É dia 28 de Maio, está um calor tremendo e os Alouette III dos "Rotores de Portugal" já estão prontos para iniciar uma viagem longa, mas muito importante para esta patrulha – é a primeira saída internacional desta época.

O destino? Toulouse, mais precisamente a Base Aérea 101, em Francazal, da Força Aérea Francesa e o Aeródromo de Muret-Lherm onde decorrerá o Festival Aéreo Air Expo 2009.

A preparação de qualquer missão não começa apenas no dia em que os helicópteros abandonam a Base Aérea nº 11, Beja. Muito pelo contrário, cada missão dos Rotores de Portugal exige um trabalho de preparação e coordenação prévias, o processo administrativo tem de ser criado, é hora de se tratar dos *air request*, das *flight notifications*, dos *prior permission requests*, *diplomatic clearances*, etc., enfim,



de um sem-número de documentos que nos permitirão cruzar fronteiras, aterrar os helicópteros nos diversos locais programados bem como vermos satisfeitas as necessidades das aeronaves, como combustíveis, entre outras.

A primeira parte da viagem, até Pamplona, decorre dentro da normalidade, apesar do calor abrasador que se faz sentir dentro do helicóptero. Calor, esse, que se torna suportável face ao deslumbramento com a paisagem.

Chegados a Pamplona, (depois de duas escalas técnicas e de quase seis horas de voo), é hora de descansar porque afinal amanhã mais hora e meia de viagem nos espera até chegarmos ao nosso destino final – Base Aérea 101.

Dia 29 de Maio, bem cedo e já estamos no Aeroporto de Pamplona para se iniciar a viagem. A inspecção às aeronaves já foi

efectuada pela equipa de manutenção. Está tudo a postos para dar início à viagem.

Se a viagem até Pamplona deslumbrou, a de hoje deixou todos boquiabertos. O cruzar dos Pirinéus de helicóptero foi uma experiência nova e inesquecível para todos. Magnífica!

À chegada à BA 101, lá estava a Virginie

Escalle, da organização do evento, para nos facultar as mais diversas indicações relacionadas com a nossa estada em França e com o próprio festival.

Para a tarde de Sexta estava previsto um treino no Aeródromo de Muret-Lherm e, a seguir ao almoço, lá vão os nossos Alouette para o Aeródromo situado a 15 Km da Base Aérea de Franczal.



AL III sobrevoando os Pirinéus



Partida para nova etapa



Aproximação à pista durante uma escala

Inspeção ao helicóptero em Pamplona

Uma vez mais a acrobacia aérea dos "Rotores" deslumbrou os muitos curiosos que assistiram aos treinos da nossa patrulha.

Findo o treino, é tempo de regressar à BA 101 para deixar os helicópteros e seguir, desta vez de carro, novamente para o Aeródromo de Muret-Lherm, onde um jantar-convívio nos espera.

Dia 30 de Maio é o dia do festival. Sabe-se que a afluência de público vai ser grande, o que nos obriga a dirigirmo-nos bem cedo para o local do Air Expo 2009. Chegados ao destino, apercebemo-nos de que este evento aeronáutico atrai de facto gente vinda dos quatro cantos de França, que não se inibem em pagar os cinco euros que lhes garantirão uma tarde bem passada com os olhos postos no céu.

As patrulhas francesas, entre outras, estão presentes: a *Cartouche Dorée*, a *Patrouille Réva* e a *Patrouille de France*, sendo que esta última teve a honra de encerrar o festival, como não poderia deixar de ser!

É chegada a hora da nossa demonstração: "Bonjour Muret, bonjour à toute la ré-



gion toulousaine, c'est avec grand honneur que je vous présente les Rotores de Portugal!" Foi desta forma que a nossa patrulha foi apresentada aos cerca de 35.000 espectadores. A proximidade da demonstração, a perfeita sincronia e a beleza das figuras apresentadas levaram o público ao rubro.

Os franceses e os muitos portugueses presentes no local não pouparam elogios à nossa equipa. Da parte dos portugueses emigrantes em França, sentia-se no ar um certo orgulho nacional.

A par com a *Patrouille de France*, a demonstração dos "Rotores de Portugal" foi considerada uma das melhores do festival.

Dia 31 inicia-se, logo pela manhã, o regresso a Portugal.

## FESTIVAL INTERNACIONAL DE VIGO

Dia 17 de Julho é novamente dia de partida para os Rotores de Portugal. Desta vez o destino é outro, mais próximo: Espanha, Vigo, mais precisamente. Uma vez mais nos dias que antecederam a partida foi levado a cabo o trabalho preparativo para esta missão.

São 16h30 e já se ouve o som das pás dos Alouette III. Ouvem-se as comunicações entre os pilotos dos quatro helicópteros: 1 – pronto, 2 – pronto, 3 – pronto, 4 – pronto e lá vamos nós! Primeiro até Ovar, ao Aeródromo de Manobra nº 1 (AM1) e só no dia seguinte para Vigo.

As condições meteorológicas não são as melhores. Os ventos fortes que se fazem sentir dificultam a vida aos pilotos. No entanto, a viagem decorre dentro da normalidade. O Castelo de Almourol ganha outro significado, visto de cima, bem como as Ruínas de Conímbriga.

À chegada ao AM1, a equipa de manutenção trata de deixar os helicópteros prontos para o dia seguinte, trabalho demorado, minucioso mas essencial ao bom decorrer de qualquer missão.

Dia 18 de Julho, são 07h00 horas e já estamos a bordo dos ALIII. Mais uma hora de voo nos separa do Aeroporto de Vigo. A viagem, desta vez é feita pela costa portuguesa.

Uma vez mais, chegados a Vigo apenas temos tempo de almoçar e de voltar a sair para a Praia do Samil onde decorrerá o treino dos "Rotores de Portugal". Muitos



O aeródromo de Muret-Lherm no dia do festival



Foto M.Diniz

ALIII no "Vigo Air Show"

veraneantes já se encontram no areal. Nessa tarde juntam o útil ao agradável: o sol e o espectáculo aéreo. As condições meteorológicas não podiam ser melhores: céu limpo, nada de vento, ideais!

Regressámos ao Hotel e dirigimo-nos de súbito para o Real Club Náutico, onde a organização do evento preparou uma recepção para todos os participantes que contou com a participação do Alcaide de Vigo. Houve ainda tempo para a entrega de prémios. O Tenente-General Alfredo Cruz, Inspector-Geral da Força Aérea e Presidente da Comissão Organizadora para os 100 anos da Aviação em Portugal, recebeu o prémio atribuído à Força Aérea Portuguesa, pelos três anos consecutivos de participação no Festival Aéreo Internacional de Vigo.

Dia 19 de Julho é dia de espectáculo. A exibição acrobática dos "Rotores de Por-

tugal" está prevista para as 11h00 horas. 200.000 pessoas já se encontram na Praia do Samil para assistir a um evento único na região que já se tornou uma verdadeira tradição.

Uma vez mais, no seguimento do que tem vindo a acontecer, os "Rotores de Portugal", deslumbraram os espectadores com a sua acrobacia, perícia e sincronia das figuras preparadas para esta época.

Em todas as deslocações efectuadas pelos "Rotores de Portugal", honrar as cores da Nação e representar ao mais alto nível a Força Aérea Portuguesa são o grande objectivo destes homens e mulheres que compõem a patrulha. Pode dizer-se que esse objectivo foi bem cumprido, tanto em França como em Espanha. Profissionalismo e orgulho de pertencerem à Força Aérea são características intrínsecas dos "Rotores de Portugal". ✂

# MAIO DE 1974

# UMA MISSÃO EM MOÇAMBIQUE

Texto Major-General Ricardo Cubas Fotos Coleção José Luís da Silva



1974, o Dakota n° 6175 "arrumado" no aquartelamento de Nacatari

**O episódio que vou contar pode já ser por muitos conhecido, mas por tão singular me parecer e com tanta evidência demonstrar a proficiência e o enorme poder de decisão, embora aproveitando circunstâncias favoráveis, mas simultaneamente demonstrando o muito treino e experiência de todos os intervenientes – não resisto a descrevê-lo.**

**Faço-o em memória não só dos que nele participaram, mas também de todos os que nos vários teatros de operações outras situações viveram, com brilho, coragem e abnegação.**

**C**orria o ano de 1974, estava o Maio no início. Com a época das chuvas prestes a terminar e apesar da Revolução dos Cravos já ter ocorrido há mais de um mês, a guerra continuava com grande intensidade e o planalto dos Maccondes, no Distrito de Cabo Delgado, no

Norte de Moçambique era ainda o grande baluarte da guerrilha.

Por razões que os chefes militares de então consideraram, foi julgado oportuno convidar os Adidos Militares acreditados em Portugal a visitarem Moçambique. Foram sete os que, aceitando o convite, embarcaram no Aeródromo do Figo Maduro no Boeing 707 da Força Aérea com destino a Moçambique.

O mais antigo era o brasileiro, Brigadeiro Alfredo Berenguer César. Havia ainda outro brasileiro, o Coronel Roberto França Domingues, dois americanos, o Coronel Peter Blackley e o Comandante Alexander Thomson, um inglês, o Comandante Thomas Binney, um alemão, o Tenente-coronel Edward Grubbs e finalmente o Major W. A. Kempeu da África do Sul.

Em Moçambique foi entretanto nomeado como oficial de ligação o Alferes Alves dos Comandos e definido o plano da visita que, por razões óbvias, coube à Força

Aérea a responsabilidade de o executar nas zonas de maior risco.

Assim, a partir de Nampula, onde estava instalado o Comando-Chefe das Forças Armadas de Moçambique, iniciou-se no dia 6 daquele mês de Maio uma missão de transporte no "Flecha de Prata", o Dakota (C-47A c/n19393) FAP n° 6175, especialmente preparado com uma configuração interior que proporcionasse a melhor comodidade a tão ilustres visitantes.

A tripulação era constituída pelo piloto-comandante, Capitão José Luís Henriques Assunção, o co-piloto Alferes Carlos Cruz Costa e ainda o mecânico de bordo Primeiro-sargento Carlos Roma Pereira e os Cabos João Pinheiro e Casimiro Agostinho.

Ambos os pilotos tinham larga experiência de voo. O Capitão Assunção instrutor de voo e com vários milhares de horas em vários tipos de avião e o Alferes Costa já com dois anos de comissão voando T-6 e agora C-47.

São 8 horas, quando descolam de Nampula. A primeira escala foi o quartelamento dos Comandos em Montepuez e depois de uma visita às instalações partem de novo e dirigem-se para o Aeródromo de Manobra nº 51 em Mueda (AM51), a principal e mais avançada Base da Força Aérea, onde se mantinham destacados vários tipos de aviões e helicópteros e donde partia a maior parte das missões para a região de Cabo Delgado.

O Comandante do Aeródromo era o Major Piloto-Aviador António Vaz Afonso que aguardava e recebeu estes visitantes, aos quais deu um "briefing" sobre toda a situação no teatro de operações e, em especial, sobre as características da relativamente recente arma anti-aérea, adquirida pela guerrilha, o míssil *Sam 7 Strella*. A tripulação foi "brifada" sobre os procedimentos antimíssil, sendo focada com particular destaque a manobra de subida e descida em espiral à vertical das zonas mais protegidas, as zonas de maior risco no planalto e a necessidade de voarem sempre numa altitude de segurança: 10.000 pés acima do terreno. Após uma visita às instalações daquela unidade, descolam para Nangade, mais a Norte, na margem direita do Rio Rovuma, muito perto da fronteira com a Tanzânia.

Nangade era a sede do Comando de um batalhão responsável pelas operações junto à fronteira, onde depois de uma visita e de mais um "briefing" a comitiva almoçou, tendo descolado após a refeição já de regresso para Nampula.

O tempo estava chuvoso, com nuvens de trovoadas (Cumulonimbus) na rota prevista que passava perto da vertical de Mueda e que atravessava a parte mais hostil no planalto dos Macondes.

Pelas razões de segurança já indicadas, o voo deveria de ser efectuado acima dos 10.000', mas devido à altitude média do terreno naquela zona ser de 1.500' teria que se subir para o nível de 11.500' a 12.000' para se estar fora do alcance do míssil.

Assim aconteceu. A altitude de segurança é atingida e o voo prossegue com a normalidade esperada. Porém as condições meteorológicas agravam-se, nuvens carregadas de chuva e electricidade erguem-se à frente do avião. Inicialmente, o Capitão Assunção tenta desviar-se para

Leste na direcção de Mocimboa da Praia, porém nessa rota o tempo ainda estava pior com nuvens de grande desenvolvimento vertical. O piloto tenta então passar por baixo do tecto de nuvens, mas acaba por desistir pois teria que voar a uma altitude demasiado baixa. Tenta retornar à rota inicial. Contudo, afasta-se da rota talvez sem se aperceber que está a sobrevoar a principal base da guerrilha, a Base Moçambique, onde o inimigo dispunha de uma grande quantidade de equipamento e armamento. Julga-se que na altura uma equipa de guerrilheiros equipados com um lança-mísseis estaria a actuar naquela zona, na reentrância mais saliente do planalto a leste de Mueda.

Claro que o inimigo não deixou passar a oportunidade. Um avião já com alguma dimensão a voar à sua vertical, sem os detectar e provavelmente a uma altitude dentro dos parâmetros do míssil, era um alvo demasiado apetitoso e fácil para ser ignorado.



1974, vista aérea de uma zona da Base Moçambique

Um míssil é disparado e orientado pela fonte de calor emitida pela tubeira de escape do motor direito do avião e explode ao atingi-la. O avião estremece violentamente e os estilhaços do vidro de uma janela saltam e espalham-se pelo interior. No mesmo instante, o mecânico grita: – "Meu Capitão, fomos atingidos por um míssil! O motor estoirou e está a arder!" O co-piloto grita também: – "O motor está a arder, estão a saltar latas, aquilo está tudo desmanchado!"

O motor todavia não pára, ainda com o hélice a rodar, saem chamas pela carenagem e fumos negros pelo que resta da tu-

beira de escape e as vibrações são tremendas. A violência da explosão ainda danifica parte da fuselagem, partindo completamente uma janela. Com sorte inaudita, o Adido Alemão que se sentava no lugar junto a essa janela tinha acabado de se recostar no banco, que se encontrava todo inclinado para trás, saindo assim da sua frente. Com muitíssima sorte, ...foi só um grande susto.

De imediato, o Capitão Assunção, com enorme sangue frio, verificando o estado do motor direito dá ordem ao mecânico: – "Embandeira o motor!" A "shut-off" é cortada e a hélice entra em bandeira. Com o motor esquerdo a trabalhar bem, inicia a descida em direcção a Mueda, ao mesmo tempo que informa a Torre de Controlo que tinha sido atingido por um míssil e iria aterrar de emergência, no Aeródromo.

Com a paragem do motor, a entrada do hélice em bandeira e aumentando primeiro a velocidade e depois reduzindo-a para 100 Kt, o piloto consegue extinguir o fogo

e estabilizar o avião. Entretanto o mecânico, Primeiro-Sargento Roma Pereira, depois de ter verificado a situação na traseira do avião, informa que não há feridos, mas que a asa tem um grande rombo e que corre o risco de se separar da fuselagem. Era urgente encontrar um local de aterragem naquela zona.

É fácil de imaginar o impacto que esta situação provocou em todos os passageiros e tripulantes daquele avião, apanhando-os de surpresa num momento em que, descontraídos e satisfeitos, já pensavam no próximo descanso em Nampula.

Em Mueda, o Major Vaz Afonso estava

na Torre de Control, pois tinha algumas aeronaves a regressar e estava preocupado com o mau tempo. Ao receber a mensagem do *Dakota* com a intenção de ali aterrar, informa que o aeródromo está abaixo dos mínimos, com chuva torrencial e uma grande trovoadas, aconselhando o Capitão Assunção a aterrar na pista de Nacatari, sede de uma Companhia do Exército, que ficava a cerca de cinco minutos a sudoeste de Mueda. Simultaneamente, dá ordem ao piloto de um *Noratl*s (Tenente Adelino Cardoso) que aguardava uma aberta para descolar para Nampula,



1974, ALIII em missão, em Moçambique

para permanecer no estacionamento para eventual apoio de evacuação.

Face à impossibilidade de aterrar em Mueda, o Capitão Assunção dirige-se para Nacatari, ainda voando dentro e fora das nuvens. Sabia onde estava, pois conseguindo ver o terreno aqui e ali, tinha ainda o rádio farol de Mueda sintonizado, o que lhe dava a posição relativa àquele aeródromo.

Naquela mesma hora, o Tenente Luís Araújo e o Alferes Palma, com um helicóptero e um ALIII transportando cinco pára-quedistas, executavam uma missão de



1974, Mueda, Noratl estacionado

reconhecimento com apoio de fogo nas imediações de Mueda, a qual era diariamente executada, ao fim da tarde, com a finalidade de detectar a preparação de algum ataque do inimigo com armas pesadas. O Tenente Araújo ao ouvir as comunicações entre o *Dakota* e a Torre de Control, pensa de imediato em intervir no apoio àquela emergência e depois de contactar Mueda, os dois "helis" rumam para Nacatari, onde chegam poucos minutos depois do *Dakota*.

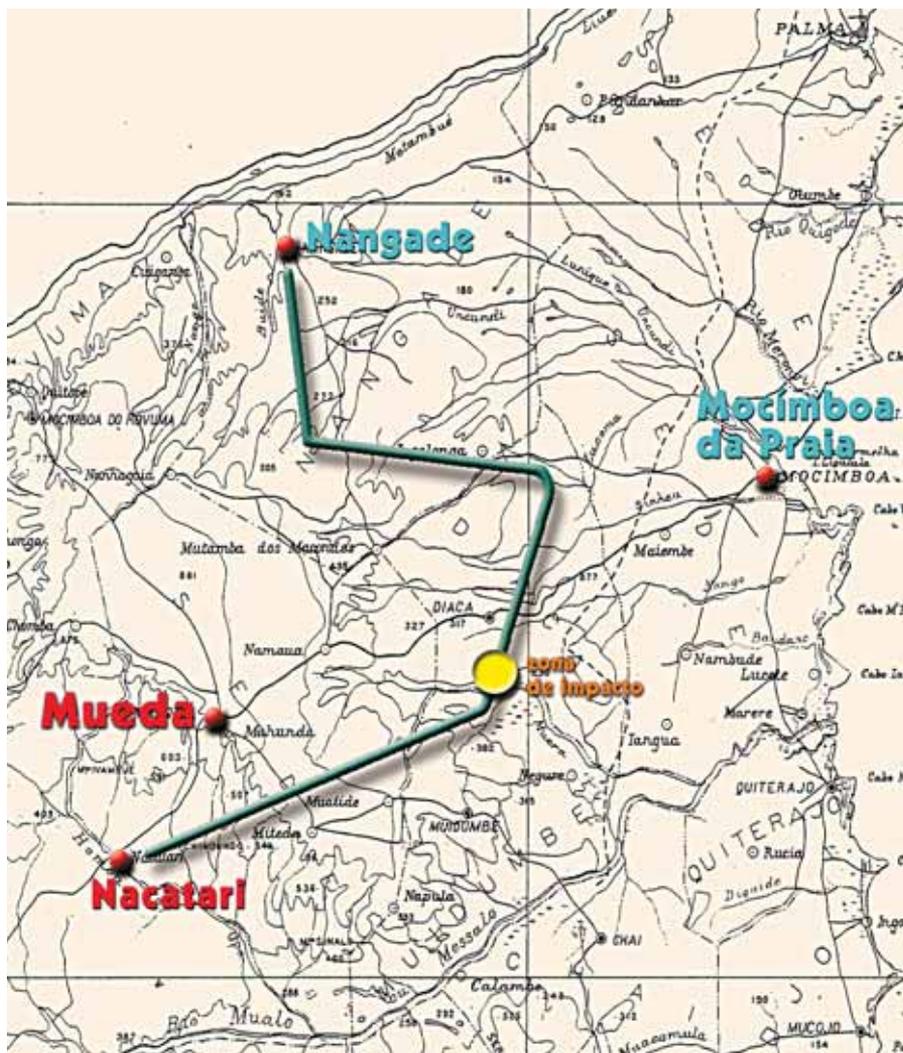
A aterragem do 6175 ocorreu em condições difíceis. A pista, de terra batida, tinha cerca de 400 metros de comprimento, manifestamente insuficiente para aquele tipo de avião.

O Capitão Assunção ao aproximar-se da pista verifica que esta se apresenta transversalmente em relação à sua rota e tendo que entrar na final face ao vento teve que a sobrevoar e executar uma volta de 270° pela esquerda, evitando assim voltar pelo lado do motor parado, o que poderia ser fatal, pois corria o risco de entrar em perda de sustentação. Esta manobra requereu muita perícia, pois já com pouca altitude e com a potência máxima no motor, para não deixar cair a velocidade abaixo do limite mínimo de voo, foi pranchando suavemente, garantindo a sustentação e a altitude durante toda a volta. Entretanto, o co-piloto e o mecânico iam avisando que a asa direita cada vez vibrava mais, parecendo que a todo o momento se separaria da fuselagem.

Durante toda a manobra, que parecia nunca mais ter fim, os passageiros permaneceram silenciosos, com os cintos bem apertados, e numa ansiosa expectativa de como tudo iria terminar.

Voando já no vento de cauda no sentido contrário à aterragem, paralelamente à pista e com algum afastamento desta pensando que teria de fazer uma volta para a final com muito pouco pranchamento para não perder altitude, o Capitão Assunção, com muita calma, mandou pôr o trem de aterragem em baixo e 10 graus de "flaps"... e foi com alívio que verificou que ambos os sistemas funcionaram.

Agora, já na final na direcção de Sul para Norte, com o avião alinhado com a pista era necessário garantir a velocidade e planear a aproximação para tocar com as rodas exactamente no início da pista



Rota aproximada do *Dakota* nº 6157, e a zona onde foi atingido pelo míssil *Strella*

não desperdiçando um metro sequer do seu comprimento.

Com o trem e “flaps” todos em baixo, o piloto faz a aproximação final à pista a 65 kt, “pendurado” no motor com o avião a tremer por todos os lados. Na pista havia alguns militares a jogar à bola e ao verem aquele enorme “passarão” quase em cima deles, correm cada um para seu lado, fugindo num salve-se quem puder.

Já muito perto do início da pista, o Capitão Assunção dá ordem ao mecânico: – “Quando eu disser, corta o motor!” E com as rodas já prestes a tocarem no solo, as-

Ora o Capitão Assunção apercebendo-se disso e não tendo possibilidade de garantir a travagem do avião dentro da pista, quando chegou ao meio, decidiu provocar um “cavalo de pau” (o que num automóvel se chama de pião) de forma a fazer o avião rodar 180° sobre uma perna do trem. À sua direita o terreno estava limpo e capinado, à esquerda cheio de mato, optando então por este lado pois o mato serviria de travão. Decididamente, desbloqueou a roda de cauda e meteu “pé a fundo” e travou na roda esquerda. O avião dá uma brusca guinada para a esquerda rodopian-

-se voando em círculo à vertical e ia informando o Major Afonso do sucesso da aterragem, sem quaisquer feridos entre os passageiros e os tripulantes, pedindo ao mesmo tempo mais dois “helis” para transportar todo o pessoal, aterrando momentos depois o seu ALIII junto ao *Dakota*. Após se ter inteirado melhor da situação, dá ordem ao Alferes Palma para deixar os “páras” a fazer a segurança em terra e embarcar cinco Adidos e transportá-los para Mueda. Foi então que o Tenente Araújo teve ocasião de ouvir o Adido Brasileiro, Brigadeiro Alfredo César comentar para o Adido



6 de Maio de 1974, Nacatari, o *Dakota* nº 6175 após a aterragem

sim acontece. O motor foi instantaneamente cortado e as rodas batem com força no chão ao mesmo tempo que o Capitão Assunção com um curto e brusco movimento nos comandos “agarra” o avião não o deixando ir outra vez para o ar. Segue-se a travagem, mas os travões pouco resolviam pois a pista para além de ser demasiado curta não era plana, subia até meio, fazendo uma lombaa, e depois descia, pelo que o piloto naquele ponto deveria ter o avião já com a velocidade controlada, pois de outra forma, como a partir daí começaria a descer, arriscava-se seriamente a sair fora dela e conseqüentemente partir o avião e mais qualquer coisa.

do sobre a perna do trem desse lado, ao mesmo tempo que se parte a perna direita, vai com a asa ao chão, desliza mais uns metros e finalmente imobiliza-se fora da pista em sentido contrário ao da aterragem.

De imediato, foi dada ordem para que todos abandonassem o avião e quando já cá estavam fora, ainda mal refeitos de tanta emoção, o ALIII do Alferes Palma aterrava junto deles com os “páras” correndo para os proteger de alguma ameaça. Alguns soldados da Companhia ali se deada, que assistiram espantados àquela aterragem, também se aproximaram curiosos com tal aparato.

Entretanto, o Tenente Araújo mantinha-

Americano, Coronel Peter Blakeley, ainda em estado de choque: – “Vocês no Vietname gabavam-se de ter um fantástico Serviço de Busca e Salvamento, mas certamente não tão eficiente como este dos portugueses.” Mas era preciso continuar a agir rapidamente e sem deixar de manter a coordenação de toda a operação, em permanente ligação com o Major Afonso, este aproveita a chegada de três ALIII com “páras” a bordo, vindos de uma outra missão, e reencaminha-os para o local onde se encontrava o *Dakota* afim de reforçar os meios à disposição do Tenente Araújo, o qual acompanha depois o vai e vem dos helicópteros entre Nacatari e Mue-

da, escoltando-os e mantendo a segurança necessária contra qualquer aproveitamento do inimigo desta ocorrência.

Já com os passageiros sãos e salvos em Mueda, a tripulação teve ainda que ocupar-se do avião, retirando-lhe a gasolina, para evitar algum incêndio, e outros equipamentos mais sensíveis.

A chuva continuava e a noite aproximava-se. Era necessário não perder tempo e graças ao desempenho de todos os intervenientes conseguiu-se em menos de meia hora transportar todo o pessoal para Mueda, embarcar os Adidos no *Noratlas*, de-

A chegada a Nampula fez-se sem mais incidentes e, já com os pés bem assentes em terra amiga, este grupo de militares de várias nacionalidades, que as circunstâncias do momento os fizeram viver momentos tão dramáticos, acabaram aquele inesquecível dia numa alegre, saudável e merecida comemoração no Bagdad, o mais selecto restaurante de Nampula.

No dia seguinte, o programa da visita prosseguiu conforme previsto e o grupo de Adidos voltou a embarcar num *Dakota*, rumo a Vila Cabral.

Por uma estranha coincidência, também

Da memória deste acontecimento fica a certeza de que o final feliz que veio a ocorrer, para além de circunstâncias ocasionais extremamente favoráveis, se deveu não só ao sistema de comando e controlo eficaz e oportuno que comandou e coordenou todos os movimentos das aeronaves intervenientes, como à proficiência dos pilotos envolvidos e ao seu extraordinário espírito de missão.

Sabe-se que enquanto estes Adidos permaneceram em Portugal reuniram-se periodicamente com a tripulação do *Dakota* e, mais tarde, já nas suas casas e no seio



Foto Arquivo Histórico

Os danos provocados no *Dakota* nº 6175 pelo impacto de um míssil "Strella"

sembarcando-os dos *ALIII* o mais perto possível deste avião.

Finalmente, o Comandante do *Noratlas*, o Tenente Adelino Cardoso, aproveitando algum abrandamento da trovoada, pode descolar com todos aqueles passageiros rumo a Nampula, ainda sem terem realizado bem o acontecido... Antes de ganharem altitude ainda passaram por Nacatari, dando uma última olhada ao "Flecha de Prata" que ferido de morte lá estava meio adornado, junto à pista no meio do capim. Era apenas uma máquina que deixava de funcionar, mas seria também uma referência para as recordações de trágicos momentos de um final feliz.

foi àquele aeródromo um *Noratlas* pilotado pelo Tenente Adelino Cardoso, o mesmo que os tinha trazido na véspera de Mueda e que aterrou em Vila Cabral pouco antes do *Dakota*. Assim, quando os Adidos desembarcam, encontram na placa de estacionamento o Tenente Cardoso junto do Nord, como se estivesse à espera deles. Vindolhes de imediato à memória os acontecimentos da véspera, exclamam com surpresa: – "Outra vez?... Já estão à nossa espera?... Vai haver outro míssil???"

Claro que foi um encontro que deu mais um pretexto para alegres e esfusiantes cumprimentos.



1974, *Noratlas* à descolagem de Mueda

das suas famílias recordaram muitas vezes aquela missão. E, certamente, mantiveram-se eternamente gratos àquele punhado de portugueses que naquele dia os fizeram renascer. ✠

# MAIS ALTO Loja

## POSTERS (42x29,7 cm)

020 Max-Holste 1521 Broussard • 021 Harvard Mk IV • 022 SA-330 Puma  
• 023 FTB-337G • 024 C-130 Hercules • 025 PV-2 Harpoon • 026 RT-33A •  
027 Alpha Jet (c/pintura Tigre) • 028 Alouette III • 029 DH-82A Tiger Moth •  
030 A7-P Corsair II • 031 T-6 Harvard • 032 PV-2 Harpoon (foto p/b) •  
033 TB.30 Epsi-Ion • 034 P-3P "Orion" • 035 EH-101 "Merlin" • 036 Tiger Moth •  
037 Alpha Jet – Parelha da Cruz de Cristo • 038 Alouette III • 039 Alpha Jet –  
Esq. 103 – 50 Anos • 040 F-16B/MLU • 041 C-212/100 Aviocar – 50 Anos • 042 EH-  
-101 "Merlin" • 043 F-16BM "Fighting Falcon" • 044 Cessna FTB-337G • 045 T-27  
"Tucano" – Esq. da Fumaça • 046 Alouette III Esq. 562 • 047 DHC-1 Chipmunk  
• 048 Alouette III – Rotores de Portugal • 049 Hawker Fury • 050 F-16MLU •  
051 SA-330 PUMA • 052 C-130 Hércules • 053 Alpha Jet – Asas de Portugal •  
054 Alouette III – Rotores de Portugal • 055 C-130 Hércules – 30 Anos de Operação  
• 056 TB.30 Epsilon (Branco) • 057 TB.30 Epsilon (Cinzento escuro) •  
058 F-16AM e Alpha Jet • 059 C-295M • 060 C-295M/C-212 Aviocar •  
061 F-16/MLU - Primeiro voo 11 de Junho de 2003 • 062 F-16A "Fighting Falcon"  
• 063 Cessna T-37C • 064 C-212/300 Aviocar • 065 T-33 T-Bird/F-86 Sabre

Pr. Un.: € 1,25 (Despesas de envio: € 1,25\*) \*até 5 unidades

## LIVROS

### Nossa Senhora do Ar – Padroeira da Força Aérea Portuguesa

Autor: Carlos Sereijo Edição: Força Aérea Portuguesa – 140 págs •

PVP: € 20,00 (Despesas de envio: € 5,00)

### Asas de Portugal – História da Maior Patrulha

Acrobática Militar Portuguesa Autor: Cte. José Munkelt

Gonçalves Edição: Aero Fénix – 167 págs • Pr.: € 10,00

(Despesas de envio: € 2,00)

### Igreja de Nossa Senhora do Rosário – Templo da Força

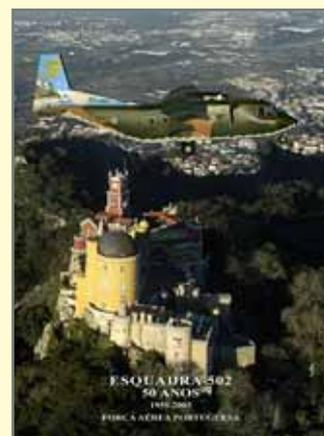
Aérea Portuguesa Autor: Carlos Sereijo Edição: Força

Aérea Portuguesa – 200 págs • Pr.: € 15,00

(Despesas de envio: € 5,00)

### Esquadra 502 – 50 Anos 1955-2005 Edição: Esquadra 502, Força Aérea

Portuguesa – 165 págs • Pr.: € 20,00 (Despesas de envio: € 5,00)



Nome	_____
Morada	_____
Localidade	_____
Telef.	_____
Artigos a encomendar	_____
Código Postal	_____

Envie o cupão (ou fotocópia) pelo correio, acompanhado de cheque/vale postal no valor da encomenda, para: Revista "Mais Alto" – Avenida da Força Aérea Portuguesa – 2614-506 AMADORA

# MAIS ALTO Assinatura

Desejo assinar a revista **Mais Alto** durante 1 ano (seis edições): **11,00 €** (Portugal), **18,50 €** (União Europeia), **24,50 €** (Outros países)

Assinante nº	Renovação	<input type="checkbox"/>	Nova assinatura	<input type="checkbox"/>
Militar	<input type="checkbox"/>	Posto	Civil	<input type="checkbox"/>
Nome				Data nascimento
Morada				
Localidade	Código Postal	Telefone		
Profissão	e-mail			
Cheque nº *	Banco	Vale Postal nº		

(\* à ordem de EMFA - Serviço Administrativo e Financeiro)

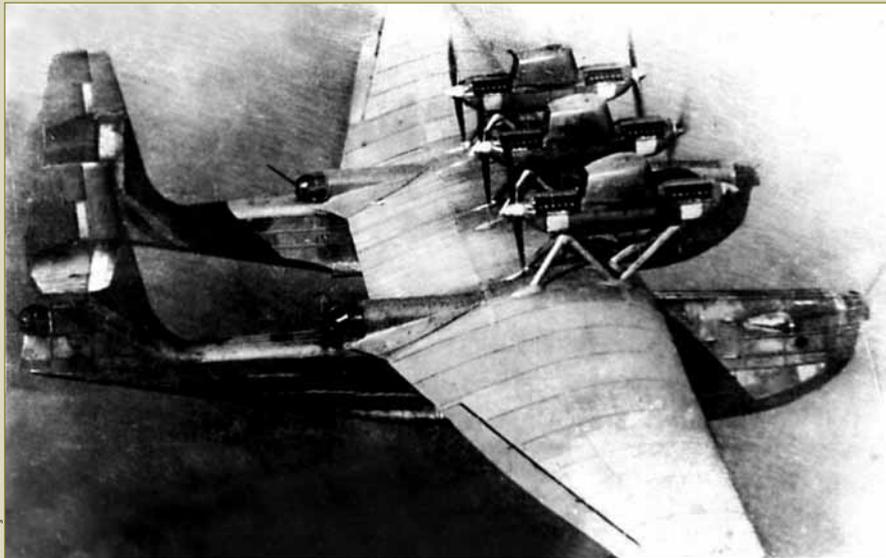
**Pedido de números atrasados:** • Tel.: 214723511 • Fax: 214706980 • E-mail: maisalto.adminpub@emfa.pt

Recorte ou fotocopie, preencha e envie num envelope para: Revista Mais Alto, Avenida da Força Aérea Portuguesa – 2614-506 AMADORA  
Se for assinante da Mais Alto, pode registar-se on-line em [www.forcaarea.pt](http://www.forcaarea.pt) e ter acesso à edição actual da revista em formato pdf

# GIGANTES DO AR <sup>3ª PARTE</sup>

## CONSTRUÍDOS NA UNIÃO SOVIÉTICA ENTRE 1920-1940

Texto Major PIL Adelino Cardoso



Colecção Maksimilian B. Saukke

### TUPOLEV ANT-22 / MK-1

Decorria o ano de 1929 quando o engenheiro aeronáutico soviético Ivan Pogosski, o grande especialista em hidroaviões da fábrica Tupolev, completou o desenho de um enorme hidroavião propulsado por seis motores, que era uma "inspiração" em grande escala do célebre hidroavião italiano Savoia-Marchetti S.55 (Revista Mais Alto nº 368, Julho/Agosto de 2007), com que os aviadores italianos Italo Balbo, De Pinedo, Humberto Maddalena e outros realizaram proezas que ficaram na História da Aviação Mundial, que a comunicação social soviética foi proibida de divulgar, por se tratar de máquinas e cidadãos de um país de regime fascista.

Projectar uma aeronave de dimensões desconhecidas enquadrava-se no movimento de prestígio aeronáutico e propaganda política desencadeado na União Soviética na segunda metade dos anos vinte do século passado. Eram então concorrentes ao título de maior aeronave do Mundo o Kalinin K-7 e o Tupolev ANT-20.

O projecto de Pogosski tinha em vista a

construção de um enorme hidroavião de reconhecimento e luta naval, de grande raio de acção. Entregue no TsAGI (Instituto Central de Aerodinâmica e Hidrodinâmica), recebeu a designação de Tupolev ANT-11. Devido a pressões políticas e critérios de prioridades, foi apreciado superficialmente e acabou por ficar "na prateleira" a aguardar por melhores dias.

Na altura em que o projecto do ANT-11 caminhava para o eterno esquecimento, a Marinha de Guerra Soviética andava muito activa e animada com um projecto designado APSS, que tinha como objectivo desenvolver um pequeno "submarino autónomo para fins especiais". Alguns investigadores chamam-no de "submarino telemecânico", "submarino radiocontrolado com equipamento de televisão" ou ainda "veículo submarino autopropulsionado e tele-controlado".

O que estava na mente dos técnicos era a construção de um pequeno engenho subaquático autopropulsionado, não tripulado, conduzido por controlo remoto e recheado com uma boa carga de explosivos. Transportado por navio de superfície

ou aeronave para um local relativamente próximo do alvo, portos importantes e bases navais de difícil acesso, seria colocado na água, submergido e conduzido à distância para o alvo, onde explodia. O controlo seria feito a partir da nave de transporte. Em alternativa à função destruidora, poderia ser equipado para executar missões de reconhecimento visual com artefactos de recolha de imagens ou de detecção acústica.

Os melhores técnicos da Agência de Projectos Militares de Leninegrado e do Instituto Naval de Pesquisa de Comunicações empenharam-se na construção de dois protótipos, um com peso total de 7.500 Kg e outro de 8.500 Kg, que tinham capacidade para transportar 500 Kg de explosivos. Ficaram prontos para testes em 1935.

Nos testes verificou-se que o sistema de radiocontrolo não correspondia às expectativas, sendo eficaz apenas a curta distância, desmoronando completamente o conceito de ataque de surpresa.

Depois de muitas remodelações sem resultados positivos, o projecto foi abandonado em 1936, sem que os submarinos

alguma vez tenham sido testados com a utilização dos meios aéreos ou navais que deveriam compor o conjunto operacional. Foram desmantelados ainda em 1936.

Temos de retroceder alguns anos.

Em 1932, quando o projecto do submarino controlado à distância ainda estava vivo e sugeria perspectivas promissoras, foi posto na mesa de trabalho a escolha do meio aéreo para servir de "transportador".

Alguém se lembrou da configuração projectada para o Tupolev ANT-11 – com largo espaço entre as fuselagens – e alvitrou que seria um meio aéreo excelente para transportar o submersível. Para mais, tinha espaço suficiente no interior das fuselagens para a instalação do sistema de condução remota.

Assim, a Marinha solicitou a reavaliação do projecto, agora numa perspectiva operacional diferente. O TsAGI reabriu o projecto e atribuiu-lhe a nova designação de Tupolev ANT-22/MK-1 (MK= cruzador naval).

Começou então a ser construído o protótipo de um enorme hidroavião bifuselado, com duas fuselagens de hidroavião de casco paralelas, ligadas entre si pela secção central da imensa asa de 51 metros de envergadura. A estrutura era inteiramente metálica e o revestimento das superfícies exteriores em chapa de alumínio corrugada. Na cauda, os estabilizadores verticais estavam ligados pelo estabilizador horizontal, que dava consistência à estrutura.

A propulsão era fornecida por seis motores Mikulin M-34R, de 12 cilindros em "V" arrefecidos por líquido, de 830 hp de potência máxima. Os motores foram instalados em três células ligadas à superfície superior da asa por montantes, com os motores colocados em tandem, no conceito conhecido por "puxa-empurra". Os hélices eram de madeira de duas pás e de passo fixo.

A cabina de pilotagem encontrava-se no bordo de ataque do plano central. Concebida para os dois pilotos, dispunha de cobertura transparente que permitia uma visibilidade satisfatória, apesar de parcialmente obstruída pelos suportes das células dos motores.

O armamento defensivo era composto por oito metralhadoras DA-2 de calibre 7,62 mm e dois canhões Oerlikon de 20 mm.



Coleção Maksimilian B. Soukko

Cada fuselagem dispunha de um posto de tiro com metralhadoras duplas no nariz e na cauda. Os canhões estavam instalados no dorso das fuselagens.

Quanto à capacidade ofensiva, dispunha de suportes no plano central com capacidade para transportar 9.000 kg de bombas, torpedos ou outro tipo de armamento.

Foi, até 1960, o maior hidroavião construído na União Soviética. Era uma máquina imponente, com 51 metros de envergadura, 24,10 metros de comprimento e 6,4 metros de altura. O peso máximo à descolagem era de 33.360 Kg.

Construído nas oficinas do TsAGI, perto de Moscovo, o protótipo ANT-22/MK-1 ficou pronto em finais de 1933. Foi desmontado e transportado de comboio para Sevastopol, no Mar Negro, onde foi novamente montado e aprontado para os voos de teste.

Realizou o primeiro voo no dia 8 de Agosto de 1934, pilotado por Timofei Riabenko. Ficou registado que tinha excelente comportamento na água, mas que em voo era muito vagaroso e lento na execução das manobras. Nos testes iniciais alcançou a velocidade máxima de 233 km/h e o tecto de serviço de 3.500 metros.

Quando lhe foi aplicado o equipamento militar, a velocidade não passou dos 205 Km/h e tecto de serviço baixou para 2.250 metros.

A Marinha, que entretanto já tinha cancelado o programa APSS do submersível experimental, desinteressou-se do, então, maior hidroavião soviético, alegando que, dadas as suas fracas performances, era muito dispendioso e extremamente vulne-

### TUPOLEV ANT-22/MK-1

#### Motores

6 Mikulin M-34R, de 830 hp

#### Dimensões

Envergadura: 51,00 m

Comprimento: 24,10 m

Altura: 6,40 m

Peso máximo à descolagem: 33.360 Kg

#### Performances

Velocidade máxima: 205 Km/h

Tecto de serviço: 2.250 m

#### Armamento

8 metralhadoras 7,62 mm e 2 canhões 20 mm

9.000 kg de bombas ou torpedos

Tripulação 8



Foto Tupolev

O ANT-22 ancorado em Sevastopol

rável para ser utilizado em operações de combate.

Conscientes do fraco desempenho do ANT-22/MK-1, a fábrica Tupolev e o TsAGI, aplicaram alguns truques para o valorizar, tentando seduzir eventuais compradores do segmento da aviação comercial. Deste esforço resultou, em Dezembro de 1936, que o protótipo pilotado por T. Riabenko e Ilynski alcançasse 1.942 metros de altitude com 10.040 kg de carga a bordo, o que foi considerado record mundial para hidroaviões da sua classe.

Nem este galardão entusiasmou qualquer comprador.

Desta forma, em 1937, o projecto do gigantesco hidroavião Tupolev ANT-22/MK-1 foi cancelado e o protótipo abandonado até ser desmantelado para a sucata.

Mais um gigante do ar que não conseguiu impor-se como máquina útil. ❌

# Para saber mais!

Não procure mais



Colabore melhor

Contacte-me

Com as *Open Communications* descubra, num relance, a melhor maneira de contactar os seus colegas, sócios e clientes: pelo GSM deles, pela sua rede fixa ou por mensagem instantânea. E para estabelecer um conference call? Basta um simples clique. O que acelera o processo de decisão e reduz os custos das comunicações. E isto melhora automaticamente a rentabilidade.

Para saber mais navegue em [www.siemens.pt/open](http://www.siemens.pt/open).

**Communication for the open minded**

[www.siemens.pt/open](http://www.siemens.pt/open)

**SIEMENS**



# FORÇA AÉREA 57 ANOS

## Carta do Presidente da Liga dos Combatentes, Tenente-General Chito Rodrigues, à Força Aérea

*Permita-me que em nome da Instituição a que presido e do meu próprio, felicite, na pessoa de V. Ex<sup>a</sup>, a Força Aérea Portuguesa pela passagem do seu 57º Aniversário e pela dignidade das cerimónias que o envolveram.*

*No ano do Centenário da Aviação em Portugal e da recente distinção atribuída por Sua Ex<sup>a</sup> o Presidente da República à Base Aérea nº 1, condecorando a unidade com a Torre Espada Valor Lealdade e Mérito, é importante que se enalteçam, sublinhem e reconheçam os altos serviços prestados ao país pela Força Aérea Portuguesa.*

*Deu-me V. Ex<sup>a</sup> a oportunidade de estar presente na Cerimónia Militar comemorativa do 57º Aniversário, a que presidiu Sua Ex<sup>a</sup> o Ministro da Defesa Nacional.*

*Durante a cerimónia a Força Aérea transportou-me para bem longe dali no espaço e no tempo.*

*Por isso mesmo, como homem das Forças Terrestres, dei comigo a pensar que nos serviços prestados pela Força Aérea ao País, jamais podem ser omitidos ou esquecidos os altos serviços prestados a Portugal pelos militares e civis da Força Aérea, durante a Guerra do Ultramar.*

*Quer em acções de fogo próximo salvando vidas aos que em terra se batiam, quer evacuando aqueles que em terra caíam, quer transportando os meios necessários ao reforço ou subsistência dos que combatiam, quer reconhecendo a área de operações ou mesmo do ar comandando e dirigindo as forças terrestres, a Força Aérea escreveu as páginas mais distintas da sua História.*

*Estamos vivos. E quantos estão vivos e devem a vida à acção da Força Aérea?*

*Jamais se pode, em dia de aniversário, falar da História da Força Aérea, sem que se enalteça o período mais brilhante da sua história, como Ramo Independente das Forças Armadas Portuguesas.*

*Por isso aqui estou à minha dimensão, como representante desses combatentes da Guerra do Ultramar a enaltecer, sublinhar e agradecer em nome de todos os que directa ou indirectamente sentiram o que foi a acção da Força Aérea, nessa guerra, quer em acções independentes quer na extraordinária forma como conduziu, no seu âmbito, a Cooperação Aero-Terrestre.*

*Permita-me finalmente, em meu nome pessoal, agradecer a distinção e deferência com que sempre tem distinguido o Presidente da Liga dos Combatentes em todas as cerimónias ou eventos para os quais tem tido a Honra de ser convidado pela Força Aérea.*

*Com a mais elevada consideração e estima pessoal subscrevo-me.*

*TGen Joaquim Chito Rodrigues*

*Presidente da Direcção Central da Liga dos Combatentes*

# Transceptor Aeronáutico VHF/UHF M3AR

A segurança das suas comunicações.

Os Transceptores Aeronáuticos VHF/UHF M3AR da Rohde & Schwarz têm evoluído através de décadas de experiência, especialmente no design e desenvolvimento de equipamento rádio airborne e técnicas de transmissão rádio ECM. O sistema multibanda, multimodo, multirole M3AR é projectado para fornecer comunicações de multimodo UHF e VHF, AM e FM, voz e dados em modo normal ou EPM (medidas de protecção electrónica) com COMSEC e TRANSEC incluído. Os transceptores M3AR são softwares de rádio com características pré-planeadas de melhorias de produto (P3I), o que permite actualizações de novos desenvolvimentos no cenário EPM simplesmente carregando o software. Os transceptores R&S aeronáuticos VHF/UHF são capazes de estabelecer comunicações de duas vias para voz e dados numa vasta gama de aeronaves de asas fixas e rotativas.

Mais de 3500 unidades já se encontram a bordo - prova de que o equipamento de rádio airborne preenche eficazmente os requisitos actuais das forças de defesa aérea.



[www.rohde-schwarz.pt](http://www.rohde-schwarz.pt)

**75** Years of  
Driving  
Innovation

  
**ROHDE & SCHWARZ**

## Imposição de condecorações

No dia 9 de Julho, no Estado-Maior da Força Aérea, em Alfragide, teve lugar uma cerimónia de imposição de condecorações presidida pelo Vice-Chefe do Estado-Maior, Tenente-General Luís Palma de Figueiredo, sendo imposta a Medalha de Prata de Serviços Distintos ao Tenente-Coronel TPAA José António Godinho da Cruz.



TCor Godinho da Cruz



TCor José Pacheco e TCor António Seabra



SCh Ernesto Coelho



Cap José Amaral

O Chefe do Estado-Maior, General Luís Araújo, presidiu no Salão Nobre do Estado-Maior, em Alfragide, a cerimónias de imposição de condecorações.

No dia 16 de Julho, foram condecorados com a Medalha de Prata de Serviços Distintos, o Tenente-Coronel PILAV José de Sousa Pacheco e o Tenente-Coronel TODCI António Seabra Lourenço.

No dia 17 de Agosto, foi imposta a Medalha de Prata de Serviços Distintos ao Sargento-Chefe ABST Ernesto da Conceição Bernardo Coelho.

No dia 18 de Setembro, foi condecorado com a Medalha de Prata de Serviços Distintos o Capitão TPAA José Paulo Correia do Amaral.

## 4º Challenge Aventura FAP/2009



Realizou-se no passado dia 6 de Junho o 4º Challenge Aventura da Força Aérea. No seguimento de anos anteriores, a organização deste evento esteve a cargo do Campo de Tiro de Alcochete e da Direcção de Instrução – Repartição de Educação Física e Desportos. Participaram neste evento 100 militares que apesar do mau tempo que se fez sentir realizaram as várias tarefas propostas, colocando à prova o espírito aventureiro de todos os participantes.

A organização do evento contou também com o apoio da equipa da Força Aérea responsável pela parede de escalada.



## 40º Campeonato Nacional Militar de Tiro

Organizado pela Polícia de Segurança Pública, teve lugar entre os dias 15 e 19 de Junho, nas carreiras de tiro do Centro de Formação Militar e Técnica, na Ota, e da Unidade Especial de Polícia, o 40º Campeonato Nacional Militar de Tiro de Pistola e Carabina.

A Força Aérea participou nas duas competições, tendo obtido os melhores resultados colectivos de sempre na disciplina de Pistola.

A competição de Pistola contempla duas provas: Velocidade Militar e Grosso Calibre, em atiradores masculinos, e Velocidade Militar e Pistola ISSF em femininos. As equipas da Força Aérea alcançaram o 1º lugar nas provas de Grosso Calibre (masculinos) e Velocidade Militar (femininos).

Na competição de carabina, as equipas masculina e feminina da Força Aérea alcançaram respectivamente o 4º e 3º lugares. Individualmente, o SAj MELIIV João Costa venceu a prova de Pistola Grosso Calibre e obteve o 2º lugar na de Velocidade Militar. A CAdj PA Sara Carvalho classificou-se em 3º lugar na prova de Velocidade Militar.

## Patrulhas acrobáticas da Força Aérea em Vigo



As patrulhas acrobáticas da Força Aérea Portuguesa, “Asas de Portugal” e “Rotores de Portugal”, efectuaram demonstrações de performance no dia 19 de Julho, em Espanha, no “Vigo Air Show 2009” que decorreu na Praia do Samil, perante uma assistência de perto de 200.000 pessoas.

## Dia da Unidade da ER3

O Chefe do Estado-Maior da Força Aérea, General Luís Araújo, presidiu no dia 21 de Julho às cerimónias militares do Dia da Unidade da Estação de Radar nº 3 (ER3), em Montejunto.

Durante o evento, foi feita a leitura de um louvor atribuído à ER3 pelo Chefe do Estado-Maior.



## Destacamento da Força Aérea parte para cumprir missão no Afeganistão

No dia 21 de Julho, durante uma cerimónia realizada na Base Aérea nº 6 (BA6), no Montijo, o Chefe do Estado-Maior da Força Aérea, General Luís Araújo, despediu-se dos militares do Destacamento da Força Aérea que a 24 do mesmo mês partiram para o Afeganistão a fim de integrar a Força Internacional de Apoio à Segurança (ISAF), no âmbito do apoio ao processo eleitoral naquele país. Esta força – Elections Support Force (ESF) – é constituída por cinco países, Suécia, Estados Unidos da América, Reino Unido, Alemanha e Portugal que contribuem com aeronaves de transporte táctico.

O Destacamento é composto por 41 militares e uma aeronave C-130 e opera a partir de Cabul por um período de 3 meses, e o seu regresso a território nacional teve lugar no mês de Setembro.

No dia 17 de Setembro, descolou da Base Aérea nº 6 com destino a Cabul, um C-130 da Força Aérea Portuguesa levando a bordo um contingente militar constituído pelos 41 elementos integrantes da 2ª rotação do Destacamento. A cerimónia de despedida, realizada na BA6, contou com a presença do Comandante Operacional da Força Aérea, Tenente-General José Maria Pessoa, que dirigiu palavras de incentivo aos militares presentes.



## Cooperação Técnico-Militar com Angola

No passado dia 21 de Julho, realizou-se na Escola Militar de Formação Aeronáutica do Lobito, em Angola, a cerimónia de encerramento do Curso de Qualidade na Manutenção de Equipamentos Aeronáuticos CQMEA 1/09.

O curso teve início em 22 de Junho, tendo sido frequentado e concluído, com aproveitamento, por 17 alunos, provenientes das diversas Unidades da Força Aérea Nacional de Angola. Os militares recém-formados ficam, desta forma, preparados para desenvolver as actividades associadas à área da Qualidade, na manutenção de material aeronáutico.

A formação foi ministrada, na totalidade, por um oficial da Força Aérea Portuguesa.

## Base Aérea de Monte Real – 50 Anos

No âmbito das comemorações do 50º Aniversário da Base Aérea nº 5 (BA5), em Monte Real, decorreram entre os dias 21 e 26 de Julho diversas iniciativas, destacando-se, fora da Unidade, a Feira Aeronáutica que teve lugar em vários locais centrais da Cidade de Leiria. Patentes nas Praças Rodrigues Lobo, Goa, Damão e Diu estiveram uma aeronave F-16, uma viatura APC "Condor", um "stand" do Centro de Psicologia da Força Aérea e do Centro de Medicina Aeronáutica, bem como uma exposição fotográfica e ainda um parque de demonstrações cinotécnicas.

Simultaneamente, nos dias 22 e 26 de Julho, a BA5 esteve aberta ao público. A 22, recebeu 75 "Spotters" e cerca de 5000 visitantes que, apesar das más condições meteorológicas, puderam visitar a exposição estática de aeronaves,



Foto: SAJ Rui Bruno

de modelismo e de aeromodelismo, bem como assistir a diversas demonstrações aéreas.

A 26 de Julho, Dia de Base Aberta, a afluência do público cifrou-se em cerca de 15.600 pessoas. Uma vez mais, estes visitantes puderam apreciar as aeronaves expostas, os vários modelos e aeromodelos. Neste dia puderam ainda assistir a uma imagem única nos céus de Portugal: pela primeira vez voou uma formação de 22 F-16 da Força Aérea Portuguesa.

A apresentação de uma demonstração cinotécnica atraiu a atenção de 2000 visitantes e a viatura "Condor" efectuou 46 percursos, tendo transportado um total de 552 pessoas.

No total, entre todas as actividades que assinalaram estas celebrações, 37.675 pessoas marcaram presença.



Foto Jorge Ruivo



Foto Jorge Ruivo



Foto SAJ Rui Bruno

A-7 da Esq. 336 da Força Aérea Grega

## "Asas" e "Rotores" recebem louvores

Presidida pelo Chefe do Estado-Maior da Força Aérea, General Luís Araújo, decorreu no dia 23 de Julho, na Base Aérea nº 11 (BA11), em Beja, a cerimónia de entrega de Louvores às patrulhas acrobáticas "Asas de Portugal" e "Rotores de Portugal". Presenciaram o evento, além dos militares que constituíram as patrulhas, o Comandante Operacional da Força Aérea, Tenente-General José Pessoa, o Director de Instrução da Força Aérea, Major-General Carlos Gromicho, o Comandante da BA11, Coronel PILAV Rafael Martins, o Comandante do Grupo Operacional 111 e militares representantes das diversas Esquadras sedeadas na BA11.



Foto João Espinho



Foto Mário Diniz

### “Asas” e “Rotores” no Estoril Air Show

No dia 26 de Julho, decorreu na Praia do Tamariz mais uma edição do *Estoril Air Show*, que contou com a presença das duas patrulhas acrobáticas da Força Aérea Portuguesa. A abrir o evento exibiram-se os “Asas de Portugal” e, a encerrar o Festival, os “Rotores de Portugal”.

Realce, ainda, para as exibições de um helicóptero Lynx da Marinha Portuguesa, do Team Guinot, do Reino Unido, com dois biplanos Boeing Stearman e duas bailarinas de “Wing-walking”, da Patrulha Jacob 52, de Espanha, com cinco aviões Yak-52, da Patrulha Ibérica, com Extra 300, que fazia a sua estreia e apresentação oficial e, também, da Patrulha Smoke-wings, de Portugal. Completaram o lote de presenças portuguesas o Team Acrobático com o Pitts Special e o Extra 300, o Team Lima Alpha, com apresentação de um avião a solo, e ainda a exibição do piloto português melhor classificado no Plácido Cup 2009.



Foto Mário Diniz

### Chefe do Estado-Maior da Força Aérea visita Moçambique



De 27 a 31 de Julho, o Chefe do Estado-Maior da Força Aérea, General Luís Araújo, visitou Moçambique. Na capital moçambicana, Maputo, o General Luís Araújo manteve um encontro conjunto com o Chefe do Estado-Maior General das Forças Armadas de Defesa de Moçambique, Brigadeiro Paulo Macaringe, e com o ministro moçambicano da Defesa, Filipe Nyussi.



A Força Aérea Portuguesa tem cooperado com Moçambique, nomeadamente na formação de pilotos, na Academia Militar Samora Machel, em Nampula, e de Sargentos, em Boane. Paralelamente, a Força Aérea Portuguesa está a desenvolver um minicentro de Medicina Aeronáutica, em Nampula, e a colaborar na construção de uma biblioteca e de uma sala de aeronáutica para os cadetes.

### Força Aérea auxilia a combater incêndio numa fábrica junto à Base Aérea de Sintra

No dia 28 de Julho, pelas 14h30 horas, uma coluna de fumo negro e espesso desenvolveu-se perto da Base Aérea nº 1, em Sintra. As equipas de intervenção da Polícia Aérea e de Assistência e Socorro da Unidade foram de imediato activadas, de forma a poderem responder de imediato a qualquer pedido de auxílio que eventualmente fosse solicitado.

Tratando-se da vizinha fábrica LC Granitos e face ao aglomerado de trânsito que impedia já o acesso à Unidade, a intervenção do piquete de intervenção foi inevitável e acabou por ser pela acção da Polícia Aérea que os Bombeiros e mais tarde as autoridades civis conseguiram ter uma via de acesso que lhes permitisse chegar e intervir no local.

De igual modo e em resposta a uma solicitação dos Bombeiros, a “BRAVO 87”, uma viatura de combate a incêndios da Força Aérea, interveio, revelando-se determinante no controlo e extinção do fogo e decisiva em evitar a sua propagação aos pavilhões contíguos.



## Militares do Reino Unido visitam Centro de Treino de Sobrevivência

No âmbito da participação da Força Aérea na NRF 14 (NATO Response Force) a Força Aérea recebeu nos dias 29 e 30 de Julho a visita de três militares do Reino Unido, do Joint Chemical



Biological Radiological Nuclear Regiment (JCBRNR), com o objectivo de avaliar e verificar o estado de prontidão das equipas que integram aquela Força.

Após terem sido recebidos pelo Director do Centro de Treino de Sobrevivência da Força Aérea (CTSFA), os militares do (JCBR NR) assistiram a apresentações sobre a estrutura e organização das respectivas áreas na Força Aérea e a uma exposição estática de equipamentos.

No dia 30 acompanharam um exercício de campo – “Double Entendre”, com a movimentação das forças envolvidas da Base Aérea nº 6, Montijo, para o Campo de Tiro de Alcochete (CTA). Uma vez no CTA, as equipas operaram num cenário que envolvia a inactivação por parte da equipa EOD (Explosive Ordnance Disposal) de um engenho explosivo improvisado com um agente químico de guerra e, na sequência desta operação, a Equipa de Descontaminação procedeu ao processamento dos elementos EOD e respectivos equipamentos, através de acções de monitorização e descontaminação química.

## Dia da Cidade do Funchal

A Força Aérea Portuguesa marcou presença nas comemorações dos 501 anos da Cidade do Funchal. Assim, na manhã do dia 21 de Agosto, assistiu-se à passagem, sobre a cidade, de várias aeronaves da “Cruz de Cristo” e, à tarde, a patrulha “Asas de Portugal” realizou uma demonstração de acrobacia sobre a Baía do Funchal.

## Base Aérea de Sintra acolhe o programa “Férias Desportivas”

A colónia de férias, inserida no programa “Férias Desportivas”, destina-se a crianças com Necessidades Especiais, nomeadamente Perturbação do Espectro Autista e de outras perturbações de desenvolvimento. Esta iniciativa decorreu nas instalações da Base Aérea nº 1, em Sintra, com o apoio da Unidade, sendo a entidade organizadora do programa a Associação de Actividade Motora Adaptada – AAMA.

O objectivo desta acção é proporcionar a crianças e jovens com deficiência, o convívio e a prática de desportos adaptados. Esta colónia funciona com apoio individualizado para cada criança, existindo sempre monitores extra para programarem as diversas actividades: natação, dança, psicomotricidade, atletismo, caminhadas, jogos desportivos e artes plásticas.

Outros dos objectivos desta iniciativa, são poder oferecer aos pais destas crianças o ensejo de proporcionarem aos filhos uma colónia de férias deste tipo, fora de casa, e também poder oferecer aos voluntários (alunos de Desporto e de Educação Especial e Reabilitação da Faculdade de Motricidade Humana) a oportunidade de terem uma experiência prática com crianças com necessidades especiais.



## Acreditação do Laboratório de Metrologia da Força Aérea

O Laboratório de Metrologia da Força Aérea (LEMP), sediado na Base Aérea nº 5, Monte Real, presta serviços de metrologia e calibração para apoio a todos os sistemas de armas da Instituição.

Com vista ao acompanhamento tecnológico e por necessidade de aproximação ao referencial normativo internacional, há cerca de três anos foi iniciado um projecto de implementação de um Sistema de Gestão da Qualidade, que visa o cumprimento da norma NP EN ISO/IEC 17025:2005, Requisitos Gerais de Competência para Laboratórios de Ensaio e Calibração.



Implementado o referido sistema de gestão, com a colaboração da Direcção de Engenharia e Programas (DEP), ficaram reunidas as condições para uma acreditação segundo a norma em referência, a qual em Portugal é concedida pelo Instituto Português de Acreditação (IPAC), entidade signatária dos acordos de reconhecimento mútuo da European Cooperation for Accreditation (EA) e do International Laboratory Accreditation Cooperation (ILAC).

Após um longo e exigente processo de preparação e respectiva auditoria de concessão, o LEMP recebeu em 31 de Julho de 2009 o respectivo certificado de acreditação (Número: M0083).

## Ministro da Defesa Nacional voa em F-16 na Base Aérea de Monte Real

No dia 7 de Agosto, o Ministro da Defesa Nacional, Professor Doutor Nuno Severiano Teixeira, realizou uma visita à Base Aérea nº 5, em Monte Real, onde foi recebido pelo Chefe do Estado-Maior da Força Aérea, General Luís Araújo. Durante a sua permanência na Unidade, o Ministro da Defesa realizou um voo em F-16B/MLU, tomando contacto com as mais recentes capacidades operacionais instaladas naquele sistema de armas.



475

### “passageiros especiais” recebem baptismo de voo a bordo de um C-130

475 crianças e jovens no dia 26 de Agosto voaram pela primeira vez numa aeronave militar, numa colaboração da Base Aérea nº 6, com o programa "Turismo Júnior" da Fundação INATEL.

Os jovens passageiros, com idades compreendidas entre os 8 e os 16 anos, sobrevoaram a margem sul do Tejo e depois de aterraram puderam ainda assistir a demonstrações efectuadas pelas Secções de Cinotécnica e de Assistência e Socorro da Unidade.

Foram no total seis descolagens e nove demonstrações, que proporcionaram a este grupo um dia bem diferente do habitual.



### Festas de Nossa Senhora do Loreto

De 28 a 31 de Agosto, tiveram lugar em Alcafozes as tradicionais festas em honra de Nossa Senhora do Loreto, Padroeira Universal da Aviação. Uma vez mais, registou-se a presença de muitos profissionais da Aviação que se reuniram naquela pequena localidade do Distrito de Castelo Branco.

O ponto alto das celebrações teve lugar no dia 31, com a realização de uma missa campal, celebrada pelo pároco local, coadjuvado pelos capelães da Força Aérea e da TAP Portugal, com Guarda de Honra e Terno de Clarins, representando a Força Aérea nesta celebração o Comandante Operacional, Tenente-General José Maria Pessoa.

Seguir-se-ia a habitual procissão, tendo uma esquadrilha de F-16 efectuado uma passagem sobre o recinto.

## Força Aérea Portuguesa na Líbia

A convite das autoridades líbias, a Força Aérea Portuguesa participou, no dia 1 de Setembro, no desfile aéreo que teve lugar em Trípoli, no âmbito das comemorações do 40º Aniversário da Revolução do Grande Al-Fateh, que representou a chegada ao poder de Muammar Kadhafi.

Quatro caças F-16 da Base Aérea nº 5, de Monte Real, desfilaram juntamente com 90 aeronaves de países do Magrebe, África Subsariana e Europa. O Estado Português esteve representado nas comemorações pelo Ministro dos Negócios Estrangeiros, Dr. Luís Amado.



## “Rotores de Portugal” encerram Red Bull Air Race

A patrulha acrobática da Força Aérea Portuguesa, “Rotores de Portugal”, encerrou a edição da etapa portuguesa da Red Bull Air Race World Championship que atraiu cerca de um milhão de espectadores às margens do rio Douro no fim-de-semana de 12 e 13 de Setembro.

Numa demonstração preparada especificamente para a ocasião, a exibição dos “Rotores de Portugal” foi um momento alto, graças à sincronia, dificuldade e beleza das figuras apresentadas sobre as águas do Douro.

Para além da patrulha acrobática, esteve também presente o Centro de Recrutamento da Força Aérea, bem como um helicóptero Alouette III em exposição estática.

Os muitos espectadores presentes na penúltima etapa da Red Bull Air Race – ganha pelo britânico Paul Bonhome, após emocionante despique com o austríaco Hannes Arch – puderam ainda assistir a sobrevoos de aeronaves da Força Aérea, nomeadamente Chipmunk, Alpha Jet e F-16.



## Promoções a Oficial-General

No dia 10 de Setembro, no Salão Nobre do Estado-Maior, em Alfragide, em cerimónia presidida pelo Chefe do Estado-Maior da Força Aérea, General Luís Araújo, foram impostas as estrelas de Major-General aos seguintes Oficiais Superiores:

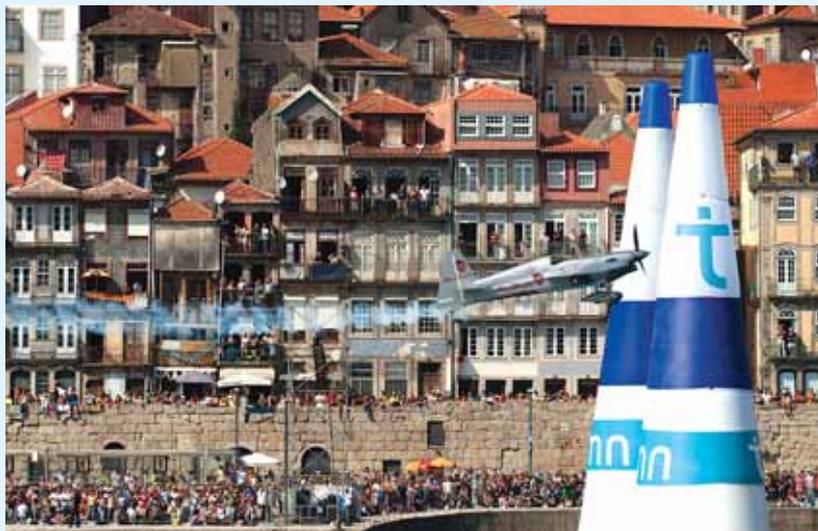
- Coronel PILAV Sílvio José Pimenta Sampaio;
- Coronel PILAV Amândio Manuel Fernandes Miranda;
- Coronel PILAV Valdemar Oliveira Cabral;
- Coronel ENGAED Adelino Lopes Vaz;



Da esquerda para a direita: MGen Adelino Vaz, MGen Valdemar Cabral, MGen Amândio Miranda e MGen Pimenta Sampaio

Na mesma data, o Major-General Valdemar Cabral assumiu as funções de Director de Pessoal da Força Aérea.

Em cerimónia realizada no dia 23 de Setembro, o Major-General Amândio Miranda tomou posse como Chefe do Gabinete do Chefe do Estado-Maior da Força Aérea.



## MISSÕES DE INTERESSE PÚBLICO

### Falcon 50 transporta órgãos para transplante

Uma avião Falcon 50, da Força Aérea Portuguesa, com uma equipa médica a bordo, descolou no **dia 2 de Setembro**, pelas 17h30, do Aeroporto de Figo Maduro rumo a Barcelona, a fim de efectuar uma recolha múltipla de órgãos para uma criança internada no Hospital de Santa Cruz, em Carnaxide.

No dia **16 de Setembro** foi realizada mais uma missão de transporte de órgãos, com descolagem de Lisboa, pelas 22h00, rumo ao Porto, e regresso à capital às 3h00 do dia seguinte.

Finalmente, no dia **20 de Setembro**, o Falcon 50 efectuou uma missão de transporte de órgãos do Funchal para Lisboa, tendo descolado às 16h05. A missão terminou pelas 23h35 do mesmo dia, hora em que a aeronave aterrou em Lisboa.

### Evacuações na Madeira e nos Açores

**31 de Agosto**, um helicóptero EH-101 "Merlin" descolou pelas 22h00, do Destacamento da Força Aérea em Porto Santo, no Arquipélago da Madeira, para efectuar uma evacuação médica de uma criança, de um ano de idade, que se encontrava a bordo da embarcação "Volcan Tijarafe", com amputação de um dedo da mão esquerda.

O navio encontrava-se a cerca de 140 Km de Porto Santo e a criança, depois de recolhida pela aeronave, foi transportada para o Hospital do Funchal.

**10 de Setembro**, o C-212 "Aviocar" do Destacamento Aéreo da Madeira (DAM), realizou duas missões de evacuação sanitária, transportando dois doentes da ilha do Porto Santo para o Funchal.

**11 de Setembro**, entre as 17h10 e as 19h15, um helicóptero SA-330 "Puma" efectuou, entre as ilhas de São Jorge e Terceira, no Arquipélago dos Açores, a evacuação de um paciente em risco grave de saúde, o qual foi transportado para o Hospital de Angra do Heroísmo.

**12 de Setembro**, o "Aviocar" do DAM transportou uma grávida de risco e um doente com apendicite do Porto Santo para o Funchal.

**13 e 14 de Setembro**, mais três missões foram efectuadas pelo "Aviocar", que transportou três doentes do Porto Santo para o Funchal.

**14 de Setembro**, foram duas as solicitações para o "Puma", que

pelas 01h25 descolou da Base Aérea nº 4 (BA4), nas Lajes, para transportar para Angra do Heroísmo um doente com uma hemorragia interna. Pelas 23h10, o helicóptero voltaria a descolar, desta vez rumo a Ponta Delgada para transportar uma grávida de risco, em trabalho de parto, tendo regressado à BA4 pelas 01h30 do dia seguinte.

**15 de Setembro**, às 09h40 um C-212 "Aviocar" da Esquadra 401, também estacionado na BA4, transportou de Santa Maria para Ponta Delgada, uma grávida em situação clínica complicada.

**16 de Setembro**, pelas 12h00, a aeronave C-212 "Aviocar" do DAM descolou rumo ao Funchal para efectuar o transporte de dois pacientes.

**19 de Setembro**, pelas 16h45, um SA-330 "Puma" da BA4, transportou para Ponta Delgada um paciente que sofria de meningite.



Falcon 50

### Nascimento a bordo de um "Puma"

Um SA-330 "Puma" da Esquadra 752, sediada na Base Aérea nº4 (BA4), Lajes, descolou no dia **20 de Setembro**, pelas 13h05, a fim de recolher na Ilha das Flores e transportar para o Hospital de Angra do Heroísmo, uma grávida em trabalho de parto.

A missão era de evacuação, mas o "Puma" voltaria neste dia a ser palco de um parto. No percurso entre a Ilha das Flores e Angra, pelas 15h29, sobrevoando o Atlântico, nasceu mais uma criança a bordo de uma aeronave da Força Aérea.

Agora com dois pacientes a bordo, a aeronave rumou ao Heliporto dos Bombeiros de Angra, tendo a missão terminado pelas 16h50.

## OBITUÁRIO

• Cap SG Francisco Esteves da Maia (7/03/09) • SAj SAS José Maria Janeiro (12/03/09) • Cap TOCC Carlos Alberto Chora (25/03/09) • 1Sar PARAQ Custódio da Costa Coutada (3/04/09) • SAj SAS Jorge Augusto Gaspar (4/04/09) • Cap TMAEQ Adelino Oliveira (17/04/09) • Maj PILNAV Alberto da Silva Pereira (20/04/09) • Maj PILAV Rui Tiago Pastagal Martins (23/04/09) • SAj OPCART João Paulo Pires Pacheco (25/04/09) • 1Sar CAUT Januário Martins Rodrigues (26/04/09) • Cap SG Eugénio Barreto Couto (3/05/09) • SAj MELECT António Bento do Sacramento Rodrigues (8/05/09) • SAj SAS José Conceição da Silva (13/05/09) • Cap TOCC Fernando Carvalho da Silva (14/05/09) • SAj ABST João Piedade Gomes Curado (22/05/09) • 1Sar MELECT Rui Manuel Pena Duarte (24/05/09) • Cap TOCC Francisco Maria Domingues (1/06/09) • SAj MMA Álvaro Rodrigues Franco (9/06/09) • Cap TMAEQ Manuel Custódio (16/06/09) • Cap TABST António Fernando Duarte (23/06/09) • SAj MARME Evaristo Bernardo (24/06/09) • 1Sar MARME Abílio Pinto de Sousa (11/07/09) • Cap TOCC José Emídio Fazeres (22/07/09) • Cap SG Francisco da Silva Faria (29/07/09) • SAj MMA Abel João Madeira (09/08/09) • 2Sar José Carlos de Sousa Martins (15/08/09) • Maj PILAV Artur das Neves Mota (18/08/09) • Fur MMA Manuel Edgar Pinto Marques (19/08/09) • Cor TOCART Querubim Fernando da Silva Ramalho (7/09/09)

**DISCIPLINA**

**ACÇÃO**

**FORMAÇÃO**



# FORÇA AÉREA

**OFICIAIS [ATÉ 27 ANOS]  
BACH./LICENCIATURA**

**Regime de Contrato  
CANDIDATURAS ONLINE**

**PRACAS [18-24 ANOS]  
9ºANO ou 11º/12º ANO**

Controlo de Tráfego Aéreo . Condução de Intercepção . Condução de Veículo . Comunicações . Meteorologia . Navegadores . Operações . Pilotos . Radarista de Detecção . Armamento e Equipamento . Construção e Manutenção de Infraestruturas . Electricidade . Electro-Aviónicos . Electrónica . Material Aéreo . Material Terrestre . Abastecimento . Assistência e Socorros . Hotelaria e Subsistências . Informática . Músicos . Pessoal e Apoio Administrativo . Polícia Aérea . Recursos Humanos e Logística . Saúde . Secretariado e Apoio dos Serviços

Não dispensa consulta do Aviso de Abertura do concurso publicado em Diário da República.

recrutamento.fap@emfa.pt  [www.forcaarea.pt](http://www.forcaarea.pt)  
Linha Grátis 800 206 449

**IOL**

**INSTITUTO  
ODONTOLÓGICO  
DE LISBOA**

**sorriso é coisa séria!**

**16** Consultórios com os mais modernos equipamentos dentários nas diversas especialidades

**1** Centro de Diagnóstico para melhor atendimento

**1** Centro de Implante Dentário e Cirurgias bucais

**1** Moderno Centro de Esterilização para sua completa segurança

**2** Laboratórios integrados de Próteses Dentárias e Próteses sobre Implantes

**1** Sala de Radiologia com Raios X panorâmico e telerradiografia

**1** Centro de Ortodontia Preventiva e Correctiva Aparelhos fixos e móveis

**2** Recepções informatizadas com atendimento privado

**1** Sala de espera ampla, confortável com vista panorâmica



**Orçamentos  
Gratuitos**

Ao seu dispor até às **24.00 h** de 2º a 6º e Sábados das 9.00 h às 13.00 h

Acordos → ADMFA ADMA ADME ADMG



**Av. Sidónio Pais, nº 2 - 4º  
(esq. Av. Fontes Pereira de Melo, Junto à Praça Maquês de Pombal)**

Tel.: 213 172 130



# MUSEU DO AR

Alverca / Sintra / Ovar



Contactos:

Tel: 21 958 12 94

Email: [museudoar@emfa.pt](mailto:museudoar@emfa.pt)

<http://www.emfa.pt/www/po/musar/>

3ª feira a Domingo das 10h às 17h  
(Julho, Agosto e Setembro das 10 às 18 horas)

## GALP AVIAÇÃO. O CÉU É O LIMITE

A Galp Energia é cada vez mais uma presença assídua no ar, fornecendo as principais companhias aéreas portuguesas e internacionais nos aeroportos em Portugal e Espanha. Acima de tudo é um líder que, com os pés bem assentes na terra, quer chegar ainda mais alto.

