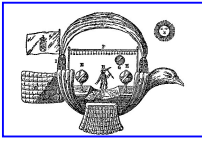




A Aviação Portuguesa

VIAGENS AÉREAS DOS PORTUGUESES

O 1.º Voo de Lisboa à Índia



Eram 7 horas e 30 minutos do dia 1 de Novembro de 1930, quando um pequeno monomotor prateado, com a palavra “Marão” (1) pintada no lado direito da fuselagem descolou do campo de aviação da Amadora. Os pilotos, capitão Moreira Cardoso e o tenente Sarmento Pimentel não estavam em missão de rotina. Tinham um objectivo ambicioso, levar o pequeno avião até à Índia Portuguesa. Se a viagem tivesse êxito seria a primeira vez que asas portuguesas chegariam à distante Colónia. (2)

O avião, um “Havilland Puss-Moth” bem como as despesas da viagem, foram custeadas pelos próprios aviadores com a ajuda de algumas empresas privadas.

Numa entrevista ao jornalista Mário Costa Pinto, em 1961 (3) o então major Moreira Cardoso afirmou:



Moreira Cardoso e Sarmento Pimentel



Sobcrito do primeiro voo de correio
Bombaim - Goa

“A idéia de voar até aquela parcela do Império, nasceu em Mirandela. Em casa de amigos comuns e parentes de Pimentel, sugeriu-se uma viagem à Índia, de que nós seríamos os realizadores. O problema do material resolveu-se, passado tempo, com um empréstimo caucionado sobre propriedades e avalizado por parentes daquele meu bom amigo e camarada.

Contamos para o efeito com as melhores boas vontades. Pusémo-nos em comunicação com o então capitão Craveiro Lopes na Índia e filho do Governador da mesma.

Com ele combinamos a maneira de efectuarmos o voo. Aceite de bom grado a proposta que apresentámos e feita a escolha da época própria – a das monções – ouvimos o sábio Almirante Gago Coutinho e outros distintos oficiais da Armada que navegaram no mar da Índia. Na posse do pequeno aparelho adquirido em Inglaterra preparámo-nos para partir.”

Após a descolagem da Amadora rumo a Oran, o “Marão” foi acompanhado durante alguns minutos por dois “Vickers” da Aeronáutica Militar. Próximo de Setúbal o tempo piorou:

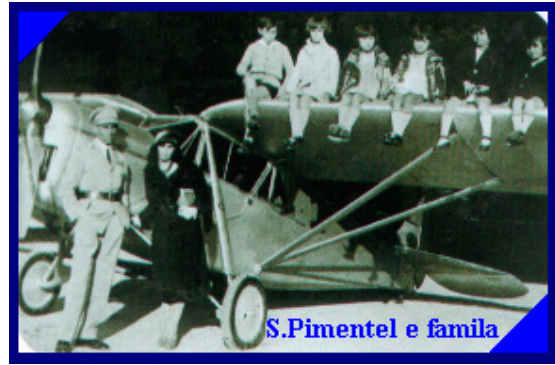
“Conseguimos encontrar Vila Real de Santo António, seguindo a costa a menos de 50 metros de altura. Desde Setúbal que a chuva não nos largava e, na certeza de esbarrarmos contra os montes do outro lado do estreito resolvemos retroceder e procurar Sevilha. Foi com lágrimas nos olhos que voltei para trás e só aqui, ao ver o espanto dos oficiais espanhóis por termos tentado esta viagem com um dia assim, me consolei um pouco com o insucesso da nossa primeira etapa.” (4)

A violência da chuva rompeu a tela junto ao nariz do avião, o que após uma reparação, não impediu a continuação da viagem.



Carta de Moreira Cardoso

No dia 6, os aviadores decidiram seguir directamente de Benghazi para Abukir, no Egipto, evitando a costa. Voaram sobre o deserto, contra o conselho dos aviadores italianos que alertaram os portugueses para o perigo das tribos árabes revoltadas que consideravam inimigos todos os aviões. O “Marão” venceu o deserto e aterrou tranquilamente em Abukir: *“Não foi por excesso de temeridade e valentia, pode crer, que não seguimos o conselho; mas o tempo estava tão bom e o dia tão lindo que resolvemos seguir sobre o interior onde havia as tais tribos perigosas, e aterrámos em Abukir sem novidades.”* (5)



No dia 7, ao descolar de Gaza, o “Marão” partiu um montante que o obrigou a uma paragem de 8 dias na Palestina. O capitão Moreira Cardoso enviou então uma carta ao coronel Cifka Duarte, Director da Arma de Aeronáutica: *“Meu Exmo. Coronel – estamos em Gaza, retidos por se ter partido, ao descolar, um montante esquerdo do avião, quando começávamos a rolar. O montante foi tirado e já tinha uma folga tal que os mecânicos daqui nos aconselharam a mandá-lo para a fábrica do avião, a fim de ser estudado o caso. É com muita pena que lhe anunciamos esta demora, pois a nossa viagem vinha fazendo-se com certa regularidade e se mais não tinha só se devia a terem de fazer-se os plenos e formalidades em todos os pontos da aterragem. Nós estamos em Gaza, num pequeno hotel da pista que a boa organização inglesa aqui pôs para os seus passageiros e para estes casos. Nós e três ingleses somos os únicos europeus do Aeródromo. Não sei o que isto nos vai custar, mas paciência. A nossa situação não é lisonjeira, mas também não é desesperada.*

Devemos estar aqui, pelo menos, 8 dias, e depois partiremos para Bagdade logo que seja possível, esperando chegar à Índia.

Contando não ter desmerecido o apoio da nossa aviação, sou o seu subalterno e amigo.”

(a) Manuel Moreira Cardoso (Capitão) (6).

No dia 14, o “Marão”, já reparado aterrou em Bagdade onde os pilotos ingleses prepararam uma grande recepção para os aviadores portugueses.

Para chegarem à Índia Portuguesa faltavam poucos dias, quatro. O sonho ia tornar-se realidade. No dia 18 de Novembro o “Marão” aterrou suavemente no aeródromo de Diu.

De Havilland "Puss Moth"

Um aparelho que tem tido um sucesso extraordinário em todo o mundo

Equipado com motor D. H. GIPSY III de 120 H. P. Inv.

2/3 lugares – Velocidade de cruzeiro 160/170 Qm/hora

O APARELHO IDEAL PARA GRANDE TURISMO, Serviço de Taxi, fotografia, serviços de inspecção, etc.

Foi em aparelhos deste tipo absolutamente de série, que o Capitão Bernard efectuou os seus famosos voos LONDRES-MALTA-LONDRES e LONDRES-TANGER-LONDRES, os capitães Hope e Birks efectuaram o voo ABISSÍNIA-INGLATERRA em 5 dias e por último a viagem aérea PORTUGAL-ÍNDIA PORTUGUESA pelos pilotos portugueses Capitão Moreira Cardoso e Tenente Sarmento Pimentel

PREÇO posto na Fábrica, pronto a voar, £. 1.000.0.0

The de Havilland Aircraft Co. Ltd.
51st Lane Aerodrome, Edgware, INGLATERRA

Representante em PORTUGAL C. G. BLECH LISBOA

No dia seguinte, foi a chegada triunfal a Goa. O objectivo fora cumprido. Pela primeira vez um avião português aterrava na antiga colónia portuguesa da Índia. Como prémio o Senado de Goa ofereceu cem contos aos aviadores.

O “Marão”, ficou na Índia oferecido pela tripulação.

“- Não tendo nada de mais valioso para oferecer, como testemunho da nossa gratidão, deixámo-lo entregue aos carinhos dos nossos compatriotas. Ele recordará sempre, nessa cidade longínqua, a terra de Portugal de onde partiu.” (7)

- No dia 27 de Novembro, Moreira Cardoso e Sarmento Pimentel embarcaram em Goa no navio “Rupavaty” que os trouxe para a Europa. Até à saída da barra o navio inglês foi sobrevoado pelo “Marão”, pilotado pelo major Craveiro Lopes. (8)

Numa altura em que as principais potências

europeias já tinham carreiras regulares com as suas Colónias, a viagem do “Marão” podia ter sido um estímulo importante. Não foi. A Índia Portuguesa continuou muitos anos à espera de carreiras aéreas com aviões portugueses. Os vários esforços dos nossos pioneiros não mereciam tanta falta de empenho.

- (1) A palavra Marão resulta do facto de ambos os aviadores serem transmontanos. O avião embora em missão civil foi autorizado a usar a Cruz de Cristo nas asas. Não levava matrícula civil.
- (2) Carlos Bleck a bordo de um “Havilland Moth” baptizado com o nome de “Portugal”, tentou sem êxito um voo solitário à Índia em 1928. Uma avaria no motor obrigou o piloto a uma aterragem de emergência em Gaza, que danificou o aparelho.
- (3) Pinto, Mário Costa, “Aviação Portuguesa” editorial Verbo, Lisboa 1961, Págs. 138, 139.
- (4) Tenente Sarmento Pimentel in “Diário de Lisboa” de 3 de Novembro de 1930.
- (5) Capitão Moreira Cardoso in “Diário de Notícias” de 7 de Novembro de 1930.
- (6) Carta do Capitão Moreira Cardoso in “Diário de Notícias” de 16 de Novembro de 1930.
- (7) Capitão Moreira Cardoso in “Diário de Notícias” de 14 de Dezembro de 1930.
- (8) O Major Craveiro Lopes a bordo do “Marão” efectuou o primeiro voo de correio entre Bombaim e Goa no dia 13 de Abril de 1931. O sobrescrito encontra-se no Museu do Ar, e está endereçado a Miss Geneviev de Sousa, School of the Sacred Hearth of Jesus Goa, com dois selos e o carimbo, “Kaleadeuil Bombay n.º 2 13Apr31 – 9 – PM”.

- O *Major Manuel Moreira Cardoso*, Nasceu em 8 de Dezembro de 1899 na freguesia de Favais. Entrou como voluntário para a Escola de Guerra em Agosto de 1918, para o Curso de cavalaria. Foi promovido a alferes em Novembro de 1920. Em 1925 já com o posto de tenente frequentou a Escola Militar de Aviação em Sintra e foi brevetado em Março de 1926. Esteve colocado no primeiro Grupo de Esquadrilhas de Aviação República na Amadora e no Grupo Independente de Aviação de Bombardeamento em Alverca. Foi promovido a major em Setembro de 1939. Já na Reserva foi Comandante do Asilo dos Inválidos Militares em Runa onde prestou serviço até 1950. Faleceu em 27 de Fevereiro de 1984 e encontra-se sepultado no cemitério de Feijó em Almada. Foi condecorado entre outras com a Ordem Militar da Torre e Espada.

- *Coronel Francisco Ferreira Sarmento Pimentel*, nasceu no Lugar da Torre, Freguesia de Rande em 7 de Maio de 1895. Frequentou a Escola de Guerra na arma de infantaria e foi promovido a alferes em Setembro de 1917. Em 1918 prestou serviço na G.N.R. no Batalhão n.º 5. Em 30 de Outubro de 1925 passou à disponibilidade, mas dois anos mais tarde foi promovido a tenente supranumerário por ter iniciado o curso de piloto aviador na Escola Militar de Aviação em Sintra. Foi brevetado em Julho de 1928 e foi colocado no Grupo de Aviação de Informação n.º 1 na Amadora. Por motivos políticos foi desligado do Serviço Activo e fixa-se no Brasil. Em 1976 é oficialmente reintegrado na Força Aérea e promovido ao posto de coronel. Faleceu no dia 2 de Agosto de 1988 em S. Paulo, no Brasil. Entre as várias condecorações destaca-se a Ordem Militar da Torre e Espada.

O AVIÃO

O “Marão” era um avião inglês “de Havilland” D.H. 80 “Puss Moth”. Monomotor de asa alta com dois lugares lado a lado e duplo comando. “O Marão foi transformado com um depósito suplementar que lhe permitia voar mais duas horas que a versão da fábrica. O avião foi trazido de Londres pelos próprios aviadores.

Motor: “Gipsy III”, de quatro cilindros em linha invertidos com 120 H.P. de potência.

Comprimento.....	7,62 metros
Altura.....	2,08 metros
Envergadura.....	11,20 metros
Peso, Versão normal.....	920 Kg
Velocidade máxima.....	127 M.P.H.
Velocidade a 5000´.....	123 M.P.H.
Velocidade de Cruzeiro.....	100 / 110 M.P.H.
Tecto máximo.....	17.500´

O “Marão” percorreu 8.914 Km em 71h30m em dez dias de voo.

BIBLIOGRAFIA

Cardoso, Edgar Pereira da Costa – “História da Força Aérea Portuguesa” Ed. Cromocolor, Lisboa 1981.

Pinto, Mário Costa – “História Breve da Aviação Portuguesa” Ed. Verbo, Lisboa 1961.

Jane’s All The World’s Aircraft, 1930. Editado por C.G. Grey e Leonaro Bridgman. Sampson Low, Marston and Company, Ltd. – Londres 1930.

Jornais – “Diário de Lisboa” e “Diário de Notícias” de Outubro a Dezembro de 1930.

Viagens Aéreas dos Portugueses, Aero Club de Portugal – Lisboa 1959.