

www.emfa.pt

REVISTA DA FORÇA AÉREA PORTUGUESA

ANO XLVIII Nº 384 MAR/ABR 2010 PREÇO € 2.75

MAIS ALTO

1 de Abril - 48º Aniversário de edição



OUSAR VOAR
MARIA DE LOURDES SÁ TEIXEIRA



Brasão de Armas do Aeródromo de Manobra nº 3

Escudo – ondado de azul e prata, carregado de uma cruz de Cristo.

Divisa – num listel de branco, sotoposto ao escudo, em letras de estilo elzevir, maiúsculas, de negro: “SEMPRE PRONTOS”.

Coronel Aeronáutico – é de ouro, constituído por um aro liso com virolas nos bordos superior e inferior, encimado por oito pontas, das quais cinco aparentes. As pontas centrais e as laterais são encimadas por duas asas de águia estendidas. As pontas intermédias são encimadas por cruces de Cristo.

Simbologia

Cruz de Cristo – é sinal identificativo das aeronaves militares portuguesas a operarem no Arquipélago da Madeira.

O ondado – simboliza o mar e a sua presença dominante.

A Divisa – “SEMPRE PRONTOS” exprime a disponibilidade operacional.

Coronel Aeronáutico – é sinal distintivo privativo da Força Aérea que com ele caracteriza todas as suas Unidades e Órgãos.

O azul – representa o ar e o espaço e significa o zelo e a lealdade.

A prata – significa a fidelidade e a humildade.

O vermelho – a força e a vida.

Sumário

48º ANIVERSÁRIO DE EDIÇÃO

- 4** CORREIO DE LEITORES
- 6** LINCES – ESQUADRA 504
– 25 ANOS A ELEVAR PORTUGAL
- 13** ULTRAPASSAR OBSTÁCULOS – O PODER AÉREO
AO SERVIÇO DA PAZ
- 17** OUSAR VOAR – MARIA DE LOURDES BRAGA
DE SÁ TEIXEIRA: VENCENDO A FORÇA DA GRAVIDADE
COMBATE ESTEREÓTIPOS
- 25** EDIÇÃO Nº 4 DA “MAIS ALTO”
- 38** CAPRONI CA-113 “FARFALLA” – A PESADA HERANÇA
DE COSTA MACEDO – 2ª PARTE
- 43** @VIAÇÃO MILITAR ON LINE – PIONEIRAS DA
AVIAÇÃO MUNDIAL, 1903-1912 – 2ª PARTE
- 47** BLOHM & VOSS BV-40
– O PLANADOR CAÇA-INTERCEPTOR
- 49** FORÇA AÉREA PORTUGUESA COOPERA
NA FORMAÇÃO DE SARGENTOS
DA FORÇA AÉREA DE MOÇAMBIQUE
- 51** 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: Maria de Lourdes Sá Teixeira
fotografada por Mário Novais



6



13



38



51



43

REVISTA BIMESTRAL; PROPRIEDADE DA FORÇA AÉREA PORTUGUESA; FUNDADA EM ABRIL DE 1959; ANO XLVIII Nº 384 – MARÇO/ABRIL 2010

FICHA TÉCNICA: Director TGen Palma de Figueiredo **Sub-director** Cor TPAJ 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 Elío Domingos, 1Sar David Chaves 1Cab Eugénio Sá **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.forcaarea.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.

Activação do Aeródromo de Manobra nº 3 em Porto Santo

No passado dia 25 de Novembro, o *Madeira Spotters* teve a fantástica oportunidade de acompanhar a activação do

Foto Rui Sousa/Madeira Spotters



C-295M

Foto Rui Sousa/Madeira Spotters



C-295M e Falcon 50

Foto Rui Sousa/Madeira Spotters



Entrega do Estandarte

AM3, no Porto Santo.

Publicámos, na altura, uma reportagem acerca do evento no nosso *site*.

Venho agora partilhar algumas poucas fotos, das dezenas que tirei nesse dia. De referir que, considerando o pouco tráfego militar que por aqui temos oportunidade de registar, foi com grande alegria e esperança que recebemos a declaração de Sua Ex^a o Chefe de Estado-Maior da Força Aérea, acerca da possibilidade das comemorações de 2010 da Força Aérea serem efectuadas na Madeira.

Rui Sousa – *Madeira Spotters*

Clube de Especialistas do AB4 – Grupo Kamangas

Venho apresentar o nosso *site* <http://www.ab4especialistas.net> que criei em conjunto com alguns companheiros, todos ex-Especialistas da Força Aérea Portuguesa dos anos 1961 a 1975 que estivemos em Angola no AB4 – Henrique de Carvalho. O *site*, "Clube de Especialistas do AB4 – Grupo Kamangas" iniciou-se em Novembro de 2008 como *Blog* e em 1 de Junho de 2009 passámos a *site*.

Os editores são um grupo de especialistas, mas temos tido o apoio de todos os quadran-

tes hierárquicos de militares que estiveram no AB4.

A nossa base de dados conta com mais de 400 nomes e mais de 300 endereços electrónicos. Num ano de actividade fomos visitados por 14.000 entradas o que demonstra a amizade e o interesse de todos os que nos acompanham.

Rui Neves – Editor

Pedido de apoio fotográfico

Vinha por este meio pedir aos antigos pilotos do Fiat em África, que estejam interessados em dar o seu testemunho para um livro que vai ser escrito sobre este avião a publicar em 2011 pela editora Harpia (<http://www.harpia-publishing.com/>) que entrem em contacto comigo para a recolha de testemunhos e de eventual material fotográfico.

Agradeço toda a colaboração que possam prestar.

josematos36@gmail.com

Fleet 80 Canuck

Segundo dados obtidos da fábrica Fleet (Canadá), em 1953 a Aviação Naval Portuguesa adquiriu uma aeronave Fleet 80 *Canuck* c/n 068, fabricada em 1946 e registada no Canadá C-FDQP (matrí-



cula da fábrica), a qual foi registada em Portugal com a matrícula civil CS-ACQ.

Anexo imagem da fábrica.

Sobre este avião existe uma questão: Será um facto que este avião foi adquirido pela AN?

Uma curiosidade: este foi o único Fleet 80 *Canuck* exportado para a Europa. Felizmente este avião ainda sobrevive em Inglaterra com a matrícula G-FLCA, continuando a ser o único avião deste tipo na Europa.

Será que algum leitor poderá clarificar a história deste avião em Portugal?

Caproni Ca. 113

Relendo o óptimo artigo do SAJ Pedro Ferreira sobre o Ca.113 e outros antigos aviões e aviadores envolvidos em



demonstrações aéreas, veio-me à memória o, na altura, famoso "Tiger Borboleta". Não me lembro qual a época ou aviador que fazia as demonstrações, mas, algures nos documentos por mim deixados no AHFAP, deverão estar escritas notas assim como recortes de jornais da época mencionando algumas demonstrações deste vistoso avião.

O Puma

e o primeiro esquema de pintura

Ao contrário do que muitas fontes mencionam, a primeira base operacional dos *Puma* foi a BA9, Luanda, e este era o esquema de pintura na altura. Esta fotografia foi lá tirada em fins de 1969, quando lá estiveram os técnicos franceses a testar os equipamentos no teatro de operações, entre muitos outros *itens*, diversos filtros tropicais. Foram testadas também as camuflagens. Este tem os cinzentos pintados sobre o verde original. O aviador na foto é o Hermenegildo "Gido" Santana Lavadinho Ferreira, inicialmente do P2/68 mas que, devido a doença, completou o curso no P1/69.

Foto: Col. João Vidal



Aqui segue a mesma em melhor definição assim como uma ainda na fábrica e outra em Monte Real pouco depois da chegada a Portugal.
João M. Vidal – Bruxelas

Real THAW 10

Junto envio algumas fotos que tirei durante o exercício Real Thaw, se quiserem utilizar ou publicar alguma das minhas fotos não há qualquer problema.



Foto: Helder Afonso

Foto Menso van Westrhenen



Foto Menso van Westrhenen

Aproveito para oferecer os meus serviços, gratuitamente, para qualquer serviço que a revista necessite a nível de fotografia.

helderafonso@netcabo.pt

Oferta de fotografias

Com todo o gosto envio três fotos para os vossos arquivos. Já não estão nas melhores condições mas largos anos são passados sobre os factos que as



Anos 70, Auster voando sobre Luanda

determinaram e que a maioria com saudade não as esquece.

Francisco Pinto Monteiro – Praia da Barra, Aveiro

Rotores de Portugal

Hereby I send you the article and three example pictures of our visit with Rotores de Portugal at Beja. Please let me know if you're interested in a publication.

Menso van Westrhenen,
menso@milaviapress.com



A Mais Alto reserva-se ao direito de apenas transcrever os excertos das cartas, ou e-mails, que entenda relevantes. Correo dos Leitores / maisalto@emfa.pt / Revista Mais Alto Av. da Força Aérea Portuguesa, 2614-506 Amadora



Falcon 50

Texto e Fotos Esquadra 504

RESENHA HISTÓRICA

De modo diferente da generalidade das esquadras de Voo da Força Aérea, a criação da Esquadra 504 surgiu da necessidade de apoiar missões com um carácter de âmbito civil. Com a globalização, era preciso transportar, de forma digna e rápida, as mais altas individualidades da Nação, em representação do Estado Português, para qualquer parte do mundo.

Nesse sentido, em 1984 foram adquiridos três Falcon 20, comprados à empresa americana *Federal Express*.

A nível de pessoal, para formar o núcleo inicial, foram chamados quatro pilo-

tos experientes que estavam colocados noutras esquadras de voo e 22 elementos para a manutenção, bastante qualificados, oriundos da Esquadra 501. Como normalmente acontece, quando se cria algo de novo, houve uma motivação extraordinária por parte dos militares colocados na nova Esquadra, motivação essa que deu azo a uma série de iniciativas e procedimentos, que ajudaram a formar o que é hoje a Esquadra 504.

Assim, a Esquadra 504, "Linces", foi criada a 12 de Janeiro de 1985, na Base Aérea nº 6, no Montijo, onde foi, e se mantém, integrada no Grupo Operacional nº 61.

O número da Esquadra (504), significa

que se trata de uma esquadra de transporte (5), equipada com aeronaves de asa fixa (0), sendo a quarta esquadra de transporte (4) a surgir, de acordo com a terminologia em vigor.

Por razões de ordem operacional, a Esquadra foi colocada a partir de 1990 em Destacamento Permanente no Aeródromo de Trânsito nº 1, em Lisboa, Unidade onde ainda se encontra sediada e, em face de requisitos de maior autonomia e alcance, em resposta aos destinos que começavam a ser solicitados, a Esquadra viu a sua frota reforçada por três aeronaves Falcon 50 entre 1989 e 1991.

Até à actualidade, a Esquadra 504 efec-



LINCÉS

ESQUADRA 504 – 25 ANOS A ELEVAR PORTUGAL

Foto 1Sar Élio Domingos

tuou 23.700 horas de voo, sendo 7.000 de Falcon 20 e 16.700 de Falcon 50.

MISSÃO DA ESQUADRA

A missão primária da Esquadra 504 "Lincés" consiste na Execução de Operações de Transporte Aéreo Especial. Esta tipologia de missão leva a que a Esquadra esteja geralmente associada às missões de transporte aéreo de altas individualidades nacionais e estrangeiras, embora sejam executadas, também, outras missões de transporte aéreo menos comuns. Como o próprio nome indica, operações de transporte especial, releva o carácter diferenciado na missão de transporte, mas signi-



Falcon 20 em primeiro plano com dois Falcon 50, estacionados no Aeródromo de Trânsito nº 1

fica simultaneamente que as aeronaves atribuídas à Esquadra são utilizadas para operações em que os factores distância e tempo são de grande importância, por vezes vital, nas suas outras missões – os voos de evacuação sanitária e de transporte de órgãos para transplante.

A missão secundária da Esquadra é a Verificação e Calibração de Ajudas à Navegação (VCAN).

TRANSPORTE VIP

De uma forma geral pode afirmar-se que a missão de transporte de Altas Individualidades é, normalmente, a mais exigente, dada a enorme variedade de países solicitados como destino. Verifica-se, com regularidade, que as tripulações voam para regiões do globo com diferentes regras de voo, para aeródromos que não têm os meios de apoio à navegação convenientes, para zonas de conflito e, numa palavra, para locais em que não são possíveis estabelecer rotinas. Dos inúmeros e diferentes destinos, destacam-se alguns de maior relevância, por serem os mais distantes ou pelo seu significado simbólico:

- África: Angola, Moçambique, Guiné, São Tomé e Príncipe, Cabo Verde, África do Sul;
- América do Sul: Brasil, Uruguai, Colômbia, Venezuela;
- América Central: Cuba;
- América do Norte: EUA, Canadá;
- Europa – Islândia, Finlândia, Rússia, Ucrânia, Bielo-Rússia, Lituânia, Kosovo, Eslovénia;
- Médio Oriente: Líbano, Israel, Síria, Jordânia, Egípto, Iraque, Kuwait, Afeganistão, Jordânia;
- Ásia – Timor Leste, Uzbequistão, Kazaquistão, Turquemenistão, Tajiquistão, Quirgizistão, Paquistão, Índia, Maldivas.

Dos passageiros transportados, destacam-se as mais altas individualidades do Estado Português e diferentes membros do governo, nacional e estrangeiro. Como exemplo podemos referir, a nível nacional: Presidentes da República (PR) – Presidentes da Assembleia da República (PAR) e Primeiro Ministro (PM). Também, o prémio Nobel da literatura José Saramago e D. Duarte de Bragança foram já transportados pelos “Linces”. A nível de entidades internacionais podemos referir: ex-Presidente da Guiné Bissau João Viei-



Transporte VIP



Evacuação sanitária



Evacuação sanitária

ra, Ex-Sec. Geral NATO Javier Solana, Ex-Sec. Geral da ONU Kofi Annan, Ex-Presidente de Moçambique Joaquim Chissano, Bispo de Dili e prémio Nobel da paz D. Ximenes Belo, Ex-Presidente de Timor Leste Xanana Gusmão, Ex-Primeiro Ministro de Timor Leste e prémio Nobel da paz Ramos Horta, Secretário-Geral da NATO

Hoop Scheffer, Presidente de Moçambique Armando Guebuza, e Suas Majestades os Reis de Espanha Juan Carlos e Sofia.

EVACUAÇÕES SANITÁRIAS E TRANSPORTE DE ÓRGÃOS

Estas missões de inquestionável e mesmo crítico interesse público, pouco conhe-



Falcon 20

cidas por grande parte da sociedade civil, originaram, por si só, no ano de 2009, vinte e três saídas, a que corresponderam cerca de cem horas de voo, entre as quais se destacam duas evacuações de carácter urgente. A primeira, a Cabul, de um militar da Força Aérea, destacado em missão no Afeganistão, integrado nas Forças Nacionais Destacadas (FND), tendo sido percorridas 9.000 nm. A segunda, a Tamanrasset na Argélia, para evacuar uma cidadã portuguesa que necessitava de cuidados médicos urgentes, sendo percorridas 3.000 nm.

Cientes da sua responsabilidade quanto ao desfecho destas missões, uma vez que se está na fronteira entre a vida e a morte, os militares da Esquadra 504 redobram os esforços para que, juntamente com as entidades competentes, se executem eficientemente as tarefas necessárias, e se obtenha a maior eficácia possível. Estas são, invariavelmente, as missões mais gratificantes para os tripulantes e mecânicos envolvidos no cumprimento da mesma.



Falcon 20, em calibração de ajudas-rádio

VERIFICAÇÃO E CALIBRAÇÃO DE AJUDAS-RÁDIO À NAVEGAÇÃO (VCAN)

Até à criação desta capacidade por parte da Força Aérea, a Verificação e Calibração de Ajudas-Rádio à Navegação (VCAN) era efectuada por entidades civis ou militares estrangeiras. O Falcon 20 equipado com a consola de calibração passou



Consola de calibração de ajudas-rádio

a efectuar estas missões. A consola consiste basicamente num conjunto de equipamentos de alta precisão, que identificam desvios, deflexões ou outros fenómenos que possam degradar a qualidade ou precisão dos sinais emitidos pelas ajudas rádio e permite fornecer ao pessoal de manutenção, os dados necessários para a correcção imediata das anomalias detetadas.

Esta missão não se limita a verificações periódicas às rádio-ajudas, mas sustenta uma capacidade de verificação e calibração "fora do calendário", quando surgem

situações anómalas nos equipamentos, tais como anomalias reportadas pelas tripulações, ou ainda em situações de acidente ou incidente de tráfego aéreo.

Refira-se que durante os anos em que executou esta missão, a Esquadra 504 efectuou, em média, cerca de 200 horas de voo por ano, calibrando e verificando todas as ajudas nacionais e todo o tipo de ajudas (TACAN, VOR, NDB, GCA-PAR, GCA-ASR, ILS, etc), num trabalho de grande dedicação e profissionalismo que permitiu, em contínuo, que todas as aeronaves a operar no espaço aéreo nacional, descolassem, navegassem e aterrassem de acordo com os parâmetros de segurança estabelecidos e de acordo com a legislação em vigor.

Embora, actualmente, esta missão se encontre suspensa, pois a Esquadra 504 não possui meios operacionais para a executar, ainda assim, a VCAN continua como missão secundária da Esquadra, deixando em aberto a possibilidade de poder voltar a ser executada pelos "Linces".

SIMBOLOGIA

O emblema utilizado desde 1985 a 1999, onde consta a silhueta da primeira aeronave que equipou a Esquadra – o Falcon 20 – tendo as cores nacionais como ideia do seu deslocamento; no fundo, uma representação do mapa do continente europeu, significativo da área privilegiada de operação desta unidade aérea, o número da Esquadra; e as inscrições "FORÇA AÉREA PORTUGUESA" e "LINCES".



Em 1999, por determinação superior, à semelhança da simbologia das demais esquadras de voo da Força Aérea, o símbolo teve que ser alterado.

A partir de 1999, este passou a ser o emblema utilizado, traduzindo algumas alterações ao anterior, nomeadamente, a substituição da aeronave pelo desenho da cabeça de um lince, símbolo da Esquadra, uma representação do mapa mundial, representando agora, um cenário mais alargado de operação, o mote camoniano: "Entre Gente Remota Edificaram", e o seu nome "Linces". O



Falcon 20

mote significa que os "Linces", como os navegadores nos descobrimentos, levam a paragens longínquas o nome de Portugal, através da Força Aérea Portuguesa.

AERONAVES

FALCON 20

A Força Aérea adquiriu em 1984 três Falcon 20. Dos três aviões, dois estavam configurados para o transporte de altas individualidades e o terceiro equipado com uma consola de calibração de ajudas-rádio à navegação. Em 1993 foram vendidos a uma empresa canadiana os dois Falcon 20 configurados para transporte de passageiros. O Falcon 20 com consola de calibração encontra-se inibido desde Janeiro de 2005.

O Falcon 20 é um avião birreactor concebido e produzido pela fábrica francesa Marcel Dassault e era utilizado para transporte de médio-curso de altas individualidades.

Principais características:

MOTOR

2 turbo-reactores FAN-JET General Electric CF-700-2D com 4250 Lbs de impulso cada um.

DIMENSOES

Comprimento: 17,15m
Envergadura: 15,4m
Altura: 5,32 m

PERFORMANCE

Tripulação: VIP – 2 Pilotos + 1 Assistente de Cabine; VCAN – 2 Pilotos + 1 Assistente de Cabine + 2 Operadores
Passageiros: 6
Peso Máximo à descolagem: 28.660 Lbs
Peso Máximo à aterragem: 27.320 Lbs

Tecto de serviço: 42.000 pés
Velocidade máxima: 862 Km/h
Raio de acção: 3350 Km
MACH máximo: 0,82 M

FALCON 50

Com o aumento da importância das relações políticas e económicas entre países, surgiu a necessidade de adquirir um avião mais rápido e com maior autonomia. Foram então adquiridos três Falcon 50, chegando os primeiros dois em 1989 e o terceiro em 1991.

O Falcon 50, concebido e produzido pela fábrica francesa Marcel Dassault, é um trirreactor que, pelas suas características e qualidades, oferece flexibilidade de emprego, segurança em todas as suas circunstâncias e excelentes performances em cruzeiro. A utilização de três motores na sua concepção permite-lhe efectuar trajectos com sobrevoo de zonas de ambiente hostil (oceanos ou desertos), podendo percorrer distâncias de cerca de 5500 km sem necessitar de escalas técnicas para reabastecimento. A existência do terceiro motor é a garantia de segurança, já que o Falcon 50 consegue voar apenas com dois motores e, ainda assim, manter operativos todos os sistemas de bordo. A nível de equipamentos e instrumentos, possui o que de mais moderno existia na altura, os aviónicos têm várias valências, nomeadamente a capacidade de agregar uma série de informações num só monitor, que lhe conferem a possibilidade de efectuar aproximações a pistas em condições mínimas de visibilidade, o que na altura era um conceito pioneiro.

Apesar disso, e de forma a aumentar a



Falcon 50



Manutenção do Falcon 50

segurança em voo, foram feitas recentemente algumas modernizações consideradas vitais no âmbito da aviação do século XXI.

Assim, procedeu-se à instalação de diversos sistemas, tais como: TCAS (*Traffic Collision Avoidance System*), EGPWS (*Enhanced Ground Proximity Warning System*), CVR (*Cockpit Voice Recorder*), FDR (*Flight*

Data Recorder) e Transponder com Modo S.

Principais características:

MOTOR

3 reactores Garrett TFE 731-3-1, com 3700 Lbs de impulso cada um.

DIMENSOES

Comprimento: 18,52 m

Envergadura: 18,86 m

Altura: 6,97 m

PERFORMANCE

Tripulação: 2 pilotos + 1 Assistente de Cabine

Passageiros: 12

Peso máximo à decolagem: 18.497 Kg

Peso máximo à aterragem: 16.120 Kg

Tecto de serviço: 14.940 metros

Velocidade máxima (cruzeiro): 870 Km/h

Raio de acção: 6500 Km

RECONHECIMENTO PÚBLICO

Ao longo dos 25 anos da sua existência, tem sido reconhecido aos "Linces", de várias formas, o seu esforço, empenho e dedicação no cumprimento das missões.

Em Julho de 2000, a Esquadra recebeu a Medalha de Ouro de Serviços Distintos, das mãos do então Ministro da Defesa Nacional. Esta condecoração deveu-se ao facto de ao longo de muitos anos ter sido cada vez maior o número de missões de transporte das mais altas individualidades civis e militares, no país e no estrangeiro, com deslocações para os mais variados pontos do globo, cumprindo praticamente a cem por cento e sempre com a máxima segurança e rigor, todos os pedidos efectuados, levando bem longe o nome de Portugal e da Força Aérea.

Em Julho de 2004, os "Linces" foram louvados pelo então Primeiro Ministro, porque em todas as missões que efectuou na Esquadra, os militares envolvidos, quer as tripulações, quer os que igualmente trabalharam na retaguarda, evidenciaram elevada competência, excepcional dedicação, incedível correcção, diligente flexibilidade para as alterações solicitadas e invulgar capacidade e rigor de execução.

Em Março de 2006, a Esquadra foi louvada por Sua Ex.^a o Presidente da República, devido à elevada flexibilidade, disponibilidade e espírito de sacrifício dos tripulantes e equipas de manutenção que permitiram que fossem sempre realizadas as missões, menos visíveis, como a calibração e verificação de ajudas rádio à navegação, transporte de órgãos humanos para transplante e evacuações de doentes e feridos sem deixar de executar as missões de transporte de altas individualidades, onde o Presidente da República se incluía. Do contacto que manteve com as tripulações, impôs-se-lhe que referisse a sua admiração e orgulho pelo exemplar comportamento, dedicação e cortesia dos



Falcon 50

Foto: 1Sar Élio Domingos

militares que as integravam. A extraordinária prontidão dos meios aéreos e das tripulações permitiram verificar, muitas vezes com grande sacrifício e abnegação, a excepcional dedicação e diligente flexibilidade para responder às alterações requeridas e não foram condições de meteorologia adversa ou outras situações delicadas que impediram que fossem voadas cerca de seiscentas horas dedicadas à Presidência. Em Dezembro de 2007, os "Linces" foram louvados pelo Chefe do Estado-Maior da Força Aérea, porque no 2º Semestre de 2007, período da Presidência Portuguesa do Conselho da União Europeia, a Esquadra foi submetida a mais um enorme desafio considerando a satisfação de um elevado número de pedidos de acções de transporte aéreo especial, face ao reduzido efectivo da Esquadra, designadamente a nível de pilotos. A verdade é que apesar do enorme esforço que foi solicitado, os militares das Esquadra 504 cumpriram muitas vezes com sacrifício, a sua Missão, demonstrando, uma vez mais, as suas ele-

vadas qualidades e virtudes humanas e militares.

A Esquadra recebeu também várias cartas de agradecimento, de entidades nacionais e estrangeiras, de entidades civis e militares e ainda de alguns dos principais hospitais do país.

Destas cartas, são de salientar:

Ministério da Saúde
Ministro da Saúde – 02JUL93

"Venho manifestar-lhe o meu reconhecimento por todo o apoio prestado ao Ministério da Saúde na operação de transferência de uma enfermeira, internada num Hospital no Gabão, para o Hospital da Universidade de Coimbra. É de salientar o elevado espírito de missão do pessoal da Força Aérea envolvido, que não se poupou a esforços para que a doente chegasse ao nosso País, em tempo útil."

Hospital de S. João, Porto
Serviço de Pediatria – 21NOV94

"Venho por este meio transmitir-lhe os meus agradecimentos pessoais pela rapidez e eficácia com que organizou o transporte do nosso doente de 10 meses do Por-

to para Birmingham, no passado dia 17. Peço-lhe também o favor de transmitir à tripulação do avião a apreciação pela eficiência e cortesia com que participaram na missão. É tranquilizador saber que em caso de necessidade urgente se pode activar rapidamente em sistema de transporte com grande eficácia."

Hospitais da Universidade de Coimbra
Gabinete Coordenador de Colheita e Transplantação – 27JAN09

"O Gabinete Coordenador de Colheita e Transplantação dos HUC vem agradecer a V. Exa. a excelente resposta dada ontem pelo Serviço que superiormente dirige, no transporte das equipas de colheita dos HUC ao Hospital Divino Espírito Santo – Ponta Delgada e no seu regresso. Peço que transmita à tripulação e a todos os seus colaboradores envolvidos nesta nobre missão, o nosso reconhecido agradecimento."

É pois com orgulho e sentimento de dever cumprido que os "Linces", celebrando os seus 25 anos de existência, continuam a fazer jus ao seu lema "**Entre Gente Remota Edificaram**". ✂

ULTRAPASSAR OBSTÁCULOS

O PODER AÉREO AO SERVIÇO DA PAZ

Texto Tenente-Coronel PILAV César Rodrigues



Berlim, Aeroporto de Tempelhof. Aviões C-47 deixando a sua preciosa carga durante a Ponte Aérea

Foto USAF

Uma aeronave C-54 regressa ao aeroporto de Tempelhof após mais uma missão. Na foto, é visível a destruição da Alemanha pelos bombardeamentos aliados, a maioria das cidades estão em ruínas e os cemitérios ocupam espaços anteriormente preenchidos por habitações



Após a II Grande Guerra a Alemanha havia sido dividida pelas grandes potências vencedoras, os Estados Unidos, a Grã-Bretanha, a França, e a União Soviética. A cidade de Berlim, apesar de se localizar na metade soviética, estava também ela dividida em quatro sectores.

Mas a Aliança que tinha emergido triunfante do conflito começa a dar sinais de fragmentação, muito por força das estruturas económicas opostas de capitalismo e comunismo. Na verdade, os planos para a reconstrução da derrotada Alemanha Nazi eram suficientemente esclarecedores da divergência de ideias que separava as potências Ocidentais da União Soviética, com dissonâncias que iam da moeda à unificação, passando pelas compensações de danos sofridos e culminando nas

incontornáveis clivagens de natureza ideológica que dividiam os dois blocos.

É neste contexto que as tensões Leste-Oeste terão atingido o seu ponto mais crítico, justamente quando, a 24 de Junho de 1948, Estaline resolveu cortar o acesso dos seus antigos aliados às estradas e aos caminhos-de-ferro que abasteciam perto de dois milhões e meio de pessoas residentes na parte Ocidental de Berlim.

À primeira vista a estratégia de Moscovo parecia imbatível. Por um lado, era quase certo que a reabertura forçada das estradas em território controlado pelos soviéticos poderia eclodir noutra guerra e, por outro, Berlim Ocidental constituía-se um enclave militarmente indefensável, onde os bens básicos apenas durariam para mais uns dias. Enfim, uma espécie de *checkmate* que aparentemente só permitia

duas opções: a retirada ou a confrontação.

Naquele clima de tensão houve quem advogasse a violação do bloqueio soviético através da entrada à força de uma coluna composta por viaturas armadas, todavia os mais prudentes aconselhavam uma

sido abastecidas por via aérea através do sobrevoo dos picos das montanhas dos Himalaias, durante a campanha contra os japoneses.

Inicialmente, e apesar de tudo, os tradicionais "aerocépticos" condenaram a missão aérea ao fracasso, tendo os conselheiros mais simpatizantes com esta linha chegado a efectuar diligências no sentido de persuadir os seus líderes a afastarem-se daquele rumo. Imbuído deste pensamento, Walter Lippmann, o mais proeminente colunista em relações internacionais da época, admitia que os aliados deveriam negociar o Tratado de Paz da Alemanha pois, segundo ele, "o abastecimento dos sectores aliados de Berlim pelo ar é obvia-

As missões exigiam um planeamento meticuloso e sem margem para erro. Um piloto, de nome Kregel, contou que era frequente verem MIG's a patrulhar o corredor aéreo: "nós tentávamos ficar sempre bem no centro do corredor", adicionou o aviador.



O empenho no apoio à cidade fez com que os alemães passassem a ver com outros olhos a presença de norte-americanos e britânicos na sua pátria. A cada três minutos aterrava o "maná do céu" com leite, ovos, queijo, batatas, utensílios domésticos, mobílias, carvão, farinha, café. "Às vezes a sopa do carregamento aéreo era a única refeição quente do dia", relembra uma berlinense. O produto operacional da aviação militar mantinha viva uma cidade de cerca de 2,5 milhões de habitantes, durante mais de um ano.



Lançamento de víveres



opção menos conflituosa. Seria dentro desta última orientação que acabaria por surgir uma solução vinda literalmente do ar. Assim, irrompia uma operação engenhosamente arquitectada que recorria à aviação militar para alimentar a cidade, um evento que viria a ficar conhecido como a Ponte Aérea de Berlim. Paradoxalmente, os mesmos aviões que tinham pulverizado a cidade a ferro e fogo seriam agora utilizados para transportar os bens que poderiam salvaguardar a sobrevivência dos seus habitantes. A ideia fora sugerida pelo Tenente-General Albert Wedermeyer, antigo Comandante Norte-americano na China, cujas forças haviam

mente apenas uma resposta temporária e vistosa ao bloqueio no chão".

Porém, a implementação daquela medida viria a provar o contrário. De facto, a 12 de Maio de 1949, Estaline reconhecia a determinação dos seus antigos aliados e abandonava o bloqueio. O levantamento por Moscovo provava que a ponte aérea tinha obtido um êxito ímpar. Na ocasião, o Chefe do Estado-Maior da Força Aérea Norte-americana, General Hoyt S. Vandenberg, congratulava-se com o sucesso da operação na qual uma Força Aérea embrionária – refira-se que este ramo havia sido criado no ano de 1947 – tinha demonstrado a "capacidade para tornar o poder aéreo num verdadeiro instrumento ao serviço da paz". Aliás, para muitos, presumivelmente em nenhuma altura da história, exceptuando a Crise dos Mísseis de



Foto USAF



À espera do “Piloto dos Rebuçados”. Anos mais tarde, uma das crianças revivia aquele momento: “Não era apenas chocolate. Era esperança”. Feitas as contas, a gigantesca ponte aérea durou 320 dias ininterruptos, saldando-se pelo transporte de mais de 2,3 milhões de toneladas de comida e outros bens, em mais de 278.000 voos para Berlim – numa média de 900 missões diárias.

Cuba, em 1962, o planeta terá estado tão perto da Terceira Guerra Mundial como durante aquele período.

Este incontornável episódio da história das Forças Aéreas acabaria por demonstrar a flexibilidade e a utilidade deste ramo militar. Ao usar o seu poder de manobra para ultrapassar obstáculos intransponíveis no chão e rentabilizando a sua capacidade de transporte, as aeronaves ajudariam a satisfazer as necessidades essenciais de toda a população. Deste modo, numa acção humanitária sem precedentes, as ferramentas que antes haviam semeado a morte promoviam agora o sustento da vida, ao mesmo tempo que uma estranha metamorfose transformava pilotos “carcascos” em “anjos da misericórdia”. Em boa verdade, podemos dizer que naquele conturbado clima os meios aéreos fizeram jus a todo o seu potencial como instrumento político, diplomático e militar, ao resolver,

no patamar tático, o bloqueio à cidade e ao permitir, no nível estratégico, a não ceder à manobra coerciva de Moscovo.

A quezília acabaria por: ditar o diapa-



são das relações entre as duas super-potências durante as décadas seguintes; marcar indelevelmente a geopolítica europeia; contribuir para o aparecimento da NATO (da qual Portugal seria membro fundador), ainda durante o bloqueio; e lançar as bases para o controverso Muro de Berlim, cuja construção seria iniciada pouco depois. Neste espectro, Andrei Cherny, autor

Aqueles que tinham sido até há pouco inimigos no campo de batalha trabalham agora em conjunto: “Nós tínhamos mecânicos alemães a trabalhar nos nossos aviões. Traduzimos os manuais da manutenção para alemão, e depois contratámos ex-pilotos de caça alemães para serem nossos mecânicos”, relembra um veterano.

Entre muitos casos curiosos da Ponte Aérea de Berlim, existe um que merece particular enfoque. Um piloto norte-americano, Tenente Gail Halvorsen, ao observar a tristeza das crianças berlinenses prometeu-lhes: “Miúdos esperem até amanhã e eu lançarei alguns doces do meu avião”. No dia seguinte, Halvorsen arremessou da aeronave que pilotava três pequenos pára-quadras contendo um embrulho com chocolates da sua ração de combate. Devido a este gesto o aviador acabaria por ser verbalmente repreendido pelo seu comandante por violar regulamentos da Força Aérea, contudo os jornais de Berlim transformaram aquele simples acto num nobre e mediático acontecimento. Em consequência, decidiu-se institucionalizar a acção e os aviões passaram a lançar pára-quadras com rebuçados e chocolates sobre os grupos de crianças que se amontoavam junto à vedação do aeroporto.

O Tenente Gail Halvorsen preparando os pára-quadras com doces



Foto US Army

do livro “The Candy Bombers”, atesta que a Ponte Aérea de Berlim traçou o rumo para o resto da Guerra Fria, “Os soviéticos, depois daquele ponto, não ganharam nem mais um centímetro de território na Europa [...] e nunca o tentaram realmente fazer depois disso”.

Apesar deste acontecimento ter o seu epicentro e posterior desenvolvimento na Europa Central, Portugal acabou por desempenhar um papel relevante no mesmo, designadamente através da disponibilização de uma das infra-estruturas aeronáuticas do poder aéreo nacional. Com efeito, fazendo uso das suas valências estratégicas, a Base Aérea nº 4, Lajes, Açores, serviu de plataforma de apoio para as aeronaves em trânsito dos Estados Unidos com destino à Alemanha. Ao todo, passaram pelas Lajes mais de 3.000 aeronaves com o propósito de serem reabastecidas com combustível e lubrificantes, para descanso das tripulações e para acções de manutenção.



Assim sendo, a vitória conseguida através do transporte aéreo estabelecia um marco com implicações indistiguíveis para a história mundial, pois não fosse o sucesso da Ponte Aérea de Berlim, o mundo, como o conhecemos, seria provavelmente muito diferente.

No final, a aviação militar, num notável esforço coroado de enorme sucesso, havia percorrido mais de 148 milhões de quilómetros através do ar, quase a distância entre a Terra e o Sol. No campo doutrinário,

a “primeira batalha da Guerra Fria” introduzia um princípio sem antecedentes: a utilização do transporte aéreo pelos líderes políticos como plataforma militar decisiva e não letal. Mais ainda, a nova teoria aérea ultrapassava o teste de Berlim e mostrava ao planeta o potencial deste novo ramo do poder militar. Enfim, um episódio que reflecte o quão decisivo pode ser o Poder Aéreo na resolução de conflitos mesmo sem largar uma única bomba. No caso, evitou o confronto directo no chão, afastou o espectro da guerra, e contribuiu determinadamente para ganhar a paz. ✝

1 Ao longo dos anos, os aviões da “Cruz de Cristo” têm executado inúmeras acções aéreas de cariz altruísta em auxílio de outra nação.

A Esquadra 501, por exemplo, efectuou com o C-130 *Hércules*, missões de grande prestígio ao serviço do Estado Português. Realçamos algumas: “Ponte Aérea para S. Tomé e Príncipe” (1987), transporte de bens alimentares de primeira necessidade para minorar a situação precária da população; “Operation Provide Comfort” (1991), apoio aos refugiados curdos no norte do Iraque versando o transporte de carga e passageiros, com base na Resolução 688 do “Conselho de Segurança das Nações Unidas (CSNU)”; “Operação Esperança” (1992), transporte de géneros alimentares (carne de porco e polpa de tomate) em ajuda às ex-Repúblicas soviéticas, após o desmembramento da URSS; “Missão Humanitária na ex-Jugoslávia” (1992-1993), contribuição para o “Alto Comissariado das Nações Unidas para os Refugiados (ACNUR)” com transporte de carga e passageiros; “Operation Turquoise” (1994), a partir da República Democrática do Congo, em apoio aos refugiados do Ruanda, na sequência de uma deliberação do CSNU; “Operação Alba” (1997), transporte de produtos alimentares, medicamentos e passageiros na Albânia; “Timor-Leste” (2000), transporte de passageiros e carga no âmbito da “United Nations Transitional Administration in East Timor (UNTAET)”; “Terramoto no Irão” (2003), transporte de cobertores, equipa de bombeiros e membros da Protecção Civil incluindo cães para busca de sobreviventes; “Terramoto em Marrocos” (2004), transporte de cobertores, equipa de Bombeiros e Protecção Civil com cães para busca de sobreviventes, e equipa do “Instituto Nacional de Emergência Médica (INEM)”; “Jordânia – Argélia” (2006), transporte de tendas para Oran, na Argélia, ajudando milhares de refugiados argelinos que ficaram sem casa na sequência de fortes cheias; “Libano” (2006), transporte de ajuda humanitária e passageiros no âmbito do Programa Mundial de Alimentos das Nações Unidas.

C-130 da Força Aérea durante o auxílio ao Haiti



Foto: I-Sar David Chaves

A Ponte Aérea de Berlim insere-se numa matriz vincadamente humanitária. Neste campo de aplicação, o Poder Aéreo pode projectar rapidamente, e para qualquer parte do mundo, ajuda a nações que sofram desastres naturais tais como terremotos, incêndios ou inundações. A aviação militar é capaz de se metamorfosear num veículo de solidariedade que (re)age num curto, e crítico, espaço de tempo, transportando auxílio sob a forma de comida, abrigo ou primeiros socorros nas situações em que umas horas podem ditar a lei da sobrevivência.

As missões de âmbito benemérito têm sido um apanágio que faz parte da História viva da Força Aérea Portuguesa, como o certifica a recente ajuda humanitária ao Haiti.¹

OUSAR VOAR!

Maria de Lourdes Braga de Sá Teixeira: vencendo a força da gravidade combate estereótipos

Texto Doutora Isabel Lousada*

Foi na linda manhã de 1 de Junho do ano corrente, prestes a sumir-se nos umbrais do século XX, que eu fui largada na pista da Escola Militar de Aviação. Semelhante à avezita que subitamente se vê liberta de um cativo de longos meses, entre as grades da sua prisão, e que voa, voa, em pleno ar, respirando sofregamente a sua pureza na imensidade do espaço infinito, análoga sensação senti, ao ver abrirem-se para mim, de par em par, as portas do AR, e, sozinha, num à vontade, alegre e confiante, a mão firme na “manche”, numa ânsia louca de subir, voei, voei, voei enfim...¹



Este é o testemunho da realização de um sonho relatado na primeira pessoa. Relendo a sua descrição, trazemos à memória a experiência pioneira protagonizada por uma jovem portuguesa de vinte anos que assim se torna a primeira mulher com brevet no ano de 1928, em Sintra. Outras haviam já conquistado tal proeza, aliás a contraposição aquém e além Pirinéus aplicava-se inequivocamente ao caso da aviação no feminino. A atestá-lo basta nomear os casos da França e da Grã-Bretanha² onde o espaço aéreo já havia sido visitado por mulheres. O próprio articulista da *Ilustração*, Eduardo Frias, é sensível à afirmação de Portugal no quadro internacional através de Maria de Lourdes, no seu artigo “Como se entra para a aviação”, ao recorrer à expressão “A nossa Ruth Elder”³, para legendar uma das fotos da aviadora portuguesa, capturada por Mário Novais.

Atender apenas às palavras supramencionadas reduz a compreensão do esforço árduo e metódico implicado no percurso, até à conquista da meta tão desejada. Se aquelas revelam um sentimento de regozijo pela vitória alcançada, outras dão-nos conta do que encobrem. Em entrevista ao grande jornal de domingo, o *Actualidades*, Maria de Lourdes regista que foi hercúlea a batalha travada para ir ao encontro da sua vocação. Assim, obstáculos de natureza vária que teve de ultrapassar. Desde logo, a preocupação dos



7 de Setembro de 1929, Maria de Lourdes Sá Teixeira, junto a um Avro 548 do Grupo de Esquadrilhas de Aviação República (GEAR), na Amadora

familiares mais próximos, tentando dissuadi-la de seguir um caminho que não se coadunava com as expectativas sociais em relação a uma adolescente oriunda da média-alta burguesia. Na verdade, seu pai, dotado de formação académica superior, opor-se-ia a tais “voos”, vindo a ceder pouco mais tarde, já que os seus conhecimentos científicos, enquanto médico, o coagiam a dar primazia à saúde de Maria de Lourdes, a qual ao ser impedida de ingressar no treino, somatizou a sua frustração entrando num processo de debilidade física. A experiência do Dr. Afonso Henrique Botelho de Sá Teixeira falou mais alto do que as convenções sociais. É sua filha quem o reconhece:

– *Entristecia-me muito tanta oposição. Porquê? Que mal havia em querer voar? Parece que emagreci demais. Os meus chegaram a recear pela minha saúde. O médico surgiu na pessoa do pai, que me prometeu, que se eu me alimentasse e não me entristecesse, – o que era in-*



Maria de Lourdes Sá Teixeira com o instrutor na Granja do Marquês, junto a um Caudron G-3

conveniente para a minha saúde – procuraria obter a minha admissão na Escola.
– *Cumpriu*⁴.

Da atitude de seu pai pode ser dito: depositor a cooperante foi um passo. À época, a escola de aviação era militar e o ingresso feminino vedado, pelo que as diligências do médico militar foram decisivas.

A aspiração de Maria de Lourdes não deve ser vista como um capricho, mas como uma vocação. Só esta leva alguém a empenhar-se em aprender, canalizando todo o seu tempo e energia para o treino físico e mental, viabilizar o exercício da vontade para enfrentar obstácu-

los e aceitar os inevitáveis sacrifícios. Apelidando-a de “verdadeiramente desportiva” o jornal *O Globo* dirá a seu respeito:

*Apenas por espírito desportivo, por amor à aviação – porque sim – fez o seu curso de aviadora, a despeito da doença que a afligiu durante ele, das naturais contrariedades que sofreu das oposições e possivelmente da maledicência. Admirável rapariga essa, que resgatou com a sua galhardia séculos de mazombice feirática*⁵.

A determinação e o entusiasmo da instruída contagiaram o seu mestre, que a ela dedicou todo o seu tempo e saber. Só a convergência destes elementos possibilita a eficaz aliança, da qual a nossa aviadora tem consciência ao afirmar:

*Devido ao esforço, solicitude e muita proficiência do meu instrutor, capitão Craveiro Lopes, e à extrema gentileza de todos os oficiais da Escola, aliados à minha grande força de vontade e à minha ambição de todos os dias, consegui finalmente ultimar o curso no dia 6 deste mês*⁶.

Esta percepção deixa-nos espaço para abrir uma panorâmica mais arrojada. Ao expressar-se deste modo, Maria de Lourdes avança com um tipo de discurso que serve objectivos mais latos. Ela torna-se, *ipso facto*, instrumento de um alcance multifacetado, tão necessário à causa feminista de então, que se constitui modelo emblemático do Conselho Nacional das Mulheres Portuguesas (CNMP).

Salientem-se as reivindicações feministas entre as quais enunciamos as de maior urgência face ao clima social vigente: consignar a convivência saudável entre homens e mulheres, quer em projectos sociais e cívicos, quer profissionalmente; viabilizar o ensino de mulheres por homens; superar a diferenciação mulher/homem sustentada na natureza biológica e, consequentemente, ultrapassar o sofisma da “condição feminina” se restringir à maternidade; valorizar a capacitação feminina visando ultrapassar diferenças de ordem biológica, intelectual e social.

Ao pugnar por todas estas alterações e/ou transformações dignifica-se a mulher, divisa do feminismo e fonte de progresso, como este mesmo o entendia. É precisamente neste quadro de circunstâncias que encontramos Adelaide Cabete, mentora do envolvimento do CNMP numa campanha de angariação de fundos para a compra de um avião, procurando desse modo, dar asas à primeira aviadora portuguesa.

Durante o mês de Janeiro de 1929 a imprensa periódica portuguesa acompanha interessada as iniciativas tendentes a promover o avanço da “aviação no

Ruth Elder em Portugal com Cifka Duarte à sua direita



feminino”, providenciando os meios para que Portugal pudesse ter uma representante a cruzar os céus. Deste modo, entre outros, *O Povo* e o *Actualidades* abrem palco para as entrevistas que se sucedem na imprensa generalista a Maria de Lourdes e a Adelaide Cabete. Tal facto, permite-nos compreender a dimensão nacional do movimento de apoio ao desenvolvimento da aviação ao transcender os limites das publicações especializadas. Uma reflexão mais atenta levar-nos-á a afirmar que, em plena Ditadura Militar, os republicanos procuraram congregar esforços chamando a si esta causa.

Como nos dá conta o vespertino republicano *O Povo*, na recepção feita pelo CNMP à jovem aviadora, deliberou este grupo feminista “estudar a forma de dar realização prática a essa ideia”⁷, adquirir um avião para a corajosa Lourdes Sá Teixeira. Os projectos para viabilizar as suas viagens foram criteriosamente analisados por uma comissão de senhoras do CNMP formada para o efeito, e da qual faziam parte nomes da sociedade civil portuguesa representativos de uma nova geração de jovens ombreado com mulheres com uma já notável e impoluta história de vida. Esta lista de elite integrava os nomes de Elina Guimarães, jovem advogada, Sara Beirão, escritora, Tetralda Teixeira de Lemos, recém-licenciada em Direito, Maria O’Neill, poetisa, e a activista Angélica Porto. Os títulos “A aviadora portuguesa sempre vai ser proprietária de um aparelho?”⁸, “Uma ideia em marcha: O Conselho Nacional das Mulheres Portuguesas tomou a iniciativa de um grande movimento para a compra de um aparelho para a nossa primeira aviadora”⁹, “A nossa aviadora: O Conselho das mulheres portuguesas reúne hoje para tratar da compra do avião”¹⁰ e “A nossa aviadora vai, de facto, ter uma avioneta?”¹¹ mostram a cobertura jornalística feita, resultado de uma estratégia delineada pela comissão, visto que a cooperação da imprensa era tida como imprescindível em face dos resultados almejados. Naturalmente, inúmeras iniciativas foram sendo gizadas de modo a atrair atenções e recursos resultantes. Sobretudo, na reunião havida a 23 de Janeiro de 1929, cujo objectivo era definir as linhas operacionais capazes de fazer “interessar o país num grande movimento em favor da ideia da compra do avião”¹² a ser oferecido à primeira aviadora portuguesa, deliberou-se nomear sub-comissões. Salientamos a este propósito a organização de espectáculos, concertos e encontros desportivos. Neste âmbito, o CNMP propôs a aquisição de uma taça alegórica para ser oferecida como prémio de uma série de competições a realizar pelos clubes de futebol da Divisão de Honra. Para esse efeito, foi realizada uma subscrição da qual dá notícia o Boletim do



Crédito Biblioteca Nacional

CNMP, *Alma Feminina*, apresentando uma lista discriminando as contribuições, que variavam entre 5\$00 e 50\$00, de cada uma das senhoras. Pela mesma podemos constatar que a dinâmica não ficou circunscrita a Lisboa, estendendo-se também ao interior do país¹³.

Como ponto de partida, e paralelamente, tinha sido alvitado lançar uma subscrição pública. Daí que, em 13 de Janeiro já tivesse sido noticiado¹⁴, pela nossa aviadora, em entrevista dada:

Sim, foi o povo e especialmente as mulheres, com o seu entusiasmo, a amparar os dois heróicos pioneiros da primeira travessia Atlântico Sul. Com ele ainda se pode contar. Eu própria tenho recebido de todos os pontos do país, das colónias e dos núcleos de portugueses no estrangeiro, cartas de aplauso e de incitamento. Muitas senhoras falam-me com entusiasmo da carreira que escolhi e na qual desejam ingressar também.

O CNMP liderado pela médica Adelaide Cabete, sua presidente, promove a iniciativa tendente à compra de um avião para que Maria de Lourdes, tendo obtido o brevet de piloto-aviador civil, em 6 de Dezembro de 1928, “sulque os espaços que levam distâncias longínquas o valor da raça, a alma da mulher portuguesa”.

Acrescentando, ainda o mesmo periódico:

A Sr.^a D. Maria de Lourdes mostra-nos algumas das muitas cartas recebidas e, entre elas, uma duma senhora de Moura, que revela uma grande paixão pela Aviação¹⁵.

Esta paixão não era correspondida à época em Portugal do modo desejável, caso contrário, o modo de a satisfazer – subscrevendo pecuniariamente a compra do avião – teria sido alcançado recolhendo o valor necessário entre as mulheres portuguesas. Curioso será de notar que o montante envolvido oscilava (fa-

Um ano depois, ainda não tinha sido possível dar por concretizada a compra do avião para Maria de Lourdes. O Globo, em artigo publicado em 1930, associando-se à causa da aviação, leva mais longe o seu testemunho de apoio, lançando um repto aos mais jovens, tentando cativá-los, ainda que para tal pareça necessitar de justificação prévia. Assim se compreende que a jovem aviadora seja apresentada no início do artigo publicado com o título “o desporto aeronáutico em Portugal” reforçando-se com a nota: “É preciso, todavia que se transforme numa manifestação de vida, numa afirmação de beleza. Só o desporto aeronáutico lhe pode im-

Foto Ilustração, 1 de Dezembro de 1927



Sá Teixeira, ao centro, com um grupo de alunos e instrutores na Escola de Aeronáutica Militar, na Granja do Marquês, em Sintra

zendo *jus* aos valores referidos por esta nossa pioneira da aviação), entre 50 e 60 contos.

Acresce às cifras avultadas, para a época, a situação económica do país dificultava a tarefa de reunir os valores implicados na campanha, conforme podemos ler num dos jornais que acompanhou desde a primeira hora esta iniciativa:

A ideia, por ser bela, merece ser secundada. Dada, porém, a crise económica que se atravessa, poucas esperanças nos animam no resultado de tão simpática iniciativa. O nosso pessimismo, no entanto, não impede que ao esforço do Conselho Nacional das Mulheres Portuguesas demos o nosso aplauso e que às suas ordens inteiramente nos ponhamos¹⁶.

Comprovada é pois a forma como foi acarinhada a ideia, tendo sido capaz de reunir a simpatia dos vários intervenientes convocados e, quer da parte dos repórteres, quer das senhoras que animavam a sua campanha, houve, em rigor, solidariedade. Logo, justificava-se o cepticismo expresso com base nas condicionantes económico-sociais como sendo o maior óbice ao sucesso da empresa iniciada. Assim se viria a comprovar.

primir esse carácter. É preciso que a aviação civil, na impossibilidade de ser comercial, seja desportiva.”¹⁷ Procura-se explicitamente demarcar a campanha da aviação como “instrumento de morte” e, ainda, encontrar justificações, para a ausência de resposta, que radicam noutras esferas:

As mulheres portuguesas, decerto por timidez e os homens por falta de galanteria – e um certo despeito, que se explica – têm deixado que essa subscrição se arraste sem atingir ainda a cifra indispensável para comprar um pequeno avião de desporto ou turismo com que seria brindada a intrepidez da jovem aviadora.

Não compreendemos tanta timidez e tão torvo despeito, por isso aqui apelamos, para que a gente nova, para os rapazes e raparigas da mesma idade da aviadora D. Maria de Lourdes, para que alentem essa subscrição, já contribuindo já fazendo a propaganda dela¹⁸.

Já havia sido registado pela revista *Do ar*, que “o gesto de Maria de Lourdes de Sá Teixeira tirando o seu brevet, tem uma alta significação para nós aviadores, no meio acanhado e mesquinho de Portugal”, reconhecendo-se que:

Presentemente, quase todas as nações cultas têm a sua aviadora. A Inglaterra bate o record pois os seus clubes de aviação ligeira estão cheios de mulheres-pilotos e na lista dos records internacionais figuram já nomes de algumas miss e ladies. Temos hoje, também, a nossa aviadora¹⁹.

Embora o meio português não primasse pelo vanguardismo, como aliás, em outros aspectos que se prendiam com a prática desportiva no feminino, houve, contudo, segmentos da sociedade, defendendo a prática da excelente virtude do exercício físico e, conseqüentemente, favoráveis à entrada da mulher nos desportos e, também, na aviação. Antes, na primeira página, o *Correio Desportivo*, "semanário de propaganda da causa desportiva", publicado em 23 de Novembro de 1925, na coluna "A mulher e os desportos", lança um inquérito deixando-nos saber

Como na nossa terra poucas são as senhoras que se dedicam a exercícios físicos, pensei, amáveis e gentis leitoras, em solicitar o vosso concurso para descobrir a causa da relutância que pareceis mostrar pela prática dos desportos. Em Portugal quase não há desportistas femininas e essas raras apenas se dedicam à nataçao, ciclismo, "lawn-tennis" e hipismo.

E, esse mesmo periódico, ao relatar a viagem do trimotor *Junkers* Madrid-Lisboa, referindo que constituía mais do que motivo de interesse, o falatório geral dos lisboetas, na medida em que se esperavam para breve as viagens regulares entre Portugal e Espanha, assinala, dando relevo, que entre os privilegiados que o experimentaram "subiram já quatro senhoras, que vieram encantadas, com a maravilhosa viagem que o "*Junkers* lhes proporcionou".

A ligação da presidente do Conselho Nacional das Mulheres Portuguesas, Adelaide Cabete, à aviação é no entanto bastante anterior. Bastará para isso lembrar que, além de desempenhar a função de médica no Centro Nacional de Aviação²⁰, foi proposta e eleita primeira-secretária da Assembleia Geral, sendo assim a única mulher a integrar os seus corpos directivos²¹ quando da sua criação. Não será despiendo lembrar a este propósito que o interesse da feminista Adelaide Cabete pelo pioneirismo feminino na aviação se vai manter pela vida fora. Aliás, a forma como ela o concebia articula-se com uma noção mais abrangente da realização do ser humano, a qual vai informar a posição esclarecida que adopta e reivindicada, universalmente, no respeitante a uma verdadeira igualdade entre homem e mulher, em matéria de integração na vida activa. Como ela fez questão em afirmar:



D. Maria de Lourdes tem os mesmos anelos. Foi a primeira portuguesa que nos veio dar a prova que a mulher não é apenas aquele 'bibelot', aquele ornamento de beleza cantado pelos poetas. As suas virtudes são as virtudes da raça, heróicas e destemidas. A mulher ombreia com o homem nas suas aventuras, luta já a seu lado com o mesmo ardor, igual coragem e temeridade. (...). Já tínhamos médicas, advogadas, notárias, professoras, etc. Podemos orgulhar-nos agora de contarmos com uma mulher aviadora. O segredo da pilotagem aérea não é exclusivismo do homem. A mulher venceu os espaços²².

"E agora aqui estou, bem-disposta, compartilhando como companheira leal e amiga dedicada, das vossas horas de amargura sentindo convosco as vossas dores, e partilhando, se mo permitirdes, das vossas alegrias e horas inesquecíveis de glória."

A bandeira que quis erguer segue-se à organização de grandes encontros de que foi a alma, entre os quais salientamos o 1º Congresso Feminista e de Educação (1924) e o segundo decorrido em 1928. Também agora Adelaide Cabete envolve uma série de entidades como a aviação militar, o Aero-Clube de Portugal, a Associação dos Lojistas, o Grémio dos Artistas Teatrais,

o Sindicato dos Profissionais de Imprensa e a Associação de Futebol, visando "homenagear o triunfo da mulher no campo das actividades humanas"²³. O triunfo de Maria de Lourdes provava à sociedade, em seu entender, que "a mulher pode ser feminista e feminina. Demonstra eloquentemente que a mulher vence, porque não lhe falta a inteligência, coragem, audácia e valentia"²⁴.

Difícilmente se encontraria expoente mais adequado para espelhar as ideais feministas combatendo es-

A primeira aviadora portuguesa para além de ser jovem era determinada, corajosa, bonita, feminina, inteligente, fora bem sucedida, conforme relata Eduard de Frias:

Prestou umas provas magníficas – informam-nos. Há muito tempo que entre os candidatos ao brevet não aparecia mais completa organização de qualidades requeridas para um piloto. Poucos resistem às provas na casa da tortura...²⁶



A nossa sportslady (1907-1984) confessa: "é preciso voar, sim; mas faltam-me asas"²⁵

tereótipos anti-feministas arraigados na sociedade de então. A escritora Sara Beirão, membro do CNMP, assinala em 30 de Outubro de 1927, em a *Alma Feminina*, a passagem da jovem aviadora americana Ruth Elder no nosso país, notando:

A mulher, num período de retraimento estacionário, pouco figura nos grandes feitos. Deficiência de educação, austeridade de princípios, escravidão, empreguemos o termo, não lhe têm permitido tomar parte activa nos grandes empreendimentos. As americanas vêm na vanguarda do progresso alargando a sua esfera de acção, quebrando a velha rotina dos costumes, pondo de parte preconceitos que nos têm inutilizado os movimentos e quiçá incapacitado para encararmos a sério o problema da nossa situação (...). A sonhada igualdade até hoje uma utopia, temos que a conquistar com as armas que a natureza nos depôs nas mãos para atingirmos o calcanhar de "Achilles" (...). Ruth Elder foi mais um raio de luz iluminando com a grandeza do seu empreendimento, muitíssimos espíritos refractários a todos os gestos tendentes ao levantamento das mulheres.²⁵

Terminou o curso em 6 de Dezembro de 1928, pilotando um biplano Caudron, segundo o registo de matrícula no Aero-Clube de Portugal²⁷, foi *brevetada* pela Escola Militar de Aviação, em Sintra (Quinta da Granja), tendo tido como instrutor o capitão Craveiro Lopes. As insígnias de piloto aviadora recebeu-as, Maria de Lourdes de Sá Teixeira, na comemoração do 9º Aniversário do Aero-Clube de Portugal, em sessão solene, presidida pelo Marechal Gomes da Costa, na qual foram distribuídos os brevets a Carlos Bleck, Sousa Santos e Manuel Vasques²⁸, a que se seguiu um baile de gala.

Regressando ao início desta história, que bem podia ter começado "era uma vez uma menina que sonhou ser aviadora", como se de um conto se tratasse, leva-nos a apreciar os momentos iniciais em que se manifesta a sua vocação. Tanto a travessia do Atlântico como a viagem a Macau exerceram nela enorme fascínio, chegando a confessar que a viagem de Lindbergh foi o momento decisivo para a deliberação de ser aviadora. Aos vinte anos "risonhos, que se os cruzássemos na rua não diríamos ocultarem uma alma heróica de amazona"²⁹, concretizara a sua vocação, contudo, o

seu maior sonho, diz-nos, seria voar num *raid* a Sevilha, logrando ser a primeira aviadora portuguesa a fazê-lo. Ideia grande face à diminuta adesão conquistada na recolha do dinheiro necessário à compra do *Havilland* que nunca chegou a ter. Queria voar mas faltavam-lhe as asas. Como vaticinou: “Estava, pois, o meu sonho mais perto da realidade”. Afir-mava a promissora aviadora no seu desiderato juvenil. E assim poderia ter sido, não fora a sua façanha ser pioneira em demasia, antecipando-se ao “espírito do tempo”, pois a política aérea e a conjuntura económica portuguesa comprometeram o sonho, remetendo-o para a “espuma do tempo”³⁰.

Pioneira aviadora de inegável e meritório valor que lhe foi reconhecido em vida, e coroado na intemporalidade, pela designação de primeira aviadora, que com toda a propriedade conquistou. A semente fora lançada, a seu tempo daria fruto. Dez anos volvidos e veríamos surgir no nosso país uma nova aspirante a voos mais altos: Maria Amélia Amaral tornar-se-ia, então a segunda aviadora portuguesa – nova esperança, no horizonte da aviação no feminino! ❖



Maria de Lourdes Sá Teixeira junto ao Caudron G3 na Escola de Aeronáutica Militar na Granja do Marquês

¹ *Do ar*, 30 de Dezembro de 1928, p. 5.

² A primeira mulher a voar em França foi Elise Roche – Baronesa Raymonde de Laroche (1886-1919) i.e. Mme de la Roche (obtéu o *brevet* em Março de 1910), na Grã-Bretanha a Irlandesa Sophie Pierce Evans (1897-1939) i.e. Lady Sophie (Mary) Heath a quem é concedida a primeira licença comercial em 1926 pelo ministério britânico.

³ Trata-se da americana Ruth Elder (1902-1977). Curiosamente esta pioneira da aviação, em Novembro de 1927, passa em solo nacional, regressando de uma viagem de resgate após acidente sofrido durante o voo no seu *american girl*.

⁴ *Actualidades*, 13 de Janeiro de 1929, p. 5.

⁵ *O Globo*, 2 de Janeiro de 1930, p. 7.

⁶ *Do ar*, 30 de Dezembro de 1928, p. 5.

⁷ *O Povo*, 19 de Janeiro de 1929, p. 4.

⁸ *Ibidem*.

⁹ *O Povo*, 21 de Janeiro de 1929, p. 1.

¹⁰ *O Povo*, 23 de Janeiro de 1929, p. 4.

¹¹ *O Povo*, 24 de Janeiro de 1929, p. 4.

¹² *Ibidem*.

¹³ *Alma Feminina*, nº 4, Julho-Agosto de 1929, p. 8.

¹⁴ *Actualidades*, 13 de Janeiro de 1929, p. 5.

¹⁵ Trata-se, possivelmente, de Julieta Carvalho, subscritora de *Alma Feminina* que, por esta altura, trocava correspondência com a Direcção do CNMP.

¹⁶ *Actualidades*, 31 de Março de 1929, p. 3.

¹⁷ *O Globo*, 2 de Janeiro de 1930, p. 7.

¹⁸ *Ibidem*.

¹⁹ *Do ar*, 30 de Dezembro de 1928, p. 5.

²⁰ Fundado em 16 de Fevereiro de 1914, instituiu-se no dia do mês seguinte, tendo sido nesse mesmo ano, a 7 de Maio, aprovada no Senado a organização da Escola Aeronáutica Militar, englobando os serviços de aero-estação e aviação e cuja criação ocorre no dia 14, embora somente dois anos mais tarde tivesse começado a funcionar (veja-se Almira, F., *Resumo técnico histórico da aviação internacional*. Lisboa, Bertrand Irmãos, Lda., [1931].

²¹ Veja-se foto dos corpos directivos (*Ilustração Portuguesa*, nº 421, 16 de Março de 1914, p. 331).

²² *O Povo*, 21 de Janeiro de 1929, p. 1.

²³ *Ibidem*.

²⁴ *Ibidem*.

²⁵ *Alma Feminina*, nº 1, Janeiro-Fevereiro de 1928, pp. 2-3.

²⁶ *Ilustração*, 1 de Dezembro de 1927, p. 20.

²⁷ Inaugurado em 11 de Dezembro de 1909.

²⁸ *Do ar*, 30 de Janeiro de 1929, p. 10.

²⁹ *Actualidades*, de 13 de Janeiro de 1929, p. 5.

³⁰ *Do ar*, 30 de Dezembro de 1928, p. 5.

AGRADECIMENTOS

Fundação C. Gulbenkian/Biblioteca de Arte, Dr^a Ana Barata; Biblioteca Nacional, Dr Luís Sá, Dr^a Manuela Rêgo e Luís Costa Dias; Faces de Eva, Liliana Alcântara (estagiária) e Museu do Ar, Alferes Yann Araújo.

* Investigadora Doutora da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, CesNova/Faces de Eva.

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.: € 1,00 (Despesas de envio: € 5*) *até 5 unidades

LIVROS

Aeronaves Militares Portuguesas – Cem Anos de Aviação em Portugal

Autor: Adelino Cardoso Edição: Força Aérea Portuguesa – 583 págs •

Preço Assinantes: € 40,00 PVP: € 45,00 (Despesas de envio: € 5,00 para Portugal Continental)

Granja do Marquês – berço da aeronáutica militar portuguesa

Autor: Carlos Serejo Edição: Força Aérea Portuguesa – 160 págs •

PVP.: € 15,00 (Despesas de envio: € 5,00)

Nossa Senhora do Ar – Padroeira da Força Aérea Portuguesa

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

PVP.: € 10,00 (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 • PVP: € 10,00 (Despesas de envio: € 2,00)

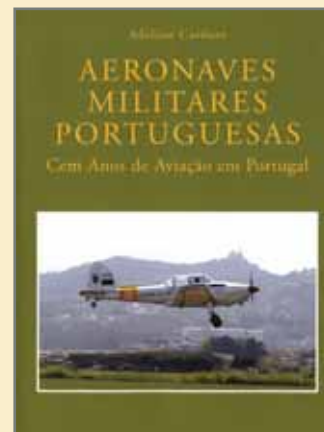
Igreja de Nossa Senhora do Rosário – Templo da Força Aérea

Portuguesa Autor: Carlos Serejo Edição: Força Aérea

Portuguesa – 200 págs • PVP: € 10,00 (Despesas de envio: € 5,00)

Esquadra 502 – 50 Anos 1955-2005 Edição: Esquadra 502, Força Aérea Portuguesa – 165

págs • PVP: € 15,00 (Despesas de envio: € 5,00)



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

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 n.º	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 n.º *	Banco	Vale Postal n.º		

(* 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 e ter acesso à edição actual da revista em formato pdf

MAIS ALTO

UM JORNAL AO SERVIÇO DA AVIAÇÃO
PORTUGUESA
PATROCINADO PELA FORÇA AÉREA
Redacção e Administração
Av. da Liberdade, 252 — LISBOA

Director e Proprietário
MIGUEL TRIGUEIROS

Editor
CARLOS CASCAIS
Comp. e Impressão na Tip. União Gráfica —
Rua de Santa Marta, 48 — LISBOA

A NOTÍCIA DO MÊS

A próxima inauguração do Base Aérea n.º 5 (Monte Real) constitui, mais do que uma simples notícia, um notável acontecimento da Força Aérea Portuguesa e que a presença do Chefe do Estado conferirá um significado especial. O nosso jornal oferecerá aos seus leitores no número do mês de Outubro uma desenvolvida reportagem fotográfica do festival que se vai realizar na nova Unidade e, bem assim, das comemorações que o antecederão, entre as quais a inauguração do II Salão Fotográfico da Força Aérea na cidade do Porto.

Aviação e Unidade Nacional IDEAIS E SÍMBOLOS

Pelo Capelão-chefe da Força Aérea P.º JOÃO FERREIRA

Tudo indica que está destinado à Aviação portuguesa o desempenho de um importante papel no futuro da nossa Unidade nacional intercontinentes. Criar e manter a sugestão de vizinhança entre territórios distanciados é uma obra altamente patriótica. E sendo preciso estudar as condições técnicas para fazê-lo, importará igualmente assentar as bases económicas em que deverá ser feito. Se à rapidez e segurança com que hoje se viaja, se puder acrescentar a economia, ter-se-á na Aviação o mais útil dos meios de transporte, quer para tratar de negócios, quer para passar umas curtas férias, quer ainda e principalmente para estreitar os laços de espírito e coração entre a Metrópole e o Ultramar. O preço de custo de cada viagem terá, portanto, de ser discutido com o maior interesse e no seu verdadeiro plano. As actuais tarifas, calculadas numa base comercial e para redes gerais combinadas, não poderão com certeza suportar baixas sensíveis; e isso, à primeira vista, parece indicar a impossibilidade de dar uma solução satisfatória ao assunto. Contudo, essa solução satisfatória surgirá, se isolarmos o caso dos transportes aéreos entre Portugal e as suas Províncias ultramarinas do caso geral dos transportes internacionais, criando-se uma frota militar de transporte com missão civil em tempo de paz. Repousemos um pouco nesta frase, meditando nela: uma frota militar de transporte com missão civil em tempo de paz. Ninguém discutirá a imperiosa necessidade de um país como o nosso, espalhado por três continentes, possuir uma frota aérea que garanta des-

Recordo-me da insistência com que um distinto oficial general do nosso Exército afirmava: «precisamos fundamentalmente de saber por quem nos batemos».

A insistência resultava duma convicção profunda daquilo que se escreve e se proclama com frequência, daquilo que nenhum militar que se honre admite que se negue e que todavia, nem sempre se revela, na prática, com aquela clarividência que todos desejamos. Refiro-me ao facto de não se dever considerar (nem escolher) a carreira militar, puramente como profissão, mas sim como autêntica vocação. E vocação pressupõe ideal, quer dizer mística, significa doação até ao sacrifício, mesmo da própria vida, se tal for necessário.

Ora «saber por quem nos batemos» quer dizer que é absolutamente necessário que todo o

militar possua e viva um ideal.

Apetecia-me, talvez brincando com palavras para melhor definir conceitos, acrescentar que precisa de possuir um ideal e não ser idealista. Porque me parece ser defeito frequente entre os latinos, o vibrarmos com frases que ouvimos e que repetimos a nós mesmos, mas sem lhes buscarmos o sentido total. Autênticos castelos sobre areia que as tempestades da vida hão-de fazer sossobrar, simples perfume dum frasco partido, que não pode mais renovar-se porque a essência se perdeu no choque com a realidade da vida. Ter um ideal mas não ser idealista!

Diz-se que os bens só se aviliam com justeza, quando se perdem. Assim me pareceu ter compreendido, de forma nova, esta



(Continua na pág. 2)

GRANDES REALIZAÇÕES NA FORÇA AÉREA NOVO HANGAR EM ALVERCA

As infra-estruturas de uma Força Aérea não se improvisam, têm de ser preparadas a distância. Trata-se de uma verdade antiga e de sobejo provada, mas que há tendência frequente para esquecer entre nós: ao brilho das aeronaves novas que se pretendem utilizar e ao cuidado na preparação do pessoal, projectos sempre espectaculares, contrapõe-se na sombra a tarefa menos saliente de garantir que essas aeronaves venham encontrar as condições requeridas para a sua utilização em condições de segurança e rendimento!

Demonstra o passado — a experiência de uma guerra e o esforço MDAP — que os aviões se recebem depressa e os homens — faça-se-lhes justiça! — se treinam eficientemente em curto prazo. Como lição menos notável, o atraso habitual no desenvolvimento das infra-estruturas correspondentes. Como o defeito é de longa data, cremos que não é deste ou daquele a falta, antes provém de um estado de espírito colectivo. Por isso, ao

vermos quebrar a rotina no bom sentido, caso é para nos congratularmos e fazer votos para que nele se prossiga, com olhos postos nos projectos grandes para o dia de amanhã — o passado e o presente já ultrapassado deixaram de merecer interesse!

Ao projectar-se a constru-

ção de um hangar no Aeródromo de Alverca, as OGMA apresentaram a especificação considerada mínima, não para o seu próprio uso, tendo antes em mira o interesse geral da Força Aérea. A especificação surgiu, logicamente, da

(Continua na pág. 3)



locações militares num tempo mínimo. Não se trata de querer afirmar militarmente, a unidade territorial, mas, muito pelo contrário de criar um estado de confiança em todos os recantos da terra portuguesa e garantir as possibilidades máximas de defesa onde ela for necessária. Ninguém discutirá por certo a indispensabilidade de que as populações se sintam defendidas, porque sem essas garantias de segurança, que embora mínimas não deixam de ser essenciais, a vida nacional não poderá decorrer em clima de ordem e progresso. Assim também, a nossa frota militar de transporte, dada a extensão do território a cobrir, terá que ser numericamente elevada e de tipos de aviões com provas dadas em longas rotas. Nos planos correntes de vida da Aviação militar, estes aviões estavam, em tempo de paz, sujeitos a uma inútil paragem e desvalorização. Também as suas tripulações sofreriam os efeitos da inoperância e do destreino, salvo naquele mínimo de voos de treino impostos regularmente a aviadores e aviões. Contudo, todas estas deficiências e perigos seriam completamente anulados se aviadores e aviões fossem mantidos em constante voo nas rotas ultramarinas, não em função emergente de transporte de tropas, mas utilizados por passageiros civis e mercadorias. Colocar-se-ia, assim, a Aviação militar, em tempo de paz, numa missão civil eminentemente nacional. Este alargamento de missão seria, na verdade, um modo eficaz de manter toda a frota militar em constante treino, não só quanto à intimidade, que tem de ser permanente, entre tri-

(Continua na página 9)



O modelo, construído nas OGMA, que nos é apresentado aqui pelo Director daquele importante estabelecimento da F. A., ten. coronel Fernando Alberto de Oliveira, permite estudar problemas funcionais

Ensaio de alimentação racional

realizado nos refeitórios militar e civil da Manutenção Militar

no mês de Abril de 1959

(Continuação do número anterior)

Referido a 1950 publicava há algum tempo a F.A.O., um quadro, que se transcreve, comparando as quantidades médias diárias de proteína animal, ingerida «per capita», nos vários países:

QUANTIDADES DIÁRIAS DE PROTEÍNAS ANIMAIS (1) ABSORVIDAS NOS DIVERSOS PAÍSES REFERIDAS A 1950

Países	N.º de grammas absorvidos
Islândia	Mais de 70
Argentina, Nova Zelândia, Austrália, Uruguai	60 a 70
Suécia, E. U. A., Dinamarca, Canadá, Noruega	50 a 60
Suíça, Irlanda, Reino Unido, Finlândia	40 a 50
França, Holanda, Bélgica, Checoslováquia	30 a 40
Birmânia, União Sul Africana, Colômbia, Cuba, Brasil, Madagascar, Chile, Salvador, Honduras, Marrocos, Polónia, Etiópia, Espanha	20 a 30
Itália, Filipinas, PORTUGAL, México, Hungria, Grécia, Alemanha oriental, Turquia, Paquistão, Tanganica, Jugoslávia, Egipto, Ceilão	10 a 20
Peru, Tunísia, Vietnam, Japão, Índia, Síria, Líbano, Indonésia	0 a 10

(1) — Proteínas animais fornecidas pela carne, ovos, peixe, leite, etc.

Como se observa neste quadro, Portugal ocupa, juntamente com outros países, o penúltimo lugar do consumo de proteínas animais, quantidade, aliás, que corresponde a cerca de metade do mínimo indispensável.

Este facto tem que considerar-se intimamente relacionado com a morbilidade em doenças infecciosas, nomeadamente a tuberculose pulmonar.

Num outro quadro, que também se transcreve, publicado pela Organização Mundial de Saúde, pode constatar-se, em parte, este facto, pela comparação com mais 4 países de níveis populacionais e económicos diferentes:

CAUSAS DE MORTE PARA CERTAS DOENÇAS EM 1954 (O. M. S.)

	Filipinas	Noruega	Portugal	Ceilão	Porto Rico
N.º de habitantes (em milhões)	4	3,4	8,6	8	2,2
N.º total de mortes	38.000	29.000	95.000	87.000	16.700
Taxa de mortalidade (para mil)	9,1	8,6	10,9	10,4	7,5
Pneumonia	1.833	1.522	6.306	5.900	953
Gripe	144	88	424	790	72
Bronquite	81	144	1.894	997	106
Tuberculose respiratória	1.551	441	4.295	1.761	790
Rubéola	13	5	111	45	51

A observação e interpretação deste quadro mostra, na época, e na comparação entre estes 5 países, a maior taxa de mortalidade para Portugal e também a maior incidência de doenças basicamente de tipo infeccioso, com excepção para a pneumonia, que é sensivelmente a mesma que no Ceilão, e para a gripe em que este país suplanta a taxa atribuída a Portugal.

Não pode evidentemente, exagerar-se a relação entre estes factos, mas a verdade também é que não deve negar-se a sua evidência.

O panorama actual pouco modificação mostra, pois, relacionadas as capitulações de consumo publicadas pelo Instituto Nacional de Estatística, com a população e a morbilidade, deduz-se a conveniência urgente de corrigir, quanto possível, estas carências.

II — ASPECTOS DE ECONOMIA SANITÁRIA PELA ALIMENTAÇÃO — PRODUTIVIDADE, RENDIMENTO DE TRABALHO E ECONOMIA TERAPÉUTICA

O Instituto Superior de Higiene de Paris, costuma usar um «logos» que define, com bastante precisão, a política alimentar normalmente seguida em refeitórios colectivos:

«Alimentação barata que sai cara».

Na verdade, um dos maiores obstáculos que têm surgido em vários países para remodelação dos processos alimentares em colectividades, tem sido, quase sempre, a exiguidade de verbas disponíveis.

Porém, se atentarmos no problema com maior profundidade, concluiremos que não nefasta é, na maioria das vezes, essa limitação e que enormes juros ela cobra, através dos anos, na saúde colectiva e na política assistencial.

IDEAIS E SÍMBOLOS

(Continuação da primeira página)

realidade de que pessoalmente não podia deixar de estar convencido, — que o bem-estar material não chega para satisfazer o homem — quando em fins de Maio me foi dado conhecer um pouco da vida da Noruega.

País rico de belezas naturais, com uma organização social que quase me atrevia a chamar exemplar, onde parece não existir pobreza e muito menos miséria, onde não há que temer nem a velhice, nem a doença, nem o acidente; onde a instrução incluindo a superior é totalmente gratuita, onde, numa palavra, pa-

rece que todos deveriam sentir-se perfeitamente felizes.

Todavia, mesmo para quem se demora apenas uns escassos cinco dias, penso que não é possível sair-se sem uma impressão vaga de que alguma coisa parece faltar àquela boa gente. E a impressão não era só minha. Outros sentiram o mesmo e quase espontaneamente o confessávamos uns aos outros, quase a medo de ser apenas uma impressão pessoal.

E se o índice do suicídio pode neste caso dizer alguma coisa sobre a felicidade que os povos

Todo o progresso e toda a civilização não têm sido mais do que a procura da melhoria das condições de vida humana, quer no domínio do conforto individual, quer na possibilidade de tornar acessível ao maior número, as conquistas que se vão realizando.

Tudo no entanto, pode dizer-se até mais precisamente, todos os processos de economia, seja ela qual for, custam inicialmente muito dinheiro.

Desde a melhoria agrícola, com a utilização de máquinas, adubos, desinfectantes, etc., com fim a uma maior economia com o melhor rendimento, até à aquisição de propriedades para conseguir maiores fundos ou maior segurança colectiva ou individual, implica necessariamente uma «capitalização».

No domínio da saúde e do trabalho humanos, o problema é exactamente o mesmo.

De facto, as verbas para alimentação apresentam-se exiguas mas daí resulta, em grande parte, uma enorme despesa em assistência médica e medicamentosa e na manutenção de indivíduos involuntariamente inactivos ou de fraco rendimento de produção.

Um dos mais graves problemas de países como a China é precisamente este: não ter uma produtividade humana que lhe assegure um rendimento capaz, que permita, por sua vez, uma valorização do homem com fim ao aumento dessa produtividade. Por algum lado deve começar-se e o melhor não é pelo fim.

Lord Boyd Orr, Prémio Nobel da Paz, fez há alguns anos, em Inglaterra, uma experiência interessante: dividiu em 2 grupos as crianças das escolas de 5 cidades da Escócia e a um deles passou a dar um suplemento alimentar durante vários meses. Os resultados no fim da experiência mostraram, evidentemente, grandes benefícios de ordem física e sanitária deste grupo em relação ao que servia de testemunho. Mas o mais interessante foi que as crianças que nada receberam ficaram mais «caras», pois a assistência médica e medicamentosa que lhes foi prestada saiu mais onerosa que o suplemento alimentar dado às outras.

Seria interessante, em relação ao Exército Português — e o exemplo estende-se afinal aos vários grupos populacionais — averiguar da relação constante entre o aumento do efectivo e o aumento das despesas em assistência médica, medicamentosa e hospitalar.

(Continua)

(Este ensaio foi realizado pela DIESE, Produtos Dietéticos, L.ª)

SEGURO POPULAR DE VIDA





os pais
estão seguros
quando
os filhos
estão seguros

50\$00
por mês

companhia de seguros
IMPÉRIO
rua Garrett, 56 - Lisboa

usufruem, não deixa de ser impressionante saber que a Noruega é um dos países com índice mais alto de suicídios.

Procurando (certamente de maneira muito pessoal) indagar de possíveis causas, tentei saber qual o nível religioso da Noruega e foram-me fornecidos os seguintes dados: há cerca de três milhões e meio de habitantes dos quais apenas 6.000 são católicos e dos protestantes que são todos os outros apenas 4,5% praticam a sua religião.

«Não só de pão vive o homem» lê-se no Evangelho e confirma-se na vida. Admito que a conclusão possa não estar certa, mas não deixa de impressionar o facto de se conhecer um povo que parece ter resolvido o problema do «pão», ou seja do condicionalismo da vida natural e que parece não ter resolvido o problema da «felicidade».

O homem traz na alma horizontes de infinito e mata-o quem por qualquer modo lhos tira ou por outras formas o priva das possibilidades de os descobrir e de prosseguir na sua direcção.

E se a existência destes horizontes de infinito se tornam indispensáveis para se continuar a viver, mesmo quando parece que a vida seria coisa fácil, quem não compreenderá a necessidade dum ideal sério e profundo, dum fé consciente nesses mesmos valores de infinito, quando se escolhe uma carreira em que se pode vir a jogar a vida, mas justamente porque se ama a Vida?

E creio que é tentar erguer castelos de cartas falar à nossa Juventude em símbolos que correm o risco de deixarem de «simbolizar» para eles qualquer coisa, precisamente porque deixam de «simbolizar» o que foi o seu conteúdo histórico e ideológico.

Esta dúvida surgiu-me ao ler no último número de «Mais alto» o interessante artigo «A cruz de Cristo, um símbolo».

Quando com a cruz de Cristo nas Caravelas nós portugueses dávamos novos mundos ao Mundo, éramos (com todos os nossos defeitos) um povo cristão. E cada um que entrava numa caravela, antes de ver a cruz nas velas levava-a na luz da fé e na aceitação dos Mandamentos de Cristo, isso é, levava-a no coração.

Mas hoje quando se sobe nas asas dos nossos aviões, que levam também a cruz de Cristo, haverá um paralelismo perfeito? Não há que culpar ninguém, nem tirar conclusões que não estão no meu pensamento.

Apenas me parece legítimo pôr um problema que talvez se pudesse formular assim:

Se é certo «que precisamos dum ideal» e se «nós portugueses somos do ocidente», isto é, defensores da civilização cristã e se fazemos símbolo do nosso heroísmo a cruz de Cristo e se não cuidarmos de estruturar interiormente este simbolismo, correremos ou não o perigo de se perder o entusiasmo para o sacrifício, porque se perdeu o sentido verdadeiro do símbolo?

Não fujo a afirmar que o problema é complexo e que não é uma incidência apenas que o pode iluminar perfeitamente, mas julgo também que este aspecto merece ser meditado por todos os responsáveis, cada um na sua medida.

P.ª João Ferreira

NOVO HANGAR EM ALVERCA

(Continuação da 1.ª pág.)

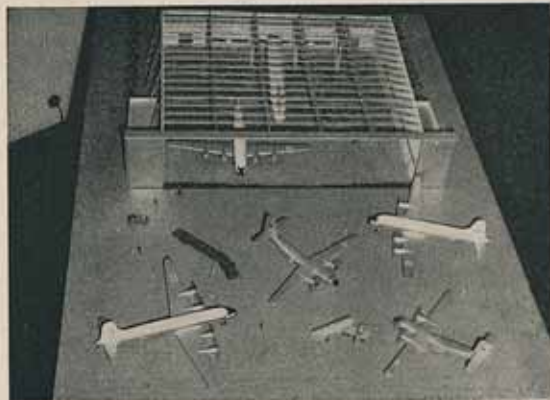
análise das dimensões dos aviões de grande porte em serviço nas forças aéreas estrangeiras, aviões que em futuro mais ou menos afastado acabaremos por utilizar também.

Além de contribuir admiravelmente para o aumento da capacidade de produção das OGMA, pensou-se que em Portugal deveria existir para já um hangar com dimensões suficientes para dar apoio a qualquer um desses aviões que, eventualmente, nos demandasse, tornando o Aeródromo de Alverca de grande valor técnico-estratégico. Embora se saiba que a actual pista não é reforçada para grandes cargas operacionais, a sua utilização, como recurso, para aviões descarregados tem poucas limitações.

Elaborado o quadro seguinte, não foi difícil dele extrair as dimensões a adoptar: 60 x 50 x 15 metros. Ressalvou-se que o pé direito de 15 metros era mandatório unicamente na parte central do hangar, para permitir a entrada das derivas elevadas. Pudemos verificar, em recente visita ao «Ministry of Supply» em Inglaterra, que a R. A. F. vai

O hangar terá 60 metros de vão livre, com a cota de 15 metros. A sua largura poderá ser futuramente aumentada de quanto se requerer, para o que basta instalar mais ele-

mentos de estrutura: é um hangar de vão ilimitado. A sua profundidade livre foi fixada em 48 metros. Se atendermos porém a que o nariz de fuselagem de um grande



Três aviões em reparação: C-124, E-118 e Caribon

neamente nesses aviões: uma revisão geral, uma grande inspecção periódica e uma inspecção diária. A utilização corrente mais provável será para a revisão de um avião grande simultaneamente com a reparação de aviões médios (C-47, PV-2, etc.) e de aviões de caça, permitindo então manipular elevado número de unidades.

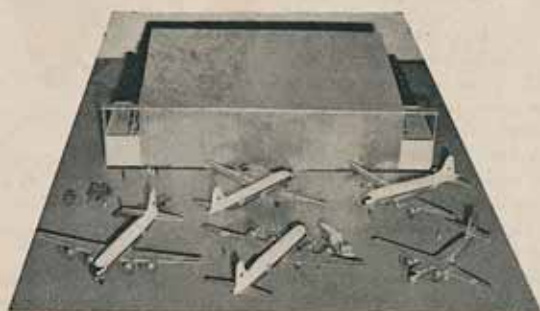
Coroando as fundações de ancoragem da estrutura — contribuindo para a estabilidade do conjunto — serão construídos anexos destinados ao pessoal dirigente, de verificação e reparação, bem como o armazém de trânsito de componentes retirados dos aviões em obra, a guarda de equipamentos, oficinas de ensaio, de pré-montagem, etc. Em anexos laterais, serão instalados lavatórios, sanitários e vestiários para 200 operários.

Sendo o hangar de maior vulto que se ergue em Portugal, problemas novos de construção civil há a resolver, em especial o de montar portas de 15 metros de cutelo e que se mantêm a funcionar pelos processos normais, o que não é tradicional na nossa terra! À nossa Engenharia Civil, de tão grandes tradições, vamos, estou certo, ficar a dever mais uma tarefa brilhante.

O novo hangar, com a placa de trabalho correspondente de

avião se pode alojar no compartimento central do fundo do hangar, com 12 metros de largo por 12 de profundidade, a especificação inicial é, de longe, ultrapassada.

O modelo executado à escala 1/100, cuja fotografia se reproduz, permitiu verificar por meio de modelos de aviões



Aviões C-118, C-54 e Caribon em abastecimento na placa de trabalho

AVIOES	ENVERG.	COMP.	ALTURA	OBS.
B-52	56.42 m	47.73 m	14.73 m	
Boeing 707	39.50	44.37	11.60	
Britannia	43.38	37.89	11.43	
C118	35.81	32.20	8.66	DC-6B
C121	37.49	33.35	7.56	SUPER CONSTELLATION
C124	53.10	39.77	14.72	GLOBEMASTER
C130 B	40.25	39.78	11.58	HERCULES
C133	54.75	48.00	14.70	CARGOMASTER
C135	39.88	41.53	11.71	STRATO TANKER
Convair 880	36.58	39.42	10.97	
DC 7C	38.80	34.23	9.65	
DC 8	42.57	45.87	12.91	

mandar construir hangares com estas dimensões.

Aberto concurso entre firmas especializadas, heterogêneas foram as soluções apresentadas, de custos bastante distanciados. Providencialmente, a solução mais económica correspondeu à de melhores características funcionais para o hangar desejado, simultaneamente a que faz uso em maior escala de materiais nacionais.

A estrutura do hangar é constituída por uma série de vigas em consola, ancoradas à sua rectaguarda e oferecendo um vão completamente livre à boca. As vigas são construídas em betão pré-reforçado e o revestimento de chapa de alumínio, constituindo uma estrutura isenta de pintura e cuidados de conservação, simultaneamente com as melhores qualidades de isolamento térmico.

DESPORTOS

NA FORÇA AÉREA

Pontuação final da «Taça Força Aérea» e tabela dos records de Atletismo da Força Aérea referida a Julho de 1959.

TABELA PONTUAL DA TAÇA «FORÇA AÉREA»:

MODALIDADES	BA1	BA2	BA3	BA4	BA6	BA7	AB1	BCP	GDACI N.º 1	DGM FA	EM EI
Voleibol	1	3	1	2	4	—	—	5	—	1	—
Basquetebol	—	4	—	2	3	1	—	5	1	—	—
Andebol de 7.	—	5	—	—	3	1	1	4	1	—	—
Futebol	—	2	4	5	3	—	—	5	1	—	—
Tiro	1	—	—	3	4	—	—	5	2	—	—
Atletismo	—	2	—	1	3	—	—	4	5	—	—
TOTAL	2	16	5	13	20	2	10	25	5	1	—

CLASSIFICAÇÃO FINAL DA TAÇA FORÇA AÉREA:

1.º — Batalhão de Caçadores Paraquedistas	25 pontos
2.º — Base Aérea n.º 6	20 *
3.º — Base Aérea n.º 3	16 *
4.º — Base Aérea n.º 4	13 *
5.º — Aeródromo Base n.º 1	10 *
6.º — Grupo de Detecção A. C. Intercepção n.º 1	5 * a)
7.º — Base Aérea n.º 3	5 * a)
8.º — Base Aérea n.º 1	2 * a)
9.º — Base Aérea n.º 7	2 * a)
10.º — Depósito Geral de M. Força Aérea	1 *
11.º — Escola Militar de Electromecânica	0 *

a) Desempate pela prova de tiro.

TABELA DE RECORDES DE ATLETISMO DA FORÇA AÉREA REFERIDA A JULHO DE 1959:

100 metros	1.º Cabo C. Santos	BA1: 10,8s	1955
110 metros Bar.	1.º Cabo Vilar Santos	AB1: 15,9s	1959
400 metros	1.º Cabo Valentim Baptista	AB1: 49,3	1959
1.500 metros	1.º Cabo Sotero Rosa	BCP: 4.12,6s	1959
2.000 metros Obst.	1.º Cabo Armindo Figueiredo	BA2: 6.41 s	1959
3.000 metros	1.º Cabo Mata	BA1: 8.54,0s	1956
4.º 100 metros	Equipa do AB1	1.45,8s	1959
4.º 400 metros	Equipa do BCP	1.36,2s	1959
Comprimento	Furriel Casquinha	BA6: 6.72 m	1959
Triplo	1.º Cabo Casquinha	BA1: 13.33m	1957
Altura	Ten. António Mora	BA6: 1.75m	1955 e 1959
Peso	Cap. António Tender	BA3: 11.34m	1958
Dardo	1.º Cabo Francisco Domingues	BA3: 51.05m	1959
Disco	1.º C.º Armando Armendeira	AB1: 38.19m	1959

70 x 100 metros, ficará a constituir uma forte unidade de trabalho à disposição da nossa F. A. Obra de grande vulto para o nosso meio e de custo elevado, de mal ficaria a minha consciência se aqui não deixasse exaltado o nome de quem — Sua Ex.ª o Subsecretário de Estado da Aeronáutica — desde o primeiro momento, se apercebeu perfeita e completamente da grande finalidade do projecto, o analisou e impulsionou com o maior entusiasmo, magistralmente o conseguiu dotar, em época tão escassa de disponibilidades!

FERNANDO ALBERTO DE OLIVEIRA

Ten.-cor. Eng.
Director das O. G. M. A.

NOTAS de um piloto aviador

(Continuação da pág. 9)

que essas cifras foram de menos de metade.

O Subsecretário de Estado da Aeronáutica pensa adquirir, em breve, mais aviões de transporte. Haverá então possibilidades de alargar os serviços regulares de transporte de material e passageiros até às nossas províncias ultramarinas. Nessa ocasião poderemos orgulhar-nos de possuir dentro dos vários ramos de actividade da Força Aérea um que serve para estreitar ainda mais as longas distâncias que separam esses queridos pedaços de Portugal espalhados pelo Mundo.

O avião e o rugir dos seus motores



Como membro da Força Aérea é-nos doloroso reconhecer que a juventude deste País parece ignorar a função utilíssima e nobilitante das Forças Armadas e os mais velhos olham ainda com desconfiança e temor as possibilidades do avião. Sem pertencermos já àquela pleiade de pioneiros que arrastando, esses sim, com verdadeiros perigos, nos franquearam as portas duma nova era, sem nos considerarmos heróis legenda ao ponto de atrasarmos diariamente a vida ao cumprirmos o serviço quotidiano do voo, estamos hoje aqui a oferecer ao leitor alguns elementos que supomos poderão trazer-lhe alguma luz sobre as razões da nossa fé e da nobreza das nossas aspirações.

Na era dos satélites artificiais, luta a Força Aérea Portuguesa com enormes dificuldades de recrutamento. E, se a Força Aérea encontra tais dificuldades, é sobre a «Instrução» que as primeiras consequências se fazem sentir. Exigente, para bem servir a complexidade dos aviões actuais, não pode furtar-se a determinar uma selecção rigorosa do pessoal navegante; impossibilitada de aproveitar toda a massa humana que se lhe oferece, não consegue satisfazer em quantidade as prementes necessidades da Força Aérea. Assim, sem conseguir responder aos anseios da Aeronáutica que lhe pede a formação dum verdadeiro exército do ar, não encontra maneira de preencher também os seus próprios quadros de instrutores. Por esta razão, obrigada a um esforço contínuo e esgotante que vem desenvolvendo desde longa data, a instrução sofre a dupla angústia de não conseguir uma quantidade de pilotos capaz de garantir a defesa, a estabilidade e a satisfação das necessidades do imenso território nacional, e, simultaneamente, não adivinhar o momento em que o seu esforço possa regressar aos limites da normalidade.

Numa época em que se desenhavam já os primeiros passos na conquista dos esforços universais, em que algumas vozes deixam adivinhar para os nossos dias a conquista de outros planetas, não pode ser sem desgosto que admitimos a ausência dum real desejo de contribuir, a nossa juventude, com a sua quota parte nessas conquistas. Todavia, as dificuldades da nossa Força Aérea não têm outra razão de ser.

Vulgarmente esquecida, e é este ainda o menor sinal de ingratidão, raramente se fala na «Instrução» quando se trazem à presença do grande público as conquistas e glórias da Aeronáutica Militar. Toda votada à missão obscura de formar os homens que, futuramente, se vão distribuir pelas unidades operacionais, ela absorve, contudo, uma parte apreciável de pessoal e material cujo esforço está, sem dúvida, na base dos próprios sucessos da nos-

sa Aviação. Por isso tem jus ao reconhecimento público do seu valor, das suas possibilidades e das suas angústias, razão por que estamos hoje aqui nestas columnas, trazendo à vossa presença uma das suas unidades mais jovens.

Apresento-vos a E.I.C.P., assim designada pelas iniciais do seu nome completo — Esquadra de Instrução Complementar de Pilotagem. É sua função instruir os pilotos portugueses, nos segredos dos aviões de jacto, correspondendo ao último degrau a transpor por aqueles que se destinam aos modernos aviões de caça e interceptação. Na realidade, vencidos os dois primeiros — Curso Elementar e Curso Básico — estão os alunos aptos a pilotar aviões convencionais, mas, existindo diferenças radicais entre os dois tipos, torna-se necessário um curso especial de transição. Para tanto, dispõe de aviões de reacção, conhecidos por T-33, descendentes em linha recta do primeiro caça de jacto americano — o «SHOOTING STAR» — bilugares, próprios para a instrução.

Podem situar-se a fundação da

esquadra em 1953, embora nessa data fosse designada por outro nome e dispusesse somente de dois aviões. Desde 1956, no entanto, possui um efectivo de 15 e o nome com que a apresentamos.

Como elementos interessantes a notar, medida afinal do seu trabalho e da sua eficiência, podem encontrar-se: o número de pilotos que por ela transitaram, as horas de voo realizadas, a quantidade de aterragens efectuadas e a ausência de quaisquer acidentes que inutilizassem qualquer das suas unidades ou feris-



Avião de reacção conhecido por «T-33»

pelo major **Júlio José de Almeida Rebelo e Silva**

sem algum dos seus pilotos. Realmente, em 5 anos de trabalho, não houve que abater qualquer dos aviões por motivo de acidente ou falha de material. No mesmo espaço de tempo preferiam-se mais de 11.286 horas de voo. Ganhará, por certo, tal número real significado se dissermos que corresponde, tomando em conta a velocidade média do avião, a mais de 6 milhões de quilómetros percorridos. Quase 8 viagens

de ida e volta a esse planeta tão cobijado — a Lua. Realizaram-se 15.265 aterragens, ministrando instrução a cerca de 449 alunos. Acidentes houve 3, número irrisório, sem dúvida, mas que menos importante se torna ao verificarmos que nem sequer inutilizaram os aviões que os sofreram e sem serem devidos a quaisquer falhas materiais não tiveram as mais leves consequências sobre os pilotos.

Face a tais resultados não podemos deixar de sentir-nos orgulhosos da nossa «Instrução» e confiantes no futuro da nossa Força Aérea. Quantas vezes temos ouvido admirar e até louvar proezas de estranhos como se esses únicos tivessem forças e virtudes para esconjurarem perigos e ameaças obscuras! Porque não dar razão à nossa experiência acreditando nela quando grita que o perigo nos aviões está antes no desconhecimento e no rugir assustador de tão maravilhosos engenhos!



“TORRE DE COMANDO”

pelo Coronel **EDGAR CARDOSO**

1 — Um General da Aviação Embaixador

A Força Aérea que, nos seus pergaminhos, contava já com a alta distinção de ter o nome dum dos seus mais prestigiosos elementos, hoje Marechal, na lista insigne dos Chefes de Estado, vê de momento outra figura de estirpe do seu clã, ser nomeado Embaixador em Espanha!

Os laços de velha amizade e sincera admiração que nos prendem ao ilustre General Venâncio Deslandes, levam-nos a esquecer a perda sensível que o seu afastamento representa para a Força Aérea, para só nos regozijarmos com tão dignificante escolha, que as suas elevadas qualidades de intelecto e morais, bem como o seu passado político e militar, a nosso ver, amplamente justificam.

É certo que o novo Embaixador, não é um diplomata de Carreira, — de resto D. Nicolau Franco também o não era e foi brilhante a sua acção no nosso País, — mas o conhecimento seguro das suas possibilidades, permite-nos afirmar, que nem por isso a sua acção deixará de ter menos fulgor e antes irá dignificar bem o seu cargo e o bom nome da Força Aérea Portuguesa.

Esta nomeação trouxe como consequência imediata o acesso ao posto superior dos Generais Homem de Figueiredo e Albuquerque de Freitas e Brigadeiro Corte Real.

Está de parabéns a Força Aérea com essa circunstância.

Uma Aviação jovem, com Generais novos, pujantes de iniciativa e valor, nunca pode envelhecer!

De resto a vida das pessoas, ou das agremiações, não é assinalada pelos anos, mas sim pelos acontecimentos que nele cabem.

Ao novo Embaixador e aos recentes oficiais generais promovidos, apetece-nos com a maior sinceridade, votos de ventura!

2 — Previsões para a lua

Quando após a primeira guerra mundial, o homem se lançou abertamente no espaço na senda dos quatro pontos cardiais, escrevendo sinfonias de heroísmo no céu azul, logo se vislumbraram as enormes possibilidades da Aviação, a nova força nascente!

Ligaram-se os continentes por sobre a imensidade dos mares glaucos e profundos; os povos uniram-se e estreitaram-se as distâncias.

Nos primeiros 50 anos deste

século, o homem e a Aviação, terminaram a descoberta do Mundo, divulgando tudo quanto ele tinha de inacessível.

Que restava por isso à Humanidade para desvendar ou para satisfazer a sua insaciável curiosidade? Sobre a Terra, nada! O caminho a seguir era o eter infinito, devassar a estratosfera até atingir os outros astros!

Criou-se assim o interesse pela astronáutica e hoje depois dos satélites artificiais, dos Sputniks, dos foguetões e quejandos inventos maravilhosos, só se aguarda o momento definitivo para con-

paço, além de outros aspectos técnicos e científicos.

Há já oferecimentos de voluntários para ir à Lua. Há também já quem compreze terrenos no nosso satélite, para construir um hotel. Sei dum «leão» assanhado, que pretende o direito de fundar até uma filial de Sporting!

Contudo existe um assunto que ainda não vi tratado com interesse por quem de direito e que aqui expomos para amenizar esta crónica.

Já alguém pensou no problema dos vencimentos dos futuros exploradores lunares? Essas ajudas de custo deverão ser pagas em dias Lua ou dias Terra?

Sim, porque um dia no nosso Planeta corresponde a uns tantos na álgida Diana, e com franqueza estar de plantão na Província ultra-espacial da ONU, uma semana e receber apenas os vencimentos dum dia, parece-me curto e injusto!

Eis a questão que desde já se põe aos financeiros, administrativos e contabilistas.

Por muito material que pareça a sugestão, devemos ter em linha de conta, que mais vale estafarmos-nos, desde já, a resolvermos pequenos problemas, do que nos pormarmos à espera duma grande oportunidade que pode nunca mais chegar!



seguir o novo desiderato: As ligações interplanetárias!

Tudo os cientistas têm estudado e previsto:

Experiências criteriosas deram ensinamentos para se vencerem os problemas das distâncias, da respiração, da alimentação no es-



O penúltimo dia da estadia de Haile Selassie I em Portugal foi na sua quase totalidade preenchido com as visitas à Base Aérea da Ota e ao campo de instrução militar de Santa Margarida, onde o Imperador foi solenemente elevado à dignidade de General do Exército Português. Eram 10 horas da manhã quando o ilustre visitante, acompanhado pelo Sr. Subsecretário de Estado da Aeronáutica, chegou à Base da Ota, onde aguardavam os Srs. General Albuquerque de Freitas, comandante da 1.ª Região Aérea; Coronel Machado de Barros e Tenente-coronel Almeida Cabral, 1.º e 2.º comandantes da Base; e Major Eng.º José Matias, comandante da Esquadra de Material. Depois de se ter perfilado diante da bandeira portuguesa, Haile Selassie foi apresentado aos Srs. Generais Costa Macedo, Chefe do Estado-Maior da Força Aérea, e Buceta Martins, comandante da Academia Militar, e outros oficiais superiores, assistindo seguidamente ao desfile da guarda de honra, sob o comando do Sr. Capitão Figueiredo, a que momentos antes passara revista.



Acompanhado pelos Srs. Subsecretário de Estado da Aeronáutica e General Humberto Pais, o Imperador, em carro aberto, passou revista a dezenas de aviões alinhados ao longo das pistas da B. A. 2. Junto de cada aparelho, estava formada, em continência, a sua tripulação.

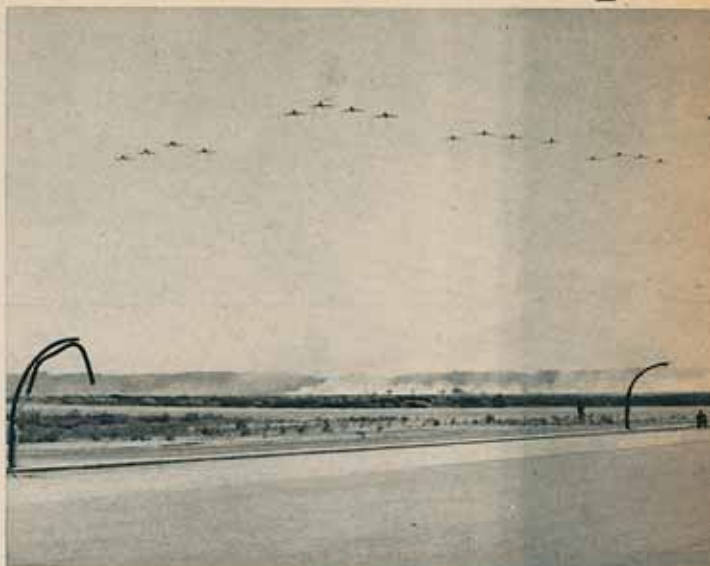
A visita do Imperador da Etiópia à Base Aérea da **OTA**



Finda a revista, Haile Selassie tomou lugar, acompanhado de toda a sua comitiva e das altas individualidades portuguesas, na tribuna que se erguia junto à torre de comando, de onde assistiu a um brilhante festival aeronáutico, no decorrer do qual teve ocasião de afirmar que não vira melhor na Europa. Estas palavras do nosso ilustre visitante vêm dar a justa medida do grau de eficiência atingido pela Força Aérea portuguesa.



A visita do Imperador



O festival aeronáutico que se cumpriu inteiramente, como fora previamente estabelecido, com excepção d'uma seqüência: Exibição acrobática pela patrulha «5. Jorge». Composta pelos Major Correia Amaral, Tenente Mar por cima e vermelhos de sangue por baixo, executaram as mais perfeitas e arrojadadas manobras acrobáticas duma aparatosa dissociação com largada de fumos, os diabólicos «5. Jorge» se cruzaram vindos de direcção pilotado pelo Capitão Ramires dos Santos, o qual executou figuras de alta acrobacia a baixa altura, que de do ataque ao solo pela Esquadra 51. Esta Esquadra foi para o ar com 16 aviões a jacto «Sabres», sob o e intervalados de 6 segundos e à velocidade de 700 Kms./Hora, lançaram foguetes sobre aviões inutilizados, parselhas do aviões, separados de 10 segundos, largaram bombas de «Napalm» sobre o mesmo alvo. C a Esquadra reuniu em formação de cunha do Esquadrilhas, passando sobre a Base à velocidade próxima evoluções aéreas em que se empenharam 41 aviões a jacto do Grupo Operacional 201 do Comando do M losando. A descolagem foi feita por parselhas intervaladas de 7 segundos, permitindo assim pâr rapidamente executou figuras acrobáticas. Depois de reunidos, o Grupo surgiu por detrás da Torre do Comando, veloz minutos cruzar-se em voo rasante frente a S. M. o Imperador Haile Selassie I. Afastaram-se novamente para a criarem sensação pela proximidade entre as formações. Seguiu-se por fim a aterragem de todos com dois Gomes e Galvão de Melo, nesta curta mas espectacular demonstração, revelaram, além dum elo



No final da excelente e arrojada exibição da patrulha «5. Jorge», Haile Selassie manifestou o desejo de conhecer e felicitar pessoalmente os seus componentes, que lhe foram apresentados pelo General Costa Macedo. «Gostei muito. Os senhores pareceram-me homens feitos de aço» — teve ocasião de afirmar nessa altura o nosso illustre visitante.



Seguidamente, Haile Selassie, sempre acompanhado pelos Srs. Subsecretário de Estado da Aeronáutica e Chefe do Estado-Maior da Força Aérea, dirigiu-se para o avião que o conduziria a Tancos, tendo ocasião, durante a viagem, de conversar animadamente com o Sr. Tenente-coronel Kaúlza de Arriaga.



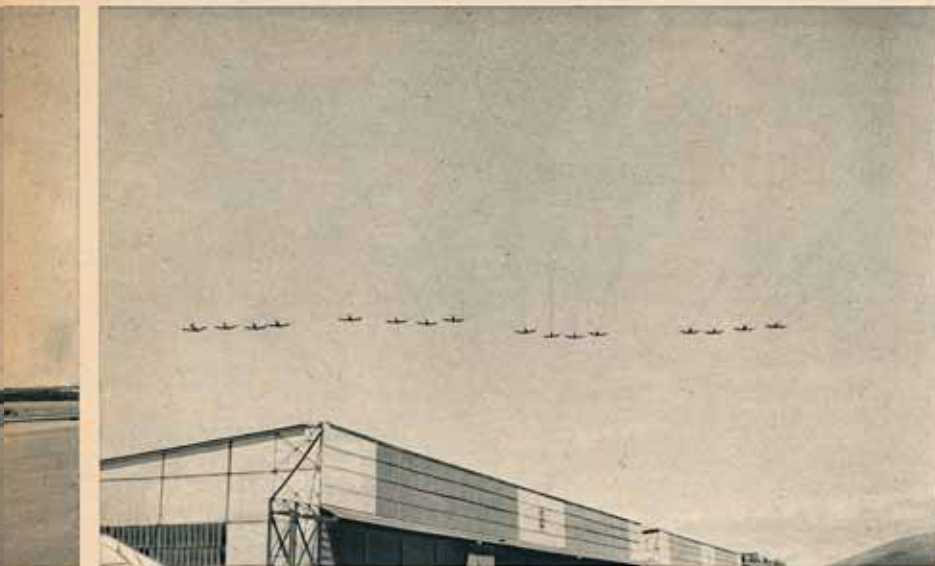
Terminada a exibição aérea, Haile Selassie foi obsequiado



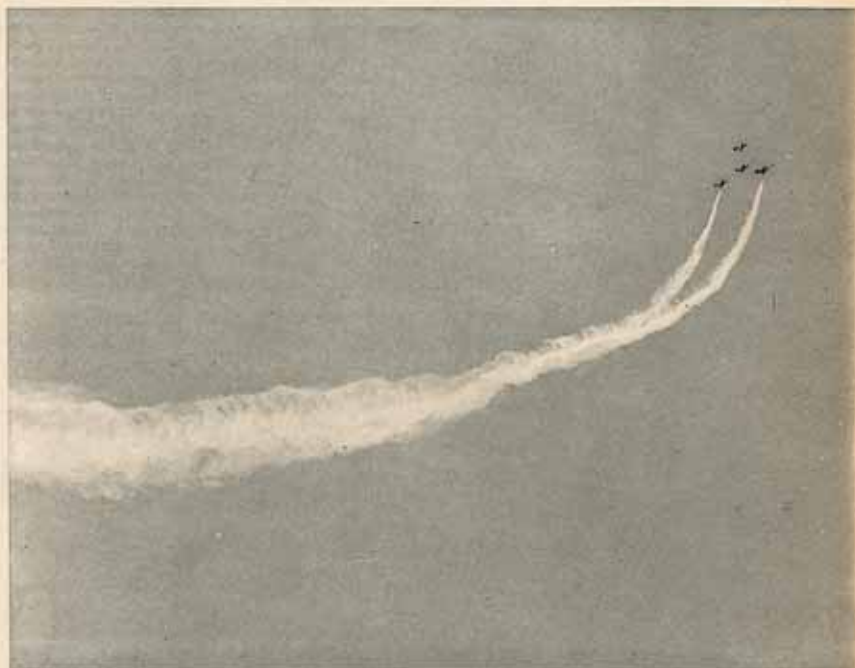
Em Tancos, aguardavam-no já o Sr. Ministro da Defesa Nacional e outros oficiais generais, tendo seguido em automóvel aberto, acompanhado por aquele membro do Governo, para o campo de Santa Margarida, onde iria realizar-se cerimónia de alto significado.



ador da Etiópia à Base Aérea da OTA



lançamento de pára-quedistas em virtude do forte vento que soprava o não permitir, teve a seguinte ordem: o Sr. Diogo Neto, Sr. Jerónimo Perestrelo e Alberto Covas pilotando os seus «Thunderjets», negros, começando por uma impecável descolagem a 4, finalizada com o arripiante «bomb burst» em que depois de se posarem a uma altura de 1 metro do solo em frente da assistência. — Exibição isolada dum avião «Sabre» demonstraram o alto nível técnico do piloto e as possibilidades do avião a velocidades subsónicas. — Exercício executado da Major Moura Pinto, os quais executaram: 8 aviões, picando a 2.000 metros com um ângulo de 45° e colocados na pista, 8 aviões, em voo horizontal a 20 metros do solo e à velocidade de 600 Kms./Hora, por comandaram as esquadilhas: Capitão Lemos, Tenentes Moreira e Valla. Após a largada da última bomba, a 1.000 Kms./Hora. — Desfil aéreo de aviões F-84G. O último número da demonstração foi composto por 9 aviões, apresentando cada secção o aspecto dum grande diamante em voo no ar a totalidade dos aviões. Durante a reunião no ar, um avião isolado pilotado pelo Tenente Branco fez uma baixa altitude, iniciando voltas por colunas das secções à esquerda e à direita, indo, passados dois segundos, a cruzar a 90° entre si, rematando uma impressionante passagem final com diamantes, de modo a tornar o intervalo. As secções comandadas pelos Senhores Majores Neto e Gonçalves, Capitães Costa e Diogo Neto, um superior nível técnico dos seus componentes, raras vezes atingido.



o Sr. Diogo Neto, o Subsecretário de Estado da Aeronáutica e as altas individualidades que os acompanharam foram recebidos num bebedeiro que teve lugar junto à piscina da Base, em local deveras aprazível.



Junto da capota, sob um dossel escarlate decorado com o emblema da Divisão Nun'Álvares e sustentado por quatro lanças, que outras tantas esferas armilares ornamentavam, o Sr. Ministro da Defesa Nacional nomeou o Imperador da Etiópia General do Exército Português. O Sr. General Botelho Moniz proferiu então um brilhante discurso, findo o qual ofereceu ao Imperador a espada, as estrelas e o pergaminho que lhe conferem a qualidade de General das nossas Forças Armadas.

Hailé Selassié agradeceu em estíope — que o seu vico-primeiro ministro traduziu — a honra que lhe era concedida e salientou que a cerimónia serviria para estreitar, ainda mais, os antigos laços de amizade dos dois países. Acrescentou que considerava uma honra pertencer a um Exército de tão nobres tradições e manifestou a sua gratidão pelos termos que lhe dirigia o Sr. Ministro da Defesa Nacional. A seguir o Imperador ofereceu ao Sr. General Botelho Moniz um escudo com incrustações de ouro e duas lanças antigas, símbolo — afirmou — da independência da Etiópia.



O Chefe do Estado na B. A. 7



Ao chegar à Base Aérea n.º 7, o Sr. Ministro da Defesa Nacional era aguardado pelo Sr. Subsecretário do Estado da Aeronáutica e Chefe do Estado-Maior da Força Aérea.

CONFORME tivemos ocasião de noticiar no último número do «Mais Alto», o Senhor Presidente da República visitou demoradamente a Base Aérea n.º 7, onde assistiu a diversas cerimônias e concedeu alguns oficiais e sargentos daquela Unidade. Como prometemos então, arquivamos hoje desenvolvida reportagem fotográfica do acontecimento.



O Chefe do Estado assiste ao desfile da Guarda de honra, acompanhado dos Srs. Ministros da Defesa Nacional, Marinha e Interior, Subsecretário do Estado da Aeronáutica, Chefes do Estado-Maior da Marinha e da Força Aérea e demais entidades civis e militares.



Trinta e seis aviões «Chipmunk» alinhados após a aterragem, aguardando a revista que lhes iria fazer o Chefe do Estado.

O Sr. Almirante Américo Tomás, acompanhado do Sr. Tenente-coronel Kaúlza de Arriaga, passa revista aos aviões e suas tripulações.



Formações de aviões da Base Aérea n.º 7 voando sobre Aveiro, durante a parada militar ali realizada quando da visita do Sr. Presidente da República àquela cidade.

Os trinta e seis «Chipmunk», pilotados por 22 alunos e 14 instrutores, em curiosa formação.



O Senhor Almirante Américo Tomás impõe as medalhas de Mérito Militar a oficiais e sargentos da B. A. 7.

Ao retirar-se da Base Aérea n.º 7, S. Jacinto, o Chefe do Estado recebe os cumprimentos de despedida do comandante da Base.



Cerimónia de cumprimentos na Direcção do Serviço de Intendência e Contabilidade da Força Aérea



Retribuindo os cumprimentos que o director do Serviço de Intendência e Contabilidade da Força Aérea, sr. coronel Álvaro de Oliveira, lhe apresentou quando tomou posse do cargo de director do Serviço de Administração Militar, esteve no Subsecretariado de Estado da Aeronáutica o sr. brigadeiro Alberto de Sousa Amorim Rosa.

Ao acto, que se realizou no gabinete do director, comparceram, também, o subdirector daquele Serviço, sr. tenente-coronel Armando Pais Gaspar, adjuntos, chefes de secção e restantes oficiais ali destacados. Presente, também, o sr. coronel Calado.

A cerimónia serviu para pôr em realce que as diversas armas das Forças Armadas portuguesas — como acentuou o sr. brigadeiro Amorim Rosa — devem dar-se as mãos e mostrar espírito de camaradagem e amizade, no mais alto grau. A feliz iniciativa do sr. coronel Álvaro de Oliveira (a que o protocolo não obrigava) teve, assim, para além da simples troca de cumprimentos pessoais, o mérito de trazer maior contacto entre dois serviços afins das Forças Armadas portuguesas.

AVIAÇÃO E UNIDADE NACIONAL

(Continuação da primeira página)

pulantes e aparelhos, como do ponto de vista de conhecimento das rotas comuns. A Aviação passiva transformar-se-ia em activa, os aeródromos ultramarinos multiplicariam a sua actividade, surgiria talvez o sinal de uma nova era na nossa política ultramarina. Estas possibilidades de comunicação, postas franca e indistintamente ao serviço de todos os portugueses, constituiriam um elo não só entre a Metrópole e o Ultramar, como até de Província para Província, o que sem dúvida acentuaria a ideia de comunidade e ajudaria a personalizar cada um dos territórios, como membros livres de uma extraordinária associação de povos numa só pátria.

Portugal orgulha-se, como nenhum povo, da sua heterogeneidade. São muitas as raças que o seu génio civilizador aglutinou e a quem foram concedidas, no decurso destes quatro séculos de colonização, progressivos direitos de cidadania. E esses direitos de cidadania estão franqueados a todos os ultramarinos, sem quaisquer limitações, desde que os indivíduos atinjam um ponto mínimo de capacitação social. A generalização dos transportes aéreos entre a nossa África negra será um braço forte a puxar para cima, um braço mecânico, é certo, mas profundamente impulsionador. Ela desbravará, como luz, o céu africano, e dará, ao homem igual ao de há mil anos, notícia do homem novo, isto é, do homem capaz de coisas extraordinárias. Por sua vez o colono, e o filho do colono, que por terem partido da sua aldeia, há decénios, ou nascido já na terra africana quase se despegaram da vida europeia, podem reajustar-se de novo e readquirir da metrópole a noção perdida. Também será obra nacional, sem os trazer de todo ao ponto de origem, cingir esses colonos à sua aldeia natal ou à aldeia dos seus maiores, como uma recordação de infância, que é sempre a mais forte e a mais vibrante. Possibilitar, por um preço acessível, e por meio rápido, a vinda e volta dessas famílias, será abrir-lhes o panorama nacional, será revigorar-lhes o espírito, reacender-lhes a fé e a coragem que um dia, já distante para muitos, os animou a partir.

A Aviação, que é o mais sedutor dos meios de transporte, tem, portanto, uma missão vastíssima a desempenhar, e o país, na sua expressão total, espera que ela se complete com o desenvolvimento progressivo de uma frota militar de transporte, com missão civil em tempo de paz.

FERNANDO SYLVAN

NOTAS DE UM PILOTO AVIADOR

pelo Major MANUEL ÂNGELO DA COSTA CABRAL



A finalidade destas linhas é esclarecê-lo, leitor amigo, sobre alguns ramos de actividade da Força

Aérea Portuguesa.

A finalidade destas linhas é esclarecê-lo, leitor amigo, sobre alguns ramos de actividade da Força Aérea Portuguesa.

Como oficial da Aeronáutica tenho tido a oportunidade de servir em alguns. Assim, embora não sendo com certeza a pessoa mais qualificada para o fazer, vou tentar descrever-lhe nestas breves linhas alguns dos muitos e variados ramos de actividade da Força Aérea.

Não escolhi os mais importantes ou os mais interessantes, mas simplesmente aqueles com que mais de perto tive ocasião de contactar.

AVIAÇÃO DE CAÇA

Nestas condições, para começar, não poderei deixar de me referir às gratas recordações que tenho dos quase três anos que servi numa Esquadilha de Aviação de Caça, então equipada com os magníficos — para a época, claro está — «Hurricanes».

Sem dúvida que a aviação de caça é aquela que mais se coaduna com o espírito jovem e até agressivo dos rapazes de 20 anos de idade. Pois se é aí que um piloto jovem pode pela primeira vez empregar, já com um objectivo definido, todos os conhecimentos adquiridos durante alguns anos nas Escolas de Aeronáutica, também é aí que o jovem piloto, a par de poder dar largas ao seu entusiasmo pelo voo, pode ao mesmo tempo aperfeiçoar-se na grande arte do combate aéreo.

As grandes velocidades, potência e manejabilidade dos aviões de caça faz com que os seus pilotos tenham uma sensação de independência e de segurança incomparáveis.

Hoje com os «aviões de jacto» a aviação de caça atingiu talvez o auge, pois em virtude das suas excepcionais características de voo, estou convencido de que não há nenhum piloto, por mais modesto que seja, que se possa gabar de não sentir uma certa emoção e até um pouco de orgulho ao tomar os comandos de um avião que se desloca no espaço a velocidades espantosas, ultrapassando muitas vezes até a «velocidade do som».

As Esquadras de Caça portuguesas estão presente-

mente a ser equipadas com aviões de características incomparáveis, como sejam os F-86 «Sabre» de todos conhecidos.

A aviação de caça das F. A. P. estende presentemente as suas actividades até à Fran-

ça e Alemanha, pois aí toma parte periódicamente em exercícios combinados com as Forças Aéreas de outros países da NATO. Assim têm os seus pilotos ocasião não só de conhecer novas terras e novas rotas, mas também de conhecer novas gentes e de contactar com outros pilotos e outras aeronáuticas, adquirindo sempre novos conhecimentos e grande experiência.

BUSCA E SALVAMENTO

Um outro ramo das Forças Aéreas em que tive ocasião de servir foi a chamada «Aviação de Busca e Salvamento» que, como todos certamente sabem, tem a sua principal Base situada nos Açores. As Esquadras de Busca e Salvamento vêm desenvolvendo há longos anos, com uma eficiência extraordinária, uma actividade a todos os títulos excepcional. Têm a seu cargo a assistência permanente à nave-

Militares e que tem as suas instalações no Aeródromo Base n.º 1 junto ao Aeroporto de Lisboa. A Esquadra de T. A. M. está presentemente equipada com aviões C-47, «DAKOTA» e C-54 «SKY-MASTER» que já há alguns anos vêm desenvolvendo uma acção importante dentro das F. A. e à qual me vou referir seguidamente.

Os T. A. M. fazem com os seus aviões a ligação bimensal LISBOA-AÇORES e o transporte de material M. D. A. P. dos vários depósitos da Europa e Norte de África para Portugal. A par destas missões que se podem considerar de rotina, fazem os T. A. M. as chamadas «missões especiais», tais como o transporte de entidades oficiais, de pessoal das F. A. que vai frequentar cursos no estrangeiro e de material e pessoal que vai dar apoio às esquadras de caça quando se deslocam ao estrangeiro para exercícios. Nestes transportes especiais ainda se podem considerar os transportes tais como os efectuados para a Holanda, com mantimentos para as vítimas das inundações ali registadas; o transporte de motores de jacto para Casablanca; o transporte de javalis vivos para Lisboa, devidamente enjaulados em Dusseldorf e ainda o transporte para Viena de donativos da Cruz Vermelha e da Caritas destinados às vítimas da Hungria.



O «F-86» (Sabre) das Esquadras de Caça da Força Aérea Portuguesa

gação aérea e marítima numa vasta área do Atlântico Norte, trabalhando em estreita colaboração com as esquadras americanas não só nessas missões, como também nos chamados «Voos de Reconhecimento Meteorológico».

Actualmente a B. A. 4 das Lages está equipada com helicópteros «H-19» e aviões «anfíbios» «SA-16» e ainda com grandes aviões quadrimotores que tão eficientemente têm sido empregados tanto nos voos de reconhecimento meteorológico como nos de busca e salvamento.

Os pilotos destes aviões estão aptos a voar nas mais adversas condições de tempo, desenvolvendo uma actividade que tem fins humanitários que bem prestigiam o nome de Portugal.

TRANSPORTES AEREOS MILITARES

Paralelamente a esta actividade das F. A. P. existe uma outra que por todos é conhecida pelos Transportes Aéreos

Os T. A. M. têm transportado, como se pode ver pelos exemplos apresentados, todos os géneros de carga com os mais variados fins e têm estendido as suas rotas aos mais variados pontos da Europa e da África.

No transporte de entidades oficiais, os aviões dos Transportes Aéreos Militares já realizaram algumas dezenas de viagens, das quais se destacam duas pelo seu significado especial. Como sabem, foi dada à Força Aérea a honra de transportar Sua Excelência o Senhor Presidente da República, General Craveiro Lopes, não só quando da sua visita a Espanha, mas também quando da visita às províncias de S. Tomé e Príncipe e Angola.

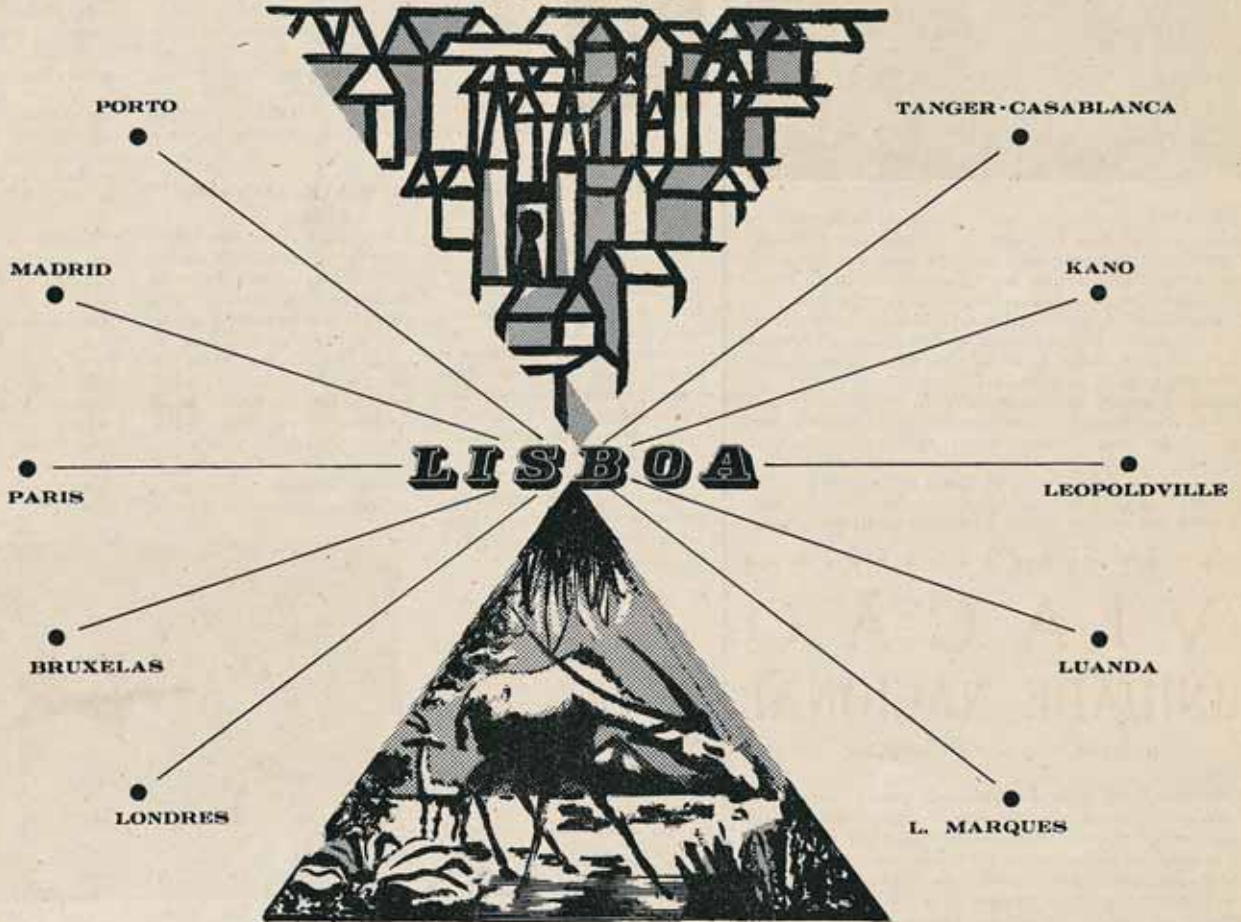
A actividade dos T. A. M. tem crescido de ano para ano. Assim, em 1956, transportaram 4.525 passageiros e 1.392.000 libras de carga, o que representa um sensível aumento em relação ao ano anterior em

(Cont. na pág. 3)



PORTA DA EUROPA SOBRE A ÁFRICA PORTUGUESA

EUROPA



ÁFRICA

3 FREQUÊNCIAS SEMANAIS NA LINHA DE ÁFRICA

No cumprimento do seu objectivo de intensificar as comunicações aéreas entre a Metrópole e o Ultramar com a rapidez e o conforto que caracterizam a linha aérea nacional, a TAP estabeleceu a sua 3.ª frequência semanal na linha de África com partidas de Lisboa às 2.ª, 5.ª e sábados às 19.30 h.

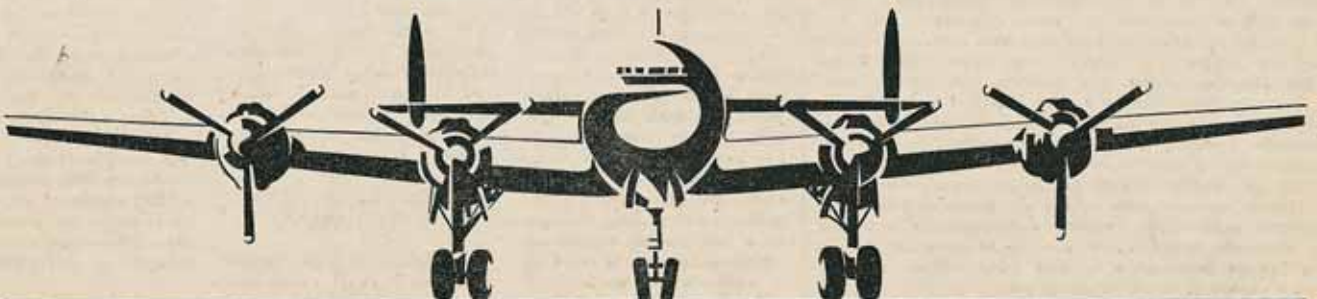
ESCRITÓRIOS:

- Bruxelas — 24, Rue Ravenstein — Tel.: 12-24-22 AEROTAP
- Casablanca — General Agents — Air France-15, Avenue de l'Armée Royale — Tel.: 613-81 (5 linhas) AIRFRANS
- Leopoldville — Avenida Moulaert, Building Manning 14 B. P. 2858 — Tel.: 5308 AEROTAP
- Londres — 19, Lower Regent Street, 5, W. 1 — Tel.: Trajefiger 67-67 e 67-68 AEROTAP
- Lourenço Marques — Avenida de D. Luís I, 47-B — Tel.: 30-75 e 30-76 AEROTAP
- Luanda — Praça da República, 28 — Tel.: 4166-4167 AEROTAP
- Madrid — Avenida José António, 58 — (Gran Via) 47-25-26 e 47-25-29 AEROTAP
- Paris — 9, Rue Scribe — Tel.: Opéra 51,04 (2 linhas) AEROTAP
- Porto — Praça D. Filipe de Lancaster, 1-3 — Tel.: 28274 e 28275 AEROTAP
- Tanger — General Agents — Air France — 27, Rue Victor Hugo, — Tel.: 64-77 AIRFRANS

CONSULTE O SEU AGENTE DE VIAGENS OU A TAP

TRANSPORTES AÉREOS PORTUGUESES

RUA BRAAMCAMP, 2 • LISBOA • TELEF.: 59101, RESERVAS, 41161





— Luisa! Tenho a impressão de que o Nero nos quer fazer compreender qualquer coisa!



SEM PALAVRAS



— Parece que já estou a ver como eles vão ficar maravilhados quando virem o meu caleidoscópio!



SEM PALAVRAS

HISTÓRIAS QUE ME FORAM CONTADAS

Entrevista com um Satélite artificial

Esta coisa de entrevistar satélites, mesmo artificiais, dá um trabalho que ninguém imagina. Primeiro, temos de nos deslocar até onde eles se encontram, porque não há qualquer possibilidade de eles virem ter conosco, dada a sua grande importância. Segundo, é necessário compreendê-los.

E foi assim que tomamos o avião ultra-rápido, uma espécie de foguetão de passageiros, no novo Aeroporto do Seixal, e nos dirigimos com velocidade hiper-sônica para Cabo Carnaval, a conhecida base de lançamentos. Depois de uma viagem «por cima do tempo», (está muito em moda este termo), chegamos, eu e o meu fotógrafo privativo, (o «MAIS ALTO» paga todas as despesas), ao destino, com os ossos num feixe.

Tomámos um «Pirolo de bola», para acalmar o estômago, e em seguida bebemos um táxi... (perdão, há aqui qualquer coisa que não está bem...) Recapitulando: bebemos um «pirolito de bola», para acalmar o estômago, e em seguida tomamos um táxi aéreo, que delicadamente nos depositou no local de lançamentos, (assim é que é). O espectáculo que se nos oferecia, era extraordinário. Chamei o fotógrafo para fazer alguns «bonecos», (calão do repórter fotográfico profissional) e ele humildemente confessou-me que deixara toda a sua complicada aparelhagem no foguetão, que, nesse momento, uma vez iniciada a viagem de regresso, devia estar perto do Seixal Airport. (que fino). Claro está que fiquei desesperado, mas como nada havia a fazer para remediar o mal, prometi solenemente despedi-lo quando voltasse, substituindo-o pelo J. B. Ele agradeceu humildemente, (este rapaz é muito humilde) e desapareceu, meditando, cabisbaixo e sorumbático em direcção à praia, onde uma orquestra de cordas, exe-

cutava o primeiro andamento da sonata em sol maior, andante muito apaixonado, opus 520, da peça altamente sinfónica, «O Rosa arredonda a saia».

Não perdi o meu tempo, (tíme is money) e dirigi-me com a rapidez que me permitia a minha avançada idade, para junto do foguetão, onde estava o satélite a entrevistar. Um formigueiro de técnicos, carros de combate aos micróbios, cães de caça e um solitário «pêlo de arame», acotovellavam-se, (o formigueiro humano, evidentemente), roçavam os focinhos, (os cães, claro está) e encostavam-se, (os carros de combate, naturalmente), numa ânsia justificável, a fim de saberem se seria desta vez que o foguetão iria atingir a Lua e lançar o seu primeiro satélite, que na pior das hipóteses faria fotografias das manchas solares e dos raios cósmicos. (A ciência está tão desenvolvida que já permite fotografar a 3D, os raios cósmicos, raios Beta, raios Gama, raios Sousa, e muitos outros tipos, que presentemente andam ignorados).

Quando apresentei as minhas credenciais, todos que queiram falar. Fui cumprimentado pelo Chefe do Laboratório, os Sub-chefes do mesmo, os Secretários dos Sub-chefes e os Secretários dos Secretários. Alguns cães olharam-me desconfiados e o triste «pêlo de arame», fez-me um discreto gesto com a pata esquerda, (naturalmente era «canhoto» ou tinha sido operado ao menisco do joelho direito).

O satélite, afinal o objectivo da minha entrevista, já se encontrava depositado no cimo do foguetão, sorrindo alarvemente para a assistência.

Acenei-lhe para me dar a conhecer e ele, correspondeu-me com uma gargalhada altiva (Devia ser da altura).

O terceiro Secretário a contar da esquerda, aproximou-se de mim, de mão estendida, convi-

dando-me a um violento «shake-hand». Verifiquei cuidadosamente se não me faltava nenhum dedo, (influência dos filmes de «gangsters») e disse-lhe o que desejava.

Depois das apresentações da praxe a duzentos e setenta e cinco técnicos, vinte e dois cães e onze carros de combate, fui finalmente apresentado ao almejado satélite... e a entrevista começou:

— Diga-me, excelentíssimo senhor Satélite Artificial, como se chama?

— «Dog», um veículo interplanetário às suas ordens.

— Constou-me que V. Ex.^a esteve para ter outro nome. É isso verdade?

— Realmente assim é. Em princípio pensaram chamar-me «Falcão», mas como poderia sur-

uma viagem de mais de vinte e três quilómetros para me entrevistar, que me foi apresentado como sendo o «jornaleiro», (a calinada não é minha), mais extraordinário dos últimos três dias, não sabe que «Dog» é, afinal, a versão correcta e aumentada do termo «Cão» em linguagem vernácula? — Meu amigo, se continua a mostrar essa ignorância, recuso-me terminantemente a dizer-lhe o que o senhor pretende e certamente o Director do seu jornal o convida, pura e simplesmente a colaborar na página infantil.

Sorri envergonhado e balbuciei um «sorry» com pronúncia de Alcibadeche, enquanto me preparava para desfechar mais algumas perguntas.

— Diga-me Mr. Dog, (volta-

meu foguetão transportador, espero passar a gravidade, e até conseguir uma gravidade própria, o que torna o caso bastante anormal.

— Mas, como é isso possível? — Pergunte ao décimo sexto secretário a contar da esquerda, pois foi ele quem tratou desse problema.

— Muito bem, Sendo assim, pensa tornar à Terra depois de fazer a voltinha que julga, pelos espaços siderais?

— Uma vez libertado do Globo Terrestre, só cá voltava se fosse parvo, compreende? — Isto por aqui está cada vez mais quente e não tarda o dia em que os treinadores de futebol passem a ser dominados pelos jogadores.

— V. Ex.^a também entende de futebol?

— Se entendo! Há alguma coisa que um satélite artificial não entenda? O senhor é que, pelo que estou vendo, não percebe de coisa nenhuma.

Olhei-o ofendido, pois até esse momento não vira satélite tão irreverente.

— Senhor Dog, lamento informá-lo de que estou a perder a paciência. Se continua com essas padinhas, chego ao jornal e digo o pior possível de si. Lembra-se de que sou repórter e que por consequência tenho a pena e o papel na mão.

— Tenho a certeza de que não é capaz de fazer isso...

— Não sou, porquê?

— Muito simplesmente porque eu não sou árbitro de futebol, nem tão pouco treinador.

Virei-lhe as costas. Decididamente este satélite era muito «sabido».

De repente ouvi uma enorme explosão. Voltei-me rapidamente, ainda a tempo de o ver elevar-se no espaço, com um sorriso trocista na sua face etérea. (Como se os satélites tivessem face...)

NARRADOR



gir qualquer mal entendido, em virtude de já existir lá no seu país uma Esquadra com esse nome, os meus padrinhos resolveram tirar-me o «Fal» e deixaram só o «Cão».

— Mas, não é esse o nome que V. Ex.^a disse. Se não estou em erro, tinha-me dito que se chamava «Dog».

— Ouça lá, seu refinadíssimo ignorante, então você, que fez

ra-me o meu habitual dinamismo), pensa alcançar a Lua?

— A Lua? — disse ele admiradíssimo — não, a Lua não, nem a Lua nem coisa parecida. Os meus voos são outros. Os meus anseios são mais elevados...

— Mas, já alguns dos seus antecessores, segundo dizem os jornais, se conseguiram libertar da gravidade da Terra.

— Realmente isso foi um caso muito grave, mas eu, meu amigo, apoiado aqui na força do

EXORTAÇÃO!

PELO MAJOR FRANCISCO JOSÉ ROSA



Jovens de Portugal: É para vós este apelo. É a vós que me dirijo, procurando, através da palavra, dizer-vos alguma

coisa sobre o que é e o que representa a Força Aérea.

A Força Aérea, evolução natural da Aeronáutica Militar, ao adquirir, há meia dúzia de anos, a sua independência contraiu, para com a Nação, uma enorme responsabilidade por ser o mais alto baluarte em que se apoia a sua defesa, e ainda por ser a garantia de uma paz duradoura.

Quanto de vós, planejando o futuro, não teriam pensado em vir para a Força Aérea, sendo nisso contrariados pelos vossos familiares que, agarrados a preconceitos, se opõem à satisfação do vosso desejo de serem aviadores.

Contudo, posso afirmar-vos, e as estatísticas confirmam-no, que dado o avanço da técnica, dada a segurança que as aeronaves e os elementos que para elas trabalham oferecem, o avião dá hoje lugar a menos acidentes que o automóvel. De resto, onde está o homem, está o perigo.

Porém, servir na Força

Aérea não implica que se tenha de ser piloto, uma vez que ela é constituída por um sem número de especialidades que a completam, especialidades essas que permitem, aos que nela servem, ainda que tal servir seja apenas o cumprimento do serviço militar obrigatório, habitá-los à escolha de uma profissão que de outro modo seria difícil alcançar.

Ela é ainda o meio que vos permite, através dos seus múltiplos cursos, das viagens, do contacto com outros povos, adquirir uma cultura geral elevada e o conhecimento de novos horizontes, satisfazendo assim muitos dos vossos anseios, muitos dos vossos sonhos.

A Força Aérea, escola de homens e de virtudes, que apesar de jovem conta já nos seus anais feitos gloriosos de que tanto se orgulha, tem uma missão a cumprir: DEFENDER PORTUGAL, mantendo indestrutível a sua unidade e liberdade.

Nenhum de vós, jovens portugueses, podeis ficar indiferentes a tão elevada missão que, trazendo em si própria a razão da nossa existência, necessita para o seu cumprimento da vossa mocidade, da vossa inteligência, do vosso entusiasmo.

Por tudo isto, ao apelo: — *Jovens de Portugal, a Força Aérea precisa de vós, deveis responder: PRESENTE.*

FALANDO à JUVENTUDE

Pelo tenente pára-quedista Campos Costa



O Sr. tenente pára-quedista Campos Costa realizou há tempos, na Escola Afonso Domingues, uma brilhante palestra

que foi escutada e aplaudida por muitas centenas de alunos e alguns professores.

Não queremos deixar de a arquivar nas nossas colunas, pois estamos certos de que todos os nossos jovens leitores irão meditar, após a sua leitura, no quanto tem de nobre servir a Força Aérea.

Tem o Subsecretariado de Estado da Aeronáutica procurado levar ao conhecimento da população escolar de todo o País, um número indispensável de ideias e de factos, que permitam a todos interessar-se, e a muitos abraçarem com decidida vocação um dos mais fascinantes ramos das actividades humanas: A Aviação. Será desnecessário exaltar a sua extraordinária importância, encarada nos seus dois aspectos mais representativos: o civil e o militar. Historiar os seus antecedentes, desde «o mais leve que o ar» — os aeróstatos — até às modernas máquinas de hoje seria longo, mas interessante. No entanto apenas digo, para se poder ver quão longe vão as raízes das coisas do Ar, que já Leonardo da Vinci apresentara e pusera em execução os planos de uma máquina voadora, facto que mesmo na sua época, causara verdadeiro assombro, muito mais — tida as devidas proporções — do que hoje as tentativas de viagens interplanetárias. O aspecto da minha palestra visa especialmente falar da Força Aérea Portuguesa nos dois ramos que dentro dela se podem seguir: a Aviação propriamente dita, e essa que é a mais nova e brilhante de todas as nossas Armas: Os Pára-quedistas. A importância da Aviação está amplamente demonstrada. Fazendo o seu aparecimento a sério, a meio da guerra de 14-18, em que um avião já por si era uma verdadeira lotaria, e isso compreende-se se atentarmos no fraco rendimento técnico da época; fazendo da guerra civil de Espanha seu primeiro grande ensaio, lançando-se abertamente à conquista duma supremacia sobre as chamadas Armas Clássicas, com a eclosão da II Guerra Mundial, onde o seu poder apressou as derrotas germânica e japonesa, a Aviação conquistou definitivamente as simpatias, e ao mesmo tempo o respeito e temor das multidões. Esta mistura de sentimentos tem a sua natural predominância na juventude, motivo pelo qual se procura em todo o Mundo conquistar essa mesma juventude, em proveito do Ar. Nós, portugueses, não podemos ficar indiferentes a esse movimento. Além do seu aspecto de ser-

viço militar, a compreensão, amparo e incitamento ao esforço que a Nação vem dispensando com a sua Força Aérea terão as suas naturais repercussões, no que para nós é também um problema da actualidade: A África e os seus movimentos de independência.

Não nos podemos esquecer de que as nossas províncias africanas correm sérios riscos. É dever de todos os portugueses obstar que esses perigos se efectivem. Mas como evitá-lo se a África está lá tão longe? A resposta única e óbvia será: Uma Aviação poderosa e eficiente. Porque só ela com a sua extraordinária mobilidade e rapidez de acção, a despeito das exigências e servidões de funcionamento, poderá no momento e local apropriados estar presente, e garantir a inviolabilidade dos nossos territórios. Esta razão, só por si justifica todo o interesse que a F. A. P. nos possa merecer. Chamarmos a atenção para ele é o que me proponho fazer com estas breves palavras. Servindo na F. A., a juventude encontrará a plena realização dos seus sonhos de aventura e emoção, e a certeza de servir uma causa bem nobre. Mas devo notar que na Aviação não se serve só como piloto. É tão emocionante e honrosa qualquer das outras especialidades que a ela estão ligadas, todas servindo a vocação e anseios da mocidade. Mas indubitavelmente, a mais apaixonante e arrojada é a de pára-quedista. Arma mais nova de todas as nossas Forças Armadas exprime bem que

no Portugal de hoje prevalece o fogo do heroísmo e aventura dos nossos maiores. Arma de elite em todos os países onde existe, nos seus componentes se devem algumas das mais brilhantes e inolvidáveis páginas de bravura e camaradagem em plena guerra.

Os seus elementos possuem no mais elevado grau aquele conjunto de qualidades que distinguem o verdadeiro militar: espírito de sacrifício, dedicação, coragem reflectida, camaradagem, amor pátrio, sentido do Dever. Aguerriadas, magnificamente treinadas e fortemente moralizadas, estas tropas constituem só por si um elemento de combate do mais alto valor. Acções brilhantes como as de Creta, Normandia e Dieu-Bien-Phu, ficarão para sempre inesquecíveis e atestam amplamente a eficiência de tais soldados.

As exigências físicas e morais para a admissão são a garantia de que o pessoal escolhido em nada desmerecerá das tarefas violentas e perigosas que lhe serão confiadas. Essas qualidades aliadas a um permanente e elevado treino, fazem do pára-quedista o combatente por excelência, capaz de sozinho resolver as situações mais delicadas, ser cavalheiresco com o adversário, e por paradoxal que pareça dele não esperar clemência. Morre mas não se rende. Compreender-se-á assim porque todos temos desejo e orgulho em ser pára-quedistas.

Tal como há pouco me referi à aviação como elemento preponderante da nossa política do Ultramar, posso também dizer que as tropas pára-quedistas são o complemento integrante para a defesa das nossas províncias.

Sem a ocupação efectiva do solo não se pode garantir a



nossa permanência. Em condições adversas, em regiões desconhecidas e com indígenas hostis, ousa afirmar que só os pára-quedistas, pelas elevadas qualidades que possuem, estão aptos a desempenhar com a máxima eficácia a sua missão. Estou certo de que o ingresso nestas tropas será do maior agrado da juventude, pelo que representa de honroso.

Advirto porém que nelas a vida é dura mas compensadora. E os interesses da Nação não se compadecem com fáceis maneiras de viver. Dedicar-lhe alguns anos da nossa existência não é apenas um dever, é uma garantia da sua sobrevivência. A F. A. está naturalmente indicada para nela servirem todos aqueles para quem os interesses nacionais não são palavras vãs. A Força Aérea espera por vós.



Os oficiais e soldados do Grupo Tático de Mísseis n.º 58 da Força Aérea dos Estados Unidos, na Alemanha, acabam de exibir na Exposição Internacional Aérea de Paris, a sua mais recente arma de guerra, ou seja, o míssil MARTIN MACE.

O General J. Timberlake visitou este grupo em 7 de Agosto, o qual estacionava, nessa altura, na Base Aérea de Sembach, na Alemanha, e que exibia a referida arma de guerra como fazendo parte integral do material de defesa da NATO na Europa. A elevada mobilidade, facilidade de penetração a 600 milhas no território inimigo, sem estar sujeita a interferências electrónicas, desafiando a baixas altitudes a interferência das correntes aéreas, tornam esta arma uma das mais potentes defesas da Organização da NATO na Europa.

Nova Geração de Rádios para Controle de Tráfego Aéreo

A Rohde & Schwarz apresenta a nova família de rádios R&S® Série 4200.

Uma nova geração de rádios multicanais VHF/UHF destinados ao controle de tráfego aéreo civil e militar vem completar a lendária R&S® Série 200. Os rádios R&S® Série 4200, graças ao seu conceito modular e digital, são extremamente fiáveis, compactos e preparados para futuras normas de transmissão digital.

A família R&S® Série 4200 é constituída por diversas configurações que diferem nos tipos de módulos utilizados. As variantes disponíveis são: o transceptor, emissor e receptor.



www.rohde-schwarz.pt

75 Years of
Driving
Innovation

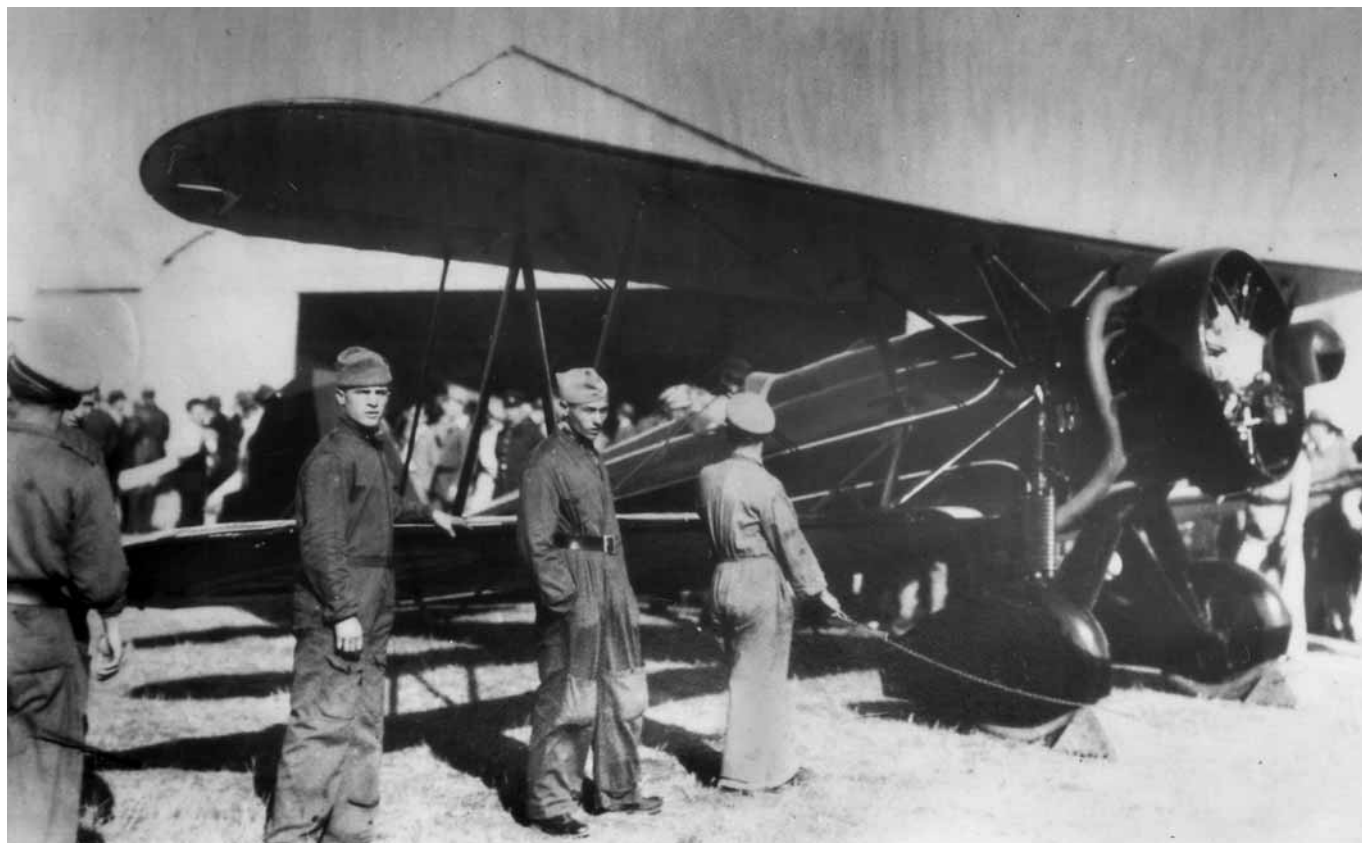

ROHDE & SCHWARZ

A pesada herança de Costa Macedo

CAPRONI Ca-113 “Farfalla”

2ª PARTE

Texto SAj Pedro Manuel Ferreira Fotos AHFA



Ca-113 *Farfalla* junto aos hangares do campo da Amadora

PLÊIADE DE ASES NA ESTREIA DO FARFALLA

Devido ao excepcional virtuosismo que vinha evidenciando nas competições em que participava, o tenente Costa Macedo perfilava-se como o sucessor natural de Plácido de Abreu, ocupando de certa forma o vazio por este deixado. Assim sendo, no Outono de 1934, coube-lhe a missão de recepcionar em Itália o monolugar Caproni Ca-113, n/c 3519, que estava inicialmente destinado ao seu malogrado camarada.

Efectuadas as provas de aceitação e cinco voos de treino com a duração total de 02h10, realizados entre os dias 19 e 24 de Setembro, Costa Macedo iniciou o voo *ferry* para Portugal, cumprindo as seguintes

etapas: **Dia 25:** Milão – Cannes (01h45), Cannes – Marselha (00h50), Marselha – Toulouse (01h55); **Dia 26:** Toulouse – Biarritz (01h15), Biarritz – Burgos (01h10), Burgos – Espinho (02h30); **Dia 27:** Espinho – Granja do Marquês (01h10). Costa Macedo aterrava, finalmente, na Escola Militar de Aviação após um total de 10h35 de voo. O avião, equipado com um motor Armstrong Siddeley de 350 cv, possuía um invulgar esquema de pintura, onde dominavam as listras vermelhas e pretas na fuselagem e no extradorso dos planos superior e inferior, além de outros desenhos que lhe conferiam a aparência de uma borboleta gigante. Daí o nome *Farfalla* (borboleta) com que foi baptizado.

A 3 de Outubro de 1934, teve início a

actividade operacional do recém-chegado avião, com o tenente Costa Macedo a realizar um voo de treino de 20 minutos, a uma altura máxima de 300 metros, tendo efectuado duas aterragens.

A apresentação pública do *Farfalla* aconteceu no mês seguinte, no dia 4 de Novembro, no campo da Amadora, durante o Festival Aéreo de homenagem póstuma a Plácido de Abreu. O evento, o maior que se havia realizado até então em Portugal, foi organizado pelo Aero Clube de Portugal, em colaboração com o *Le Petit Parisien* e a empresa de eventos aeronáuticos *Air Propagande*, e reuniu, além de Costa Macedo, o melhor piloto português de alta acrobacia, grandes “ases” como Detroyat, Cavalli e Novak que haviam sido adversá-

rios de Plácido de Abreu em Vincennes. Eram também esperadas as campeãs femininas de acrobacia nos respectivos países, a francesa Hélène Boucher e a alemã Liesel Bach. Faziam ainda parte do eclético programa exercícios em trapézio, suspensão de um avião, e descidas em pára-quadras.

Pela primeira vez em Portugal, ver-se-ia evoluir uma formação aérea acrobática, no caso a patrulha francesa da *École d'Avia-*

assistir ao Festival *Plácido de Abreu*, cuja receita reverteria para o filho do piloto.

Costa Macedo abriu o programa oficial de acrobacia com o Caproni que ia subindo "ligeiro, a obedecer ao pulso firme". O aparelho, "a que muitos desejariam ver dado o nome de Plácido de Abreu, parece uma águia enorme, a dominar o espaço, de asas vermelhas e pretas, abertas no ar suavíssimo da tarde que desce". Durante dez minutos, Macedo "prende a aten-

Noutro periódico, ainda a propósito da actuação de Costa Macedo, podia ler-se: "Uma técnica bastante interessante, ele deslumbrou, positivamente, quantos presenciaram maravilhados, a sua infinita série de demonstrações acrobáticas, feitas com segurança e uma arte digna dos melhores e mais entusiásticos elogios. Ao chegar a terra, o arrojado aviador foi objecto duma calorosíssima ovação e muito cumprimentado e felicitado pelos seus camaradas nacionais e estrangeiros."

Enfim, a estreia oficial de Costa Macedo aos comandos do Ca-113 *Farfalla* não poderia ter sido mais auspiciosa, valendo-lhe um louvor atribuído pelo Ministro da Guerra, por ter patenteados "...em concorrência com aviadores estrangeiros, as suas qualidades de perícia e arrojo, nos vários exercícios de acrobacia que apresentou perante uma assistência numerosa de portugueses e estrangeiros".

Constituíram, também, destaques as demonstrações de Novak e Detroyat. O piloto checo com o seu Avia-Walter pintado de vermelho, com uma cegonha branca estampada no leme de direcção, asas de azul ferrete, que parecia "um simples brin-



Amadora, 9 de Junho de 1935, o Tenente Costa Macedo no *Farfalla*, após a sua actuação



Ca-113 *Farfalla* na corrida de descolagem

tion d'Étampes, constituída pela elite dos aviadores acrobatas franceses, com três aviões Morane-Saulnier MS 230. Ainda de França, viria a Esquadrilha de Bombardeamento de Chartres, constituída por três bi-motores Marcel-Bloch.

Naquele longínquo domingo, a "Amadora e cercanias" foram alvo de uma "extraordinária romaria" de gente que queria

ção de todo o campo. As suas provas são correctas e tecnicamente perfeitas. *Looppings*, voos invertidos, *tonneaux*, voo reduzido e *folha morta*, são proezas que arrancam à multidão aplausos entusiásticos e muito merecidos. E Costa Macedo toca, por fim, impecavelmente, a pista, e leva o seu aparelho para o local de concentração, entre vibrantes aplausos".

quedo nas suas mãos, obedecendo pronta e seguramente à sua vontade arrojada". Quanto ao francês, acabado de aterrar vindo de Biarritz, arrancou simplesmente a melhor exibição da tarde, culminada com o seu famoso "voo doido", em que o aparelho parecia não obedecer ao comando, oscilando irregularmente, caminhando "de lado, como embriagado, parece tropeçar,

e no auge dessa aparente loucura, Detroyat submete-o e o avião retoma o seu andamento normal e correcto”.

No jornal *Os Sports*, edição de 5 de Novembro, podiam ler-se estas curiosas apreciações, tecidas pelo repórter que cobriu o evento: “...foi a primeira vez que em Portugal se fez verdadeiramente aviação na plenitude da sua beleza transcendente, como espectáculo de arte requintada, que prende e emociona até aos limites da sensibilidade.” Mais adiante, considerava que o festival havia sido um “espectáculo bom de mais para o nosso público, ainda não preparado para compreender a aviação desportiva em todo o seu significado de beleza. Talvez terá contribuído o facto de o público ter ficado demasiado distanciado da área de exibição dos aviões”.

No domingo seguinte, 11 de Novembro, organizada pelo Aero Clube de Portugal e *Air Propagande*, teve lugar a “Primeira Grande Festa Aérea Internacional do Porto”, no improvisado campo da Senhora da Hora, cuja receita se destinava a um fundo de assistência às famílias dos “Mártires da Aviação”. Estiveram presentes muitos dos protagonistas da semana anterior, incluindo naturalmente Costa Macedo com o seu Caproni, mais a “grande revelação de 1933”, a jovem aviadora francesa Hélène Boucher que não havia chegado a tempo de se exibir na Amadora, pois ficara retida em Burgos devido às condições meteorológicas desfavoráveis. Léno, como era carinhosamente tratada pelos seus compatriotas, morreria duas semanas depois, em 30 de Novembro, durante um voo de treino sobre o aeródromo de Guyancourt, quando o seu Caudron Rafale se despenhou no seguimento de uma aterragem falhada.

A crítica foi unânime em considerar o certame um “espectáculo empolgante” e ao mesmo tempo “inédito para a maioria dos portugueses do norte do País” que puderam apreciar a actuação do “arrojado” tenente Costa Macedo, um “digno competidor” dos “ases” internacionais que evoluíram nos céus da Cidade Invicta.

A ETERNA PRESENÇA DE PLÁCIDO DE ABREU

No seguimento da nota nº 899, de 8 de Dezembro de 1934, dois dias depois o Caproni Ca-113 seria aumentado à carga do material aeronáutico da EMA e à Di-

visão de Instrução, sendo-lhe atribuído o nº 1 escolar (Ordem Escolar nº 344 de 10 de Dezembro de 1934 da EMA). A partir da Primavera de 1935, face às alterações ocorridas na atribuição da numeração às aeronaves da Aeronáutica Militar, o avião receberia o nº 501.

Na Primavera de 1935, o aeródromo da Amadora acolheu mais um certame internacional de aviação, integrado nas festas da cidade de Lisboa. Foi o último festival aéreo que se realizou na Amadora (o GEAR seria extinto em 1938) e seria necessário aguardar muitas décadas para que Portugal acolhesse outro evento aeronáutico com a grandiosidade deste. A primeira quinzena de Junho foi, aliás, pródiga em acontecimentos ligados à aviação: além do citado festival, a 9, decorreu de 1 a 15, no Palácio das Exposições, no Parque Eduardo VII, a I Exposição Internacional de Aeronáutica, em que a grande atracção foi o autogiro La Cierva; de 6 a 9, o I Rallye Aéreo Internacional, com chegada ao campo da Amadora, vencido por Edouard Brett que arrecadou o prémio de 5.000\$00; finalmente, ao final da tarde do dia 10, o dirigível alemão *Graff Zeppelin* passou sobre Lisboa e Sintra, onde “foi aguardado durante cerca de treze horas, sob o mau tempo, por milhares e milhares de pessoas” que se acantonaram no aeródromo da Granja do Marquês, lançando para o centro da pista três malas contendo correio.

Segundo *Os Sports*, o “imponente” espectáculo de acrobacia e pára-quedismo da Amadora foi “porventura mais brilhante” que o realizado no mesmo local no ano anterior e “que muito deve ter contribuído para desenvolver, entre nós, o gosto pela aviação e pelas emoções que os espectáculos deste género despertam já no nosso público.” E prosseguia: “Desta vez tivemos, a par dos melhores portugueses de acrobacia, como Costa Macedo e Dias Leite, virtuosos como Marcel Doret, ases como o nosso já conhecido Novak, aviadores famosos como o alemão Fischer; e também a paraquedista Edith Clark (...); e ainda o grupo de aviadores espanhóis que trouxe a Portugal o engenhoso aparelho inventado por La Cierva.” Da vizinha Espanha veio, também, o capitão Joaquín García-Morato que se exibiu “em arriscadas e difíceis acrobacias”. O mesmo Gar-

cia-Morato que iria notabilizar-se ao serviço da aviação *Nacionalista*, nos combates aéreos travados durante a Guerra Civil Espanhola (1936-39), abatendo comprovadamente 40 aviões inimigos...

Relativamente à exibição da dupla lusa, o capitão Dias Leite, do Grupo de Caça de Tancos (GIAPC), realizou alguns voos num veloz biplano Hawker *Fury*, descrevendo, segundo o articulista, “impressionantes picanços a razar terreno.” Quanto a Costa Macedo, *Os Sports* realçava os “exercícios esplêndidos” efectuados no Caproni. Mais expansiva seria a opinião do repórter de *O Século* em relação ao “arrojado aviador”, o qual “realizou, com extraordinária perícia, uma série difícil de figuras de acrobacia, algumas bastante arriscadas e que causaram profunda emoção no público.” Mais adiante: “Costa Macedo que se exibiu no Caproni encomendado pelo malogrado Plácido de Abreu que o não chegou a utilizar, descreveu com uma correcção impecável todas as figuras de acrobacia, algumas de cunho pessoal. Mostrou-se, mais uma vez, um acrobata de grande classe, com quem se poderá contar no torneio internacional de aviação. A sua aterragem foi magnífica, a pouca distância da assistência que o aclamou em delírio. O aparelho foi cercado por dezenas de pessoas, ao mesmo tempo que se agitavam lenços e a multidão, para ovacionar o aviador, tentava romper os cordões de soldados estabelecidos em volta do campo.”

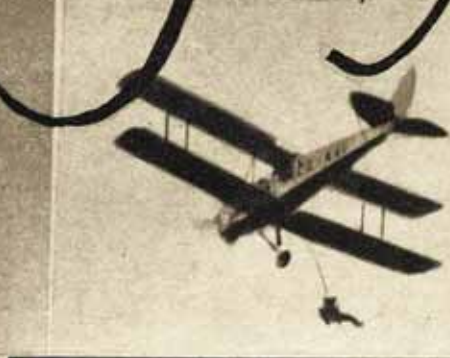
O enviado do *Diário de Notícias* afinou pelo mesmo diapasão. Após a exibição de Marcel Doret que, segundo as crónicas, arrebatou o público nomeadamente com os seus voos rasantes, Costa Macedo no seu Caproni “negro e vermelho listrado foi para o ar confiante. (...) Os exercícios foram esplêndidos, confirmando a sua perícia e a sua técnica. Com naturalidade fez os clássicos *loopings* e *renversements*, viragens perfeitas, *picansos* trepidantes, bonitas *glissagens* e aguentou-se muito bem nos voos invertidos, denotando notáveis progressos (...).”

Costa Macedo voou pela última vez o *Farfalla* no dia 8 de Janeiro de 1943, con-

À direita, destaque dado pelo *Notícias Ilustrado*, edição nº 335 de 11 de Novembro de 1934, à festa de homenagem a Plácido de Abreu que constituiu, igualmente, o maior acontecimento do género que se realizou, à data, em Portugal



O festival aéreo da Amadora



LISBOA assistiu no passado domingo ao maior festival aéreo realizado em Portugal. Dezenas de milhares de espectadores assistiram à brilhante demonstração, vitorizando os intrépidos aviadores.

EM CIMA: O aparelho de Detroyat chegando ao aerodromo da Amadora.—A DIREITA: O tenente Costa Macedo e a pára-quedista Edith Clark.—AO CENTRO: Um aspecto do Campo da Aniação.—(Fotos «Notícias»).—AO FUNDO E A DIREITA: Espectadores vendo descer os pára-quedas.—(Fotos V. Rodrigues).





O Caproni Ca-113 destinado a Portugal à saída da fábrica, em Milão, ostentando na fuselagem o n/c 3519

forme inscrito na respectiva “Caderneta Individual dos Serviços Aéreos”. Tratou-se de uma missão de treino com a duração de 12 minutos. Este piloto registou um total de 109 horas de voo aos comandos do Ca-113, correspondentes a 3,24% do total de horas voadas (3.368) ao longo da sua carreira militar.

Mas o derradeiro voo do *Farfalla* aconteceria no dia 2 de Dezembro de 1943, na Granja do Marquês, sendo o avião pilotado pelo 1º cabo Luiz Roberts Rau que nele efectuou um voo de 16 minutos, com acrobacia. Costa Macedo, com o posto de major, exercia à data as funções de 2º comandante da Base Aérea de Sintra.

Embora não existam registos oficiais de mais voos do Ca-113 para lá da data atrás apontada, em Outubro de 1944, no seguimento da reorganização do Grupo Escolar e consequente redistribuição do respectivo pessoal e material, o avião ficou adstrito à 3ª Esquadrilha do referido Grupo, juntamente com os Martinet I, Hawker *Hind* e Vickers (Ordem de Serviço nº 290 da Base Aérea nº 1 (BA1) de 16 de Outubro de 1944).

Finalmente, no ano seguinte, o *Farfalla* seria retirado definitivamente de serviço. Assim, a Ordem de Serviço nº 39 da BA1, de 8 de Fevereiro de 1945, refere: “Que em conformidade com a nota nº 269 da 2ª Rep. do Comando Geral da Aeronáutica militar, de 6 do corrente, seja abatido à carga de Material Aeronáutico desta Base, o avião Ca. 113 nº 501, custo de 300.000\$00.

Além de Costa Macedo, raros foram os pilotos que tiveram o privilégio de voar o



Amadora, 9 de Junho de 1935, destaque da página do *Notícias Ilustrado* onde se pode ver, em cima, à direita, o piloto checo Novak, junto ao seu aparelho

Caproni, o que quando sucedia era recebido como uma verdadeira bênção, sendo, no dizer de Eduardo de Almeida, antigo piloto da Força Aérea, “o *rebuçadinho* mais desejado pelos entusiastas da acrobacia!”

Décadas depois, em 1958, o general Costa Macedo, lembrando Plácido de Abreu, deixava registado, pleno de emoção: “(...) quando eu voava o Caproni que lhe era destinado e que só esteve pronto depois da sua morte, senti inúmeras vezes a sua presença como um incentivo e um amparo moral.” ✠

FONTES

Arquivo Histórico da Força Aérea; Biblioteca Nacional; Centro de Documentação do *Diário de Notícias*.

BREVE NOTA BIOGRÁFICA DO GENERAL PILOTO-AVIADOR CARLOS MÁRIO SANCHES DE CASTRO DA COSTA MACEDO

Natural de Viana do Castelo, onde nasceu em 10 de Julho de 1905. Foi incorporado na Escola de Guerra em 12 de Agosto de 1921 para frequentar o curso de pilotagem, vindo a obter o *brevet* em 14 de Julho de 1928, na Escola Militar de Aviação, na Granja do Marquês, Sintra, unidade que sob a designação de Base Aérea nº 1 viria a comandar entre 9 de Junho de 1947 e 30 de Setembro de 1952. Em 23 de Setembro de 1953 assumiu as funções de Chefe do Estado-Maior da Força Aérea, cargo que manteve até 22 de Agosto de 1960.

Da extensa lista de condecorações com que foi agraciado, salientam-se a Ordem Militar da Torre e Espada do Valor, Lealdade e Mérito (Grau de Oficial), de Grande-Oficial da Ordem Militar de Avis, bem como duas Medalhas de Ouro de Serviços Distintos e a Grã-Cruz da Medalha de Mérito Militar. O General Costa Macedo faleceu em Lisboa em 30 de Janeiro de 1974.

PIONEIRAS DA AVIAÇÃO MUNDIAL

1903 – 1912

2ª PARTE

Texto Fórum 9G's



Harriet Quimby (1875-1912)

A norte-americana Harriet Quimby nasceu no Estado do Michigan no ano de 1875. Filha de fazendeiros que se mudaram de armas e bagagens para São Francisco no início do séc. XX devido à crise que atravessava então o sector agrícola nos Estados Unidos, Harriet cedo demonstrou que era muito mais que uma menina do campo. Na Califórnia tomou o gosto pelo jornalismo muito por causa do seu talento inato para a escrita e faro para as notícias, facto que a levaria a dar o salto para a costa leste dos EUA em 1903, para a gigante e sofisticada Nova York. Aí trabalhou para a revista de informação *Leslie's Illustrated Weekly* como fotojornalista, tendo inclusivamente ganho vários prémios fotográficos. Independente, e orgulhosa desse facto, conduzia o seu próprio carro e ganhava o suficiente para se sustentar a si e aos seus pais. Era o que se pode chamar uma mulher à frente do seu tempo.

O seu interesse pela aviação surgiria em 1910 quando se deslocou ao Torneio Internacional de Aviação de Belmont Park em Long Island, Nova York, onde conheceria os irmãos John e Matilde Moisant, oriundos de uma família bastante ligada à aviação. Fascinada pelo desafio que seria aprender a pilotar um avião, Harriet começou a sua instrução logo no início do ano seguinte e a 1 de Agosto de 1911 caber-lhe-ia a honra de ser a primeira mulher norte-americana a receber o *brevet* pelas mãos do *Aero Club of America*, não tendo sido a primeira mulher a voar nos Estados Unidos, proeza que coube involuntariamente a Blanche Stuart Scott e

logo depois a Bessica Raiche. Entusiasmada, partiu em digressão pelos Estados Unidos e pelo México onde as suas exibições ficaram também conhecidas pelo facto de envergar um fato de voo pouco convencional, de cetim púrpura inteiramente feito por si. Adorando os desafios, é durante a passagem pelo México que lhe surge a ideia de atravessar o Canal da Mancha. Decidida, escreve uma carta de apresentação que pretende entregar pessoalmente a Louis Blériot. Embarca para Londres a 7 de Março de

1912, acaba por contar com o apoio do editor do *London Mirror* e é na condição de jornalista que viaja para Paris a fim de se encontrar com Blériot. Depois de encomendar o seu aparelho, a aviadora pretendia iniciar rapidamente os testes de voo, mas as condições climatéricas em França – e razões editoriais de cariz urgente – levariam a que Quimby tomasse a decisão de trans-

portar o seu aeroplano para Dover, no Reino Unido. E é assim que às 5h30 da manhã do dia 16 de Abril de 1912 Harriet Quimby descola para o seu histórico voo, de 59 minutos que a levou de Dover até à praia de Hardelot, perto de Pas-de-Calais. O seu feito, desafortunadamente, acabaria por receber pouca atenção por parte dos meios de comunicação social da época, visto no dia anterior se ter dado o naufrágio do transatlântico *Titanic*.

Após o regresso aos Estados Unidos, Harriet retomaria poucas semanas mais tarde o circuito de exibições de Verão e é aí que viria a encontrar a morte, a 1 de Julho de 1912, durante o *Third Annual Boston Aviation Meet*. A carreira fulgurante de 11 meses chegava ao fim, de uma maneira trágica quando, de forma inesperada, e durante uma demonstração de voo, o seu recém chegado bilugar Blériot a cuspiria e ao organizador do evento, William Willard, que seguia no lugar traseiro na condição de passageiro. Como a prática do uso do cinto de segurança ainda não tinha sido implementada, ambos acabaram por ser ejectados, mergulhando a caminho do solo.

O seu legado tanto de aviadora como de jornalista inspirou gerações vindouras de mulheres que lutaram pela igualdade de direi-

tos. Provavelmente a mais conhecida de todas viria a ser a também aviadora Amelia Earhart.

<http://www.harrietquimby.org/> •

http://www.centennialofflight.gov/essay/Explorers_Record_Setters_and_Daredevils/quimby/EX5.htm •

http://womenshistory.about.com/od/aviationpilots/p/harriet_quimby.htm •

<http://www.womeninaviation.com/harriet.html> •



■ Matilde E. Moisant (1878-1964)

Filha de emigrantes canadenses de origem francófona, Matilde Moisant era oriunda de uma família que tinha ligações à aviação, nomeadamente através dos seus irmãos John e Alfred. E foi precisamente na sua escola de pilotagem que Matilde aprenderia a voar em 1911, tendo recebido o *brevet* a 13 de Agosto desse ano, 12 dias depois da sua amiga Quimby, tornando-se na segunda norte-americana com *brevet*.

O ponto alto da carreira de Moisant ocorreu a 24 de Setembro de 1911, quando no *show* aéreo de Nassau, Nova York, Matilde logrou levar o seu monoplano à altitude de 1200 pés, recorde mundial absoluto para senhoras, arrecadando o troféu Rodman-Wanamaker e levando a melhor a Harriet Quimby e Hélène Dutrieu. Curiosamente esteve para ser presa por esse facto já que o xerife local a havia avisado que não voasse a um Domingo, mas a multidão, entusiasmada pelo feito, impediu que a detenção tivesse lugar.

Cedendo aos desejos da família após a morte trágica de John Moisant, seu irmão, em Dezembro de 1910, Matilde despediu-se da aviação a 14 de Abril de 1912 em Wichita Falls, Texas. Durante a 1ª Guerra Mundial ainda participou em alguns eventos de angariação de fundos da Cruz Vermelha, mas acabaria por se retirar para a fazenda que a sua família detinha em São Salvador.

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

http://www.ctie.monash.edu.au/hargrave/moisant_m.html •

http://www.nasm.si.edu/research/aero/women_aviators/matilde_moisant.htm •

<http://www.collectair.com/moisantindex.html> •

■ Hilda Hewlett (1864-1943)

A britânica Hilda Beatrice Hewlett nasceu em Vauxhall, Reino Unido, em 1864. Frequentou a *National Art Training School* (hoje *Royal College of Art*), tendo-se especializado em carpintaria, metalurgia e costura, algo que mais tarde vir-lhe-ia a ser útil quando se tornou aviadora.

O "bichinho" da aviação surge em 1909 quando assiste ao primeiro festival aéreo de Blackpool. No final desse ano parte para França a fim de estudar aeronáutica. É aí que conhece Gustav Blondeau, aviador gaulês, que viria a tornar-se seu sócio. No Verão de 1910, após ter re-



gressado a Inglaterra, abre com Blondeau a primeira escola de pilotagem britânica. Vários nomes conhecidos passariam pela sua escola de aviação, entre eles por exemplo Thomas Sopwith, que mais tarde constituiria a *Sopwith Aviation Company*, fabricante de um dos mais conhecidos caças da Grande Guerra, o Sopwith Camel.

A 29 de Agosto de 1911, Hilda Hewlett torna-se na primeira britânica a receber o *brevet*, tendo logo em seguida ensinado o seu filho Francis também a pilotar, ele que viria a ter uma carreira distinta enquanto aviador militar. Durante a Primeira Guerra, a parceria entre Hewlett e Blondeau daria frutos na *Hewlett & Blondeau Limited*, companhia que viria a construir sob licença no Reino Unido aeronaves Farman, Avro, Caudron e Hanriot em dez variantes distintas. Alguns anos após o final do conflito mundial, Hilda emigrava para a Nova Zelândia de modo a escapar à azáfama e confusão da vida quotidiana londrina, prosseguindo sempre ligada ao mundo da aviação até à sua morte em 1943.

http://en.wikipedia.org/wiki/Hilda_Hewlett •

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

<http://thethunderchild.com/YouFlyGirl/Pilots/HildaHewlett.html> •

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

http://www.dnzb.govt.nz/DNZB/alt_essayBody.asp?essayID=4H30 •

■ Lidia Zvereva (1890-1916)

A primeira aviadora russa, Lidia Vissarionovna Zvereva, era oriunda de uma família de militares de São Petersburgo. Educada no Instituto para Raparigas Czar Nicolau I, é aqui que Lídia toma contacto com a aviação já que a escola dispunha de um monoplano Farman. O rigor e extrema coordenação da sua pilotagem, e mais tarde das suas exposições, tornaram-na conhecida e por isso não seria de estranhar que a 22 de Agosto de 1911 Zvereva recebesse o *brevet* da Escola de Aviação Russa, tornando-se na primeira russa a obtê-lo.

Lidia participa em vários festivais aéreos com outros aviadores, entre eles o seu marido e antigo instrutor de voo Vladimir Slyusarenko. Em 1913, após a expansão da sua oficina e escola aeronáutica perto de Riga, Zvereva e o marido ganham um contrato, por parte do Estado Russo, para a construção de monoplanos Farman. O primeiro avião a sair da fábrica seria um Farman XVI, tendo dez sido construídos até ao Verão de 1914. Entretanto, as operações expandiram-se também para São Petersburgo com o advento da Primeira Guerra onde, para além de Farman, também Morane passaram a ser construídos. Até 1918, ano em que a oficina fechou devido a falta de material e pessoal, foram construídos alguns aviões diferentes como o Morane-G, o Lebed XII e até alguns protótipos.

Lidia Zvereva é também conhecida por ter sido a primeira avia-



dora no Mundo a efectuar um *loop*, utilizando para esse efeito um Morane, foi a 19 de Maio de 1914 (segundo relatos, pouco depois das 8 da noite) que Zvereva maravilhou a assistência do hipódromo de Riga com essa manobra. Infelizmente esta pioneira russa viria a falecer a 1 de Maio de 1916 depois de ter contraído febre tifóide. Tal era o respeito ganho entre os seus pares, ela que advogava a igualdade entre homens e mulheres no ar, que uma formação de vários aviões sobrevoou o seu cortejo fúnebre.

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

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

http://fr.wikipedia.org/wiki/Ly-dia_Vissarionovna_Zvereva •

<http://history-gatchina.ru/town/krylia/aviashkolae.htm> •

<http://www.ctrl-c.liu.se/misc/ram/x-slusarenko.html> •

■ Melli Beese (1886-1925)

Nascida a 13 de Setembro de 1886, em Dresden, Amelie Hedwig



Beese viu surgir a sua vontade de voar após ter estudado matemática, engenharia naval e aeronáutica. Em Novembro de 1910 visitou o primeiro aeródromo que operou em Berlim (Johannisthal) em busca de um instrutor que a ensinasse a voar, mas só em Dezembro é que alcançou o seu objectivo. Robert Thelens, um aviador americano, disponibilizou-se a ensiná-la a voar, infelizmente por pouco tempo pois, após um acidente onde Amelie se feriu, Robert desistiria da sua aluna.

Em Maio de 1911, já recuperada, Melli conheceu um instrutor chamado Von Mossner que permitiria Amelie fazer um voo a solo. Numa manobra publicitária, Amelie foi convidada a realizar o seu baptismo a solo durante um festival aéreo. Apesar da falta de apoio por parte de outros aviadores (e até algumas tentativas de sabotagem), Amelie voou sozinha a 13 de Setembro de 1911, data do seu 25º aniversário, tornando-se na primeira aviadora alemã a receber o *brevet*.

Em 1912, com a ajuda financeira da sua mãe, Amelie abriu uma escola de voo em Johannisthal. Após o casamento com Charles Boutard (um dos seus primeiros alunos), Amelie naturalizou-se francesa. Com o início da Grande Guerra foi considerada "estrangeira indesejada", detida juntamente com o seu marido e obrigada a internamento, facto que provocou o fim da sua escola. Após o Armistício, a sua vida não regressou à normalidade. Problemas pes-

sois e um acidente aéreo com alguma gravidade em 1925 quando se preparava para renovar o seu *brevet* levaram-na a cometer suicídio, um triste fim para esta pioneira alemã.

http://en.wikipedia.org/wiki/Amelie_Beese •

http://airplanewhiz.com/index.php?option=com_content&view=article&id=26:amelie-beese&catid=1:aviation-heroes&Itemid=54 •

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

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

<http://earlyaviators.com/ebeese1.htm> •

■ Conclusão

Depois de terem passado 100 anos desde o primeiro voo oficial creditado à francesa Raymonde de Laroche, em 22 de Outubro de 1909, não nos podíamos esquecer, como é óbvio, de fazer menção ao nosso país.

A honra de ser a primeira aviadora portuguesa coube a Maria de Lourdes Bandeira de Sá Teixeira que, a 6 de Dezembro de 1928,



Maria de Lourdes Sá Teixeira

receberia em Sintra o seu *brevet* de piloto civil. Não foi contudo a primeira mulher a cruzar os céus portugueses; tal feito seria alcançado por Bertrand Sanges, uma destemida parisiense de 22 anos que com o seu balão de ar quente realizou na nossa capital, em Junho de 1850, duas exibições aerostáticas consideradas espectaculares pela imprensa da época. A primeira demonstração levada a cabo por Madame Sanges teve início na praça de touros do Campo de Santana a 7 de Junho, tendo terminado nos arredores de Palmela; a segunda, a 23 de Junho, iniciou-se no mesmo local e findou na Cova da Piedade depois de 40 minutos de voo.

O sangue, suor e lágrimas destas pioneiras inspiraram gerações de mulheres, um pouco por todo o mundo, a seguir a carreira aeronáutica, não sendo hoje de estranhar que aviadoras tenham já entrado em combate e inclusivamente ido ao espaço como astronautas e cosmonautas. Vieram para ficar, granjeando elogios dos seus pares masculinos, graças ao caminho que as pioneiras da aviação desbravaram em todo o mundo para que a igualdade entre sexos um dia se tornasse possível também no ar. Muitas foram por nós injustamente esquecidas neste artigo... Camões disse-o de forma soberba:

**"Porque de feitos tais, por mais que diga,
Mais me há-de ficar inda por dizer."** ❖



Laboratório de Solos e Pavimentos

Grupo de Engenharia de Aeródromos da Força Aérea

Acreditado pela NP EN ISO/IEC 17025

IPAC
acreditação

L0162
Ensaios



Ensaios Acreditados



Ensaios Não Acreditados

Ensaios

- Solos • Agregados • Betão de Cimento
- Misturas Betuminosas • Avaliação de Pavimentos

O Laboratório de Solos e Pavimentos do GEFAFA está dotado de um corpo de Técnicos Especializados, constituído por Engenheiros e por Operadores de Laboratório, bem como dos meios materiais, que lhe permitem o cumprimento da sua missão de controlo das diversas obras.

São objectivos do Laboratório de Solos e Pavimentos a garantia da Qualidade dos trabalhos efectuados, a constante melhoria do serviço prestado e satisfação dos seus clientes e colaboradores. Concorre para o alcance destes objectivos o Sistema de Qualidade implementado, de acordo com a norma NP EN ISO/IEC 17025.

GEFAFA, 2615 Alverca do Ribatejo | Tel: 21 993 60 36 / 21 958 99 15 | Fax: 21 957 10 45 | E-mail: gafa.lp@emfa.pt

IO

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



IO INSTITUTO
ODONTOLÓGICO
DE LISBOA

**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

Tel.: 213 172 130

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

BLOHM & VOSS BV-40

O PLANADOR CAÇA-INTERCEPTOR

Texto Major PIL Adelino Cardoso



BV-40

Quando se toma conhecimento que, em 1944, foram construídas aeronaves sem motor da classe dos planadores para serem utilizadas como caças-interceptores dos aviões bombardeiros aliados que voavam a grande altitude, a primeira reacção será, certamente, que se trata de brincadeira.

Ainda que pareça incrível, foi um facto real.

Como é conhecido, nos termos do Armistício da I Guerra Mundial (1914/18), a Alemanha foi proibida de construir qualquer tipo de material bélico, inclusive aviões. Perante isto, os engenheiros aeronáuticos alemães dedicaram-se devotadamente ao desenvolvimento de inofensivos planadores, desenvolvendo e aplicando as mais modernas teorias de aerodinâmica. Muitos dos aviões alemães que se celebrizaram na II Guerra Mundial, começaram a voar como planadores que, quando oportuno, foram transformados em aviões de combate.

Em 1943, os aviões Boeing B-17 *Flying Fortress*, Consolidated B-24 *Liberator* e alguns Vickers-Armstrong *Wellington* começaram a desencadear violentos bombardeamentos no interior da Alemanha em plena luz do dia, provocando tremenda destruição, muito embora a artilharia antiaérea e os aviões de caça da Força Aérea Alemã (*Luftwaffe*) tenham abatido centenas desses bombardeiros.

Nestes confrontos, para além da dificuldade em alcançar a altitude a que os bombardeiros voavam, a grande quantidade de caças abatidos pelas armas defensivas dos pesados e lentos aviões invasores, levou o

Estado-Maior da *Luftwaffe* a concluir que os seus caças, apesar de bons caçadores, eram também bons alvos para os artilheiros aliados, devido à sua grande área frontal, especialmente os equipados com motores de cilindros radiais, como o famoso Focke-Wulf Fw 190 *Nariz Comprido* – um dos melhores caças da II Guerra Mundial –, que utilizava um motor BMW 139 de cilindros radiais em dupla estrela com cerca de 1,5 m de diâmetro. O hélice, que também era um elemento muito vulnerável, tinha cerca de quatro metros de diâmetro.

É evidente que os motores de cilindros em linha – como o britânico Rolls Royce Merlin ou o germânico Daimler-Benz DB – permitiam desenhar aviões mais esguios, com menor área frontal. Contudo, considerar um avião de caça mais ou menos vulnerável em função da sua área frontal, afigura-se desajustado.

A História demonstra que, quando a Alemanha começou a ser seriamente molestada pelos bombardeamentos aliados, os estrategas germânicos entraram em delírio e congeminaaram toda a sorte de projectos mirabolantes para combater os aviões invasores, que se revelaram irrealistas e inconsequentes. Foi assim com o Bachem Ba-349 *Natter* (Mais Alto nº 335, Jan/Fev 2003), o Messerschmitt Me-163 *Komet* (Mais Alto nº 330, Mar/Abr 2001), entre outros.

Embalado na onda das arrojadas iniciativas, o engenheiro Richard Vogt explorou o discutível ponto de vista operacional e projectou um minúsculo planador armado com dois poderosos canhões de 30 mm, que, em

1943, apresentou para apreciação do Mistério do Ar. Pese embora a devoção dos técnicos alemães pelos planadores, foi com grande surpresa que o meio aeronáutico tomou conhecimento que o exigente Departamento Técnico (*Technischen Amt*) do Ministério do Ar aprovara o projecto do *planador caça-interceptor* do engenheiro Vogt, atribuindo-lhe a designação Blohm & Voss BV-40.

O modo proposto para a operação consistia na utilização de um avião convencional que rebocaria dois ou três planadores BV-40 até altitude superior à das formações dos bombardeiros. Uma vez libertados, lançavam-se em violenta picada sobre os alvos que, subsequentemente, seriam despedaçados pelo fogo poderoso do canhão de 30 mm, após o que prosseguiriam para o local de aterragem, onde seriam preparados para nova missão.



Foto LuftArchiv.de

A sobrevivência da aeronave e do piloto assentava no formato esguio, na eficiente blindagem da cabina e na surpresa do ataque silencioso a grande velocidade, imaginada como muito próxima dos 900 Km/h.

A corrida de descolagem seria feita com o planador apoiado num trem de duas rodas que se separaria após a descolagem. Na aterragem a aeronave assentaria sobre um patim central semi-retráctil, no qual o planador se arrastaria até à imobilização. Em condições normais, a aterragem teria a ajuda aerodinâmica de um grande *flap* deflectido a 50°, que, nas aterragens de recurso, podia deflectir até 80°.

Quanto ao armamento, o projecto inicial previa o emprego de um único canhão Mk 108 de 30 mm, com 70 projectéis. Este por-

menor gerou opiniões divergentes sobre a eficácia da sua utilização. Estabeleceu-se o consenso que o piloto não teria hipóteses de fazer mais de um ataque, pelo que, para ser eficaz, o tiro das armas devia ser tão farto e concentrado quanto possível. Foi, então, decidido dois canhões colocados, cada um, na raiz das asas, repartindo as munições por ambas as armas, uma vez que a aeronave não suportaria mais peso.

Como o objectivo primordial era produzir uma aeronave que se apresentaria aos artilheiros dos bombardeiros como um alvo esquivo e diminuto, a fuselagem teria de ser extremamente baixa e estreita, o que obrigou a que o piloto se instalasse na incómoda e invulgar posição de deitado de bruços.

Os protótipos começaram a ser construídos sem interferir com a produção de quaisquer outros aviões. Foram obra de operários não especializados, na sua maioria vulgares carpinteiros e serralheiros. Eram, praticamente, inteiramente construídos em madeira.

O protótipo BV-40 media 5,70 m de comprimento, 7,90 m de envergadura, 1,63 m de



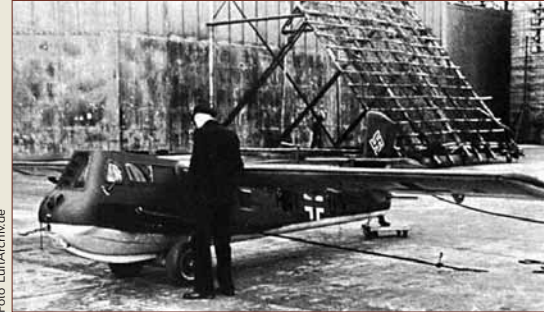
altura, o peso vazio era de 835 Kg e peso máximo de 950 Kg. A blindagem da cabina era responsável por cerca de 20% do peso vazio.

O primeiro protótipo, designado por BV-40 V1, começou os voos de teste nos primeiros dias de Maio de 1944, rebocado por um bimotor Messerschmitt Bf 110. O piloto do planador reportou que o protótipo se comportou bem, sendo, inclusive, controlável quando entrava na esteira de turbulência gerada pelo avião rebocador. O segundo voo teve lugar no dia 2 de Junho de 1944. O piloto fez a separação das aeronaves aos 800 metros de altitude, tendo, durante o voo picado, alcançado a velocidade máxima de 240 Km/h, após o que reduziu a velocidade para 150 Km/h, continuando a manter bom controlo. Iniciando nova redução de velocidade, ao atingir os 140 Km/h, surpreendentemente, perdeu o controlo abruptamente, despenhando-se violentamente no solo, espalhando os destroços

numa área de 25 metros. O piloto não sobreviveu ao embate no solo.

Em 5 de Junho de 1944, o segundo protótipo, designado BV-40 V2, iniciou os voos de teste. Três dias depois foi colocado a 2.200 metros de altitude, tendo, então, alcançado a notável velocidade de 330 Km/h num voo com ângulo de descida muito pronunciado.

O protótipo BV-40 V3 foi utilizado em tes-



tes de resistência estrutural e o BV-40 V4 sofreu grandes danos na aterragem num voo de teste realizado em fins de Junho de 1944. O programa de voos de teste prosseguiu com a utilização do protótipo BV-40 V5.

Em 27 de Julho de 1944, o BV-40 V6 foi rebocado por um Messerschmitt Bf 110 num trajecto de muitas milhas, realizando o primeiro voo a longa distância. O piloto do planador queixou-se que o voo foi fisicamente extenuante devido à incómoda posição de pilotar deitado de bruços, bem como pela localização dos comandos de voo. Este reparo motivou algumas alterações no interior da cabina, tornando-a mais confortável.

O programa básico de voos de teste foi completado no fim de Julho de 1944. Os BV-40 alcançavam facilmente os 2.000 metros de altitude e não apresentavam problemas quando voavam a 470 Km/h, com os técnicos a acreditar que era possível alcançar os 900 Km/h. As tentativas nesses sentidos saíram frustradas. Com o aumento da velocidade em picada, os lemes de inclinação trepidavam fortemente, obrigando a reduzir a velocidade. Alguns técnicos sugeriram que a redução de 40% da área dos lemes de inclinação resolveria o problema, o que outros contrariaram por considerarem que o controlo aerodinâmico seria seriamente afectado.

Enquanto os técnicos esgrimiam opiniões sem nada solucionarem, os férteis cérebros dos estrategas do Ministério do Ar começaram a idealizar fantasias sobre a evolução operacional dos futuros BV-40, tornando o projecto ainda mais extravagante do que realmente já era. Uma das fantasias consistia em

carregar o planador com pequenas bombas que seriam transportadas sob as asas e lançadas sobre as formações dos bombardeiros, assim como que uma chuva de bombinhas. A esta "chuvada" seguir-se-ia o ataque com os canhões, caso o planador ainda tivesse altitude suficiente para fazer a, supostamente, mortífera picada.

Ao argumento de que a nova modalidade de planador-bombardeiro iria acrescentar cerca de 700 kg ao peso máximo, incomportável para a descolagem, foi contraposto o emprego de pequenos foguetes auxiliares na descolagem, o que foi ridicularizado no meio técnico, dizendo-se que o planador acabaria por empurrar o avião rebocador.

Outra sugestão era dotar os BV-40 de um rudimentar sistema de piloto-automático e utilizá-los como bombas voadoras não tripuladas. O planador seria liberto do avião rebocador em determinado local à altitude estabelecida, donde partiria a caminho do alvo. Evidentemente que a probabilidade de acertar no alvo era diminuta, tendo em conta a influência dos ventos e das correntes ascendentes e descendentes no voo à vela.

O que não deixa de ser interessante, é que estas fabulosas ideias eram discutidas quando o BV-40 ainda não tinha alcançado o propósito do projecto. Na realidade, os aviões rebocadores nunca tinham conseguido levar os BV-40 a 5.000 m de altitude e a velocidade nunca passou de 500 Km/h.

Não obstante o seu futuro ser completamente obscuro, o Ministério do Ar manteve a ordem para a construção de 200 BV-40. No final de 1944, estavam construídos 19 BV-40. Apesar das tremendas carências provocadas pela guerra, a produção nunca foi interrompida, continuando a sair da linha de montagem à média de dois por mês.

O projecto do *planador caça-interceptor* da Blomh & Voss BV-40 – que nunca passou de mera hipótese – foi subitamente abandonado, facto a que a invasão das tropas Aliadas não deve ser estranha.

Segundo alguns investigadores, os BV-40 acabaram a sua existência de forma muito útil e digna, ainda que não tenham derrubado um único bombardeiro aliado. Inteiramente construídos em madeira, as suas estruturas crepitaram nas lares da enregelada população local, proporcionando-lhes algum conforto durante o terrível Inverno de 1944. ❌

FORÇA AÉREA PORTUGUESA COOPERA NA FORMAÇÃO DE SARGENTOS DA FORÇA AÉREA DE MOÇAMBIQUE

Texto e fotos Tenente-Coronel TMMA José Gomes



FORMAÇÃO DE SARGENTOS DO QUADRO PERMANENTE

Em 2005 o Ministério da Defesa de Moçambique manifestou interesse no apoio de Portugal para a criação da Escola de Sargentos das Forças Armadas (ESFA), tendo sido inscrito no Programa-Quadro de Cooperação Técnico-Militar um projecto com esse objectivo, hoje designado Projecto 8.

A Escola de Sargentos foi instalada no quartel de Boane, a cerca de 40 Km de Maputo com a missão de ministrar Cursos de Formação de Sargentos (CFS) que habilitem os formandos a ingressar no

Quadro Permanente, destinados aos três ramos das Forças Armadas.

AS ESPECIALIDADES DA FORÇA AÉREA DE MOÇAMBIQUE (FAM)

O interesse das Forças Armadas e as autoridades moçambicanas, em reabilitar a Força Aérea, dotando-a de aviões de instrução e transporte, mereceu do Ministério da Defesa de Portugal e da Força Aérea todo o empenhamento. O apoio das autoridades portuguesas tem-se traduzido na cooperação dada à formação de pilotos aviadores na Academia Militar Marechal Samora Machel (AMMSM) e

ao apoio técnico prestado ao desenvolvimento dos cursos de técnicos de manutenção de aeronaves nas especialidades de Mecânicos de Material Aéreo (MA) e Mecânicos de Material Electrónico (ME) e numa segunda fase as especialidades de Controlador de Tráfego Aéreo e Assistência e Socorro.

OS CURSOS

A ESFA iniciou a actividade no ano lectivo de 2008, inicialmente com especialidades do Exército, e em Março de 2009 com especialidades do Exército, Armada e Força Aérea.

reconhecida pelo Ministério da Educação.

FORMADORES E ASSESSORIA DA FAP



No ano lectivo de 2009, tiveram início os cursos da Força Aérea das especialidades de Mecânicos de Material Aéreo (Electro-Mecânicos) e Mecânicos de Material Electrónico (Electro-Aviónicos) cujos currículos foram desenhados de forma a satisfazer as futuras necessidades da FAM, obter homologação das autoridades da aviação civil e equivalência à 12ª classe

Nas cadeiras da área da aeronáutica, os formadores nomeados são militares moçambicanos assessorados por militares da Força Aérea Portuguesa, aproveitando os conhecimentos anteriormente adquiridos e formação técnica e pedagógica recebida em Portugal, no Centro de Formação Militar e Técnica da Força Aérea (CFMTFA) com o objectivo de, a seu tempo,

dotar a ESFA de autonomia pedagógica.

A Assessoria Técnica aos cursos na área da aeronáutica é coordenada pela Direcção de Instrução que em colaboração com a Direcção Geral de Defesa e Política Nacional (DGPDN), a Secção de Cooperação Técnico-Militar (SCTM), o CFMTFA e os demais órgãos da Força Aérea, selecciona e apoia os assessores do projecto.

PERSPECTIVAS FUTURAS

A Escola de Sargentos das Forças Armadas funciona nas instalações anteriormente utilizadas pelo Exército português e posteriormente pelas Forças Armadas de Segurança e Defesa de Moçambique. Os edifícios encontravam-se degradados mas graças ao esforço realizado durante o ano de 2009 as melhorias são notórias embora ainda longe do ideal. As condições para o ensino de matérias práticas da área da aeronáutica são escassas, pelo que se encontrou a solução de fazer deslocar os alunos à Base Aérea de Mavalane e à Escola Prática de Aviação (EPA), onde existem aeronaves desactivadas, algum material sobressalente em armazém, hangares e antigas oficinas. Esta deslocação efectuar-se-á uma vez por semana durante os dois primeiros anos lectivos e em permanência no terceiro ano.

A Escola Prática de Aviação da Força Aérea de Moçambique, sediada no interior da Base Aérea de Mavalane possui, actualmente duas aeronaves Cessna, uma 152 e outra 172 e, será o embrião da futura Força Aérea uma vez que é intenção da FAM dotar esta escola das valências de ensino da área específica da aeronáutica: pilotagem, manutenção e apoio de aeródromo. Neste sentido, estão a decorrer obras de beneficiação das instalações que permitam dotar a escola de salas de aula com equipamento laboratorial de apoio didáctico. Como contributo para este objectivo foram oferecidos à EPA duas unidades de *Computer Based Training* para o ensino de sistemas de aviónicos, de modo a permitir que as competências práticas dos cursos possam aí ser ministradas.

Todas estas iniciativas serão alvo de um envolvimento significativo a partir de 2010 com a consagração de um projecto no próximo Programa-Quadro (2010/2013) para apoiar a organização da FAM. ✖

Visita do Secretário de Estado da Defesa à Academia da Força Aérea

A Academia da Força Aérea (AFA) recebeu, no passado dia 28 de Janeiro, a visita do Secretário de Estado da Defesa Nacional e dos Assuntos do Mar (SEDNAM), Dr. Marcos Perestrello sendo recebido pelo Chefe do Estado-Maior da Força Aérea, General Luís Araújo.

A visita iniciou-se pelo Laboratório de Ciências Aeronáuticas, onde o Comandante da Academia da Força Aérea, Major-General Seródio Fernandes, fez uma apresentação sobre a missão da AFA, desde a selecção dos candidatos para as diferentes especialidades até ao culminar da sua formação como Oficiais dos Quadros Permanentes da Força Aérea.



Ainda no mesmo Laboratório, o Tenente-Coronel Passos Morgado deu a conhecer o grande projecto que a Academia, juntamente com a Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto (FEUP), tem em mãos desde o início de 2009: o PITVANT (Projecto de Investigação e Tecnologia em Veículos Aéreos Não Tripulados). Seguiu-se uma breve apresentação dos restantes projectos desenvolvidos na Academia e uma visita pelas diferentes instalações da instituição.

A manhã terminou com uma demonstração das actuais capacidades de operação de aeronaves não tripuladas desenvolvidas no âmbito do PITVANT, com vídeo em directo para a estação de terra, por parte de uma equipa conjunta de militares da Força Aérea e da FEUP.

A seguir, o SEDNAM visitou as novas instalações do Museu do Ar, sediadas na Base Aérea nº 1 desde 14 de Dezembro de 2009.

Por último, o Dr. Marcos Perestrello deslocou-se às instalações da Esquadra 101, onde conheceu o novo simulador da aeronave TB-30 Epsilon (SEPS II).



Foto: Tenente Goulart

Aniversário da Academia da Força Aérea



A Academia da Força Aérea (AFA), sediada em Sintra, comemorou no passado dia 1 de Fevereiro o 32º Aniversário, numa cerimónia presidida pelo Comandante, Major-General PILAV Serôdio Fernandes.

Durante o evento, teve lugar a rendição do Porta-Estandarte Nacional e do Porta-Guião da AFA, a homenagem aos militares e civis falecidos, a imposição de condecorações e a entrega de prémios escolares.

Também por ocasião deste aniversário, decorreu o tradicional Encontro de ex-alunos, no qual esteve presente o Chefe do Estado-Maior da Força Aérea, General Luís Araújo, e que reuniu oficiais da Força Aérea, ex-alunos da Escola do Exército, Escola Naval, Academia Militar e Academia da Força Aérea.

A confraternização iniciou-se com a deposição de uma coroa de flores junto ao "Monumento dos Mortos", seguindo-se uma Missa de Acção de Graças e Sufrágio pelos militares e civis da AFA já falecidos, terminando num jantar convívio.



Da esq. para a dir, MGen Patrício, TGen Tareco, TGen Pinheiro e TGen Pessoa

Tomadas de posse

No dia 17 de Fevereiro, em cerimónia realizada no Salão Nobre do EMFA, em Alfragide, e presidida pelo Chefe do Estado-Maior da Força Aérea, General Luís Araújo, foram empossados em novas funções os seguintes Oficiais-Generais:

- Tenente-General José Pessoa, como Inspector-Geral da Força Aérea;
- Tenente-General José Ramos Tareco, como Comandante Aéreo;
- Tenente-General José Pinheiro, como Comandante da Instrução e Formação da Força Aérea;
- Major-General Olegário Patrício, como 2º Comandante do Comando Logístico da Força Aérea.

C-130 Hércules no apoio às populações do Haiti



Na sequência do violento sismo ocorrido no Haiti em 12 de Janeiro, no dia 16 do mesmo mês descolou da Base Aérea nº 6, no Montijo, uma aeronave C-130 Hércules, com ajuda humanitária e equipas da Protecção Civil, AMI e INEM, assim como elementos de alguns órgãos de comunicação social. Após escala em Barbados, o avião aterrou na capital haitiana, Port-au-Prince.

Devido à elevada concentração de meios aéreos no local, o parqueamento de aeronaves exigia uma permanência no local o mais curta possível, pelo que o C-130 português, após o desembarque de passageiros e carga, voltou a descolar rumo à Base Aérea de MacDill, na Florida, onde permaneceu a aguardar instruções de Lisboa em relação às necessidades de apoio à missão nacional no Haiti.



Novas valências no Hospital da Força Aérea

O Hospital da Força Aérea tem sofrido obras de remodelação de forma continuada desde há vários anos, com o objectivo não só de melhorar o funcionamento da actividade nele desenvolvida, mas também visando o maior conforto dos seus utentes.

Foi concluída a intervenção nos Serviços de Internamento de Medicina e de Cirurgia Geral, permitindo a reocupação das áreas próprias dos Serviços de Ortopedia e de Especialidades Cirúrgicas.

Com esta remodelação, foi aumentada a capacidade de internamento, a qual passa a ser de 104 camas, para além das 14 existentes na Unidade de Cuidados Pós-Cirúrgicos.

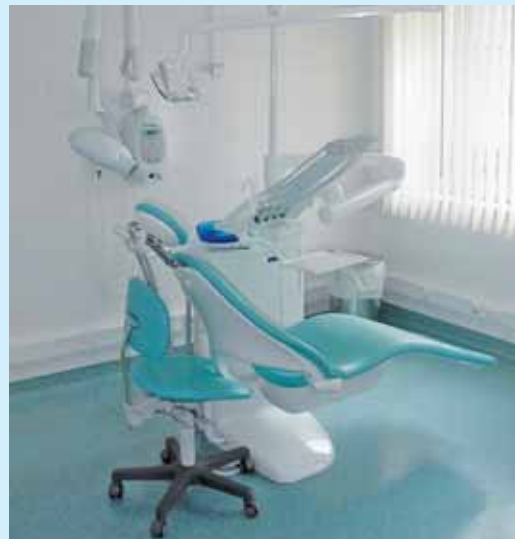
Também o serviço de Estomatologia abandonou as instalações provisórias ocupadas no decurso das obras, encontrando-se a funcionar em novas e excelentes instalações, com cinco gabinetes de consulta, para além do gabinete destinado a intervenções cirúrgicas.

O Serviço de Imagiologia foi dotado com um equipamento de Mamografia e Ecografia Mamária, exames indispensáveis no rastreio do cancro da mama e justificado pelo número significativo de pessoal feminino já nas fileiras da Força Aérea.

Encontra-se em fase de acabamentos o Serviço de Anatomia Patológica, passando a existir capacidade para execução de autópsias clínicas e de colaboração nesta área com outros Hospitais.

O Serviço de Medicina Nuclear aumentou o número de “gama-câmaras”, respondendo assim com maior celeridade às solicitações na área da cintigrafia, agora instalada em área apropriada e respeitando todos os requisitos exigidos legalmente.

Com a conclusão desta fase da remodelação, foi aumentada a capacidade de prestação de serviços de saúde a par da melhoria das condições de trabalho e do maior conforto aos utentes, com a finalidade sempre presente, de melhor servir quem necessita de cuidados de saúde.



Curso de Refrescamento de Tráfego Aéreo, no Lobito, em Angola

No dia 5 de Fevereiro de 2010, na Escola Militar de Formação Aeronáutica do Lobito, em Angola, procedeu-se à cerimónia de encerramento do Curso de Refrescamento de Tráfego Aéreo (CRTA 1/10).

O curso foi coordenado por um oficial formador do Centro de Formação Militar e Técnica da Força Aérea Portuguesa e englobou no seu programa curricular diversas matérias de teor aeronáutico, num total de 106 tempos lectivos.

Foi frequentado e concluído, com aproveitamento, por 19 oficiais e uma praça provenientes das diversas Unidades da Força Aérea Nacional de Angola.

O curso de Refrescamento de Tráfego Aéreo destina-se a actualizar os conteúdos programáticos inerentes à especialidade e que, no essencial, dotam os militares de conhecimentos fundamentais para o desempenho de funções como controladores de Tráfego de Aeródromo e Controladores de Aproximação Convencional.



Foto SAJ Rui Bruno



Exercício Real Thaw 10

Terminou no dia 4 de Fevereiro o Exercício *Real Thaw 10*, iniciado a 25 de Janeiro, cujas missões se desenvolveram num teatro de operações que abrangiu as zonas de Monte Real, Covilhã, Seia e Beja. O exercício, organizado pela Força Aérea Portuguesa, contou com a participação de 1000 militares e 50 aeronaves de diferentes países.

Com a finalidade de ser obtido um ambiente operacional multinacional e combinado, semelhante ao das actuais operações militares internacionais, foram ainda convidadas a participar forças terrestres e aéreas de diversos países.



Foto SAJ Rui Bruno



No plano nacional estiveram envolvidas as aeronaves F-16M, C-295, Alouette III, C-130 e EH-101 e, em terra, a Unidade de Protecção da Força, os Controladores Aéreos Avançados e militares do nosso Exército, através da Equipa de Operações Espe-



ciais, Pára-quedistas e Saltadores Operacionais de Grande Altitude, para além de um vasto número de militares de apoio nas áreas das Informações, Operações, Relações Públicas, Audiovisuais, Apoio Médico, etc..

No plano internacional, o exercício contou com F-16M da Dinamarca e da Bélgica, F-18 de Espanha, E-3A AWACS da NATO, Controladores Aéreos Táticos dos EUA, Dinamarca e Lituânia, estes últimos em formação, integrados na equipa dinamarquesa. No total foram efectuadas 300 descolagens e realizadas 350 horas de voo.

O balanço do maior exercício realizado pela Força Aérea Portuguesa foi positivo, as expectativas largamente superadas sendo facultado treino, ao nível tático, a todas as forças participantes, simulando cenários reais das operações internacionais da actualidade.



Ministro da Defesa visita *Real Thaw 10*

No dia 2 de Fevereiro o Ministro da Defesa Nacional, Professor Doutor Augusto Santos Silva, visitou o teatro de operações do *Real Thaw 10*, acompanhado pelo Secretário de Estado da Defesa Nacional e dos Assuntos do Mar, Doutor Marcos Perestrello.

O Ministro da Defesa iniciou a sua visita na Base Aérea nº 5, em Monte Real, tomando contacto com a actividade operacional do exercício, que decorria neste cenário.

Posteriormente deslocou-se para a Base Tática da Covilhã, onde pode acompanhar o evoluir das operações.

Visita à Base Aérea nº 5 do IX Curso de Altos Estudos Estratégicos para Oficiais Superiores Ibero-Americanos

No âmbito de um módulo do referido Curso, organizado conjuntamente pelo *Centro Superior de Estudos de la Defensa Nacional de Espanha* e pelo Instituto da Defesa Nacional, decorreu no dia 12 de Fevereiro do corrente ano a visita do IX Curso de Altos Estudos Estratégicos para Oficiais Superiores Ibero-Americanos à Base Aérea nº 5, tendo o programa constado de uma visita à Área de Manutenção e Esquadra 301, onde foram apresentadas as capacidades F-16 MLU.



Medalha NATO para militares da Esquadra 601

Realizou-se no passado dia 12 de Fevereiro, na Base Aérea nº 11 (BA11), em Beja, a cerimónia de imposição da Medalha NATO relativa à participação de militares da Esquadra 601 Lobos na Operação *Active Endeavour*.

Presidiu à cerimónia o Comandante Aéreo, Tenente-General José Maria Pessoa que, conjuntamente com o Comandante da BA11, Coronel PILAV Barros Ferreira, fez a entrega da medalha a 34 militares da Esquadra.



A primeira missão realizou-se em 9 de Abril de 2003 e a Esquadra 601 realizou até ao presente 229 missões, num total de 1251 horas de voo.

A medalha NATO relativa à participação na OAE é atribuída aos militares que completaram 30 missões ou equivalente tempo de serviço em suporte da referida operação.

Em 2001, o Conselho do Atlântico Norte implementou a Operação *Active Endeavour* (OAE) para combater o terrorismo internacional na área do Mediterrâneo.

Esta Operação surge como resposta aos atentados terroristas do 11 de Setembro, nos EUA, e visa demonstrar a solidariedade da Aliança Atlântica para com os EUA e simultaneamente a determinação e empenho da Aliança em combater o terrorismo internacional.

A Operação visa também o controlo das principais rotas comerciais, com o objectivo de prevenir atentados terroristas em ambiente marítimo. Tem, ainda, como finalidade, apoiar a denominada *Proliferation Security Initiative*, tendo em vista a interrupção das transferências ilícitas de materiais, componentes e tecnologias passíveis de serem utilizados na produção de armas de destruição em massa, bem como eventuais sistemas de lançamento a elas associados.

A participação nacional na OAE tem compreendido o emprego de unidades navais, no que remonta a 2001, e de meios aéreos, nomeadamente o P-3 da Esquadra 601 que tem sido empregue desde 2003.

Visita de trabalho do General CEMFA à Base Aérea de Beja



Foto J. Espinho

O evento decorreu no dia 26 de Fevereiro, tendo o Chefe do Estado-Maior da Força Aérea, General Luís Araújo, sido recebido na Base Aérea nº 11, em Beja, pelo Comandante Aéreo, Tenente-General Ramos Tareco.

O General Luís Araújo e comitiva começaram por assistir a um *briefing* sobre a Unidade pelo Comandante, Coronel PILAV Barros Ferreira, a que se seguiu uma visita aos diversos sectores de actividade daquela Base Aérea.



Posse do novo Director do Museu do Ar

Presidida pelo Chefe do Estado-Maior, General Luís Araújo, teve lugar no dia 1 de Março, na Granja do Marquês, Sintra, a cerimónia de tomada de posse do Director do Museu do Ar. Assumiu as novas funções o Coronel PIL Carlos Ribeiro Macário, em substituição do Coronel TOMET Henrique Rodrigues.



Esquadra 501 é distinguida com a Medalha de Mérito de Protecção e Socorro

A Esquadra 501 *Bisontes*, sediada na Base Aérea nº 6, no Montijo, foi condecorada no dia 1 de Março, pelo Ministro da Administração Interna, Dr. Rui Pereira, com a Medalha de Mérito de Protecção e Socorro – Grau Ouro.

A Esquadra 501, que opera a aeronave C-130 *Hércules* e que



actuou com a Força Operacional Conjunta no Haiti, recebeu esta medalha colectiva numa cerimónia em que esteve presente o Chefe do Estado-Maior da Força Aérea, General Luís Araújo e que decorreu na Feira Internacional de Lisboa, por ocasião do Dia da Protecção Civil.

A Medalha foi também atribuída aos elementos integrantes e acompanhantes da referida Força, à AMI e, a título póstumo, aos bombeiros mortos em serviço em 2009.

A Medalha de Mérito de Protecção e Socorro distingue a realização de actos singulares ou colectivos que impliquem risco notório e solidariedade excepcional; a colaboração com as autoridades competentes na direcção e coordenação dos recursos; a cooperação altruísta com as autoridades em acções de finalidade económico-social, técnico-pedagógica ou de investigação.

No caso de pessoa colectiva, a medalha pode distinguir a veneranda e exemplar existência da instituição, ao serviço da protecção e socorro das populações.

Missões de Interesse Público

Ao longo dos 365 dias do ano, tripulações e aeronaves da Força Aérea Portuguesa são colocadas em alerta 24 horas por dia, prontas para realizarem missões de apoio às populações do Continente e das regiões Autónomas da Madeira e dos Açores.

Evacuação Sanitária e de Busca e Salvamento

Durante o ano de 2009, a Força Aérea executou **344 missões de Evacuação Sanitária e de Busca e Salvamento**, que corresponderam ao transporte de 383 doentes, sendo voadas um total de 716 horas e 25 minutos.

Estiveram envolvidas nestas missões as seguintes aeronaves: Falcon 50, C-212 *Aviocar*, SA-330 *Puma*, EH-101 *Merlin* e Alouette III.

Transporte de órgãos humanos

Foram efectuadas **20 missões de transporte de órgãos**, 18 em Falcon 50 e dois em C-212 *Aviocar*, que implicaram um total de 52 horas e 30 minutos de voo.

A Força Aérea no auxílio à Ilha da Madeira

Na sequência do temporal com efeitos devastadores que assolou a Ilha da Madeira na ma-

Forças Armadas, Professor Doutor Aníbal Cavaco Silva, cuja comitiva também viajou, no mesmo dia, a bordo de um C-130 *Hércules* que transportava uma nova remessa de material que serviu de apoio às operações desenvolvidas no local.

Após a visita aos concelhos do Funchal e Ribeira Brava, zonas mais afectadas pela intempérie, o Presidente da República congratulou-se com a resposta pronta das Forças Armadas a esta calamidade.

Entretanto, o helicóptero EH-101 *Merlin* estacionado no Aeró-



Falcon 50



C-130 transporta ponte durante o auxílio à Madeira

nhã do dia **20 de Fevereiro** do corrente ano, foi accionada nesse mesmo dia uma aeronave C-130 *Hércules* para transportar, até ao Funchal, uma equipa de mergulhadores da Força Especial de Bombeiros "Canarinhos", duas equipas cinotécnicas da Guarda Nacional Republicana (GNR), uma equipa do Instituto Nacional de Medicina Legal, 30 agentes da Polícia de Segurança Pública e 400 kg de equipamento da Portugal Telecom.

No mesmo dia, uma aeronave Falcon 50, da Esquadra 504 da Base Aérea nº 6 transportou para o local o Primeiro-Ministro, Eng.º José Sócrates, o Ministro da Administração Interna, Dr. Rui Pereira, e respectivas comitivas, bem como uma equipa da Protecção Civil.

No dia **22 de Fevereiro**, partiu do Aeródromo de Trânsito nº 1, em Figo Maduro, outra aeronave C-130, levando a bordo duas equipas cinotécnicas da GNR, elementos do regimento de Sapadores de Lisboa e da Marinha e, ainda, material diverso tais como bombas de sucção, moto-bombas e rádios.

Já no dia **24 de Fevereiro**, um Falcon 50 transportou para a Madeira o Presidente da República e Comandante Supremo das



dromo de Manobra nº 3, em Porto Santo, foi accionado no dia 20 de Fevereiro, para dar resposta às operações de socorro na Ilha da Madeira, nomeadamente para a obtenção de informações acerca da situação local.

No dia seguinte, 21, foi mesmo necessário efectuar a recuperação de uma pessoa que se encontrava numa zona isolada, e que de seguida foi encaminhada para as equipas de apoio no Funchal. Ainda durante esse dia, o EH-101 realizou acções de reconhecimento a eventuais locais de aterragem no Curral das Freiras, cuja população ficou isolada, sem acessos e comunicações devido às derrocadas, para que fosse possível averiguar necessidades e transportar equipas de apoio ao local.

Nos dias **2 e 3 de Março**, realizaram-se duas missões em C-130 para transportar uma ponte e uma equipa de Engenharia do Exército para a sua montagem.

Em resumo, até ao final da primeira semana do mês de Março de 2010, a Força Aérea realizou um total de 22 horas e 35 minutos de voo em missões que envolveram aeronaves C-130 *Hércules*, Falcon 50 e EH-101 *Merlin*.

Imposição de condecorações

No dia 2 de Março, no Salão Nobre do EMFA, em Alfragide, no decurso de uma cerimónia de imposição de condecorações presidida pelo Chefe do Estado-Maior, General Luís Araújo, foi condecorado com a Grã-Cruz de Mérito Militar, o Tenente-General Artur Proença Prazeres, tendo também sido impostas as Medalhas de Prata de Serviços Distintos ao Tenente-Coronel ENGAER Pedro Salvada e ao Capitão TMMEL Luís Rei.



TGen Artur Prazeres



TCor Salvada e Cap Luís Rei

Exposição “Correio em tempo de guerra – II guerra Mundial”

No âmbito da comemoração do aniversário do Clube Militar de Oficiais de Setúbal, terá lugar, nas suas instalações, entre 9 e 18 de Abril de 2010, uma exposição subordinada ao tema “Correio em tempo de guerra – II Guerra Mundial”, na qual serão exibidos objectos postais circulados durante o conflito.

A exposição será transferida para o Museu do Combatente, em Lisboa (Forte do Bom sucesso, junto à Torre de Belém), onde estará patente ao público entre 26 de Abril e 31 de Maio de 2010.

Trata-se de uma iniciativa em que se conjugam a História Militar e a História Postal.

OBITUÁRIO

- SAj BF Joaquim José Nunes de Sá (29/12/2009) • SCh OPCOM João Francisco Ramos Lopes (6/01/2010) • Cap TMMT Filomeno José Correia Albino • (11/01/2010) • SAj MMT Félix Julião de Brito (15/01/2010) • SAj CAUT David Gomes Barros ((15/01/2010) • SCh ABST Alfredo Manuel Caipira Cândido (18/01/2010) • SAj MMA João Borges da Fonseca (19/01/2010) • Cor PILAV Angenor Nunes de Carvalho Pires (23/01/2010) • Cap TMMA Luís gusmão Pinto Branco (29/01/2010) • Cor PILAV José Inácio Costa Martins (7/03/2010)

Promoção a Major-General e tomada de posse do novo Director de Saúde

No dia 5 de Março, no Salão Nobre do EMFA, o Chefe do Estado-Maior da Força, General Luís Araújo, presidiu à cerimónia de promoção a Major-General do Coronel MED José Maria Gouveia Duarte que foi empossado no cargo de Director de Saúde.



DHC-1 CHIPMUNK
THE POOR MAN'S SPITFIRE
AUTORES: Hugh Shields, Rod Brown, José Munkelt Gonçalves e Rod Blievers
EDIÇÃO SBGB Publishing
PÁGS.: 440
ISBN: 978-0-9812544-0-1
Preço: 45 euros

A edição do livro comemorativo dos sessenta anos da aeronave *De Havilland Chipmunk* é constituída por 440 páginas ilustradas a cores e preto e branco e de autoria de quatro peritos internacionais naquele avião.

Ao longo da obra é revelado o percurso de todos os exemplares construídos pelo Canadá, no Reino Unido e Portugal. O livro encontra-se à venda na **loja Harvardmania** da Aero Fénix e na **loja do Museu do Ar** em Sintra, revertendo as receitas para a preservação do D.H. Chipmunk CS-AZX do Museu Aero Fénix, o único exemplar original a voar em Portugal



A LUTA POLÍTICA EM PORTUGAL
NOS FINAIS DO ANTIGO REGIME
I – A PROPOSTA DE REFORMA DO EXÉRCITO DE 1803
AUTOR Manuel Amaral
COLEÇÃO “História Militar”
PÁGS.: 196
EDIÇÃO Tribuna da História, tribunadahistoria@iol.pt



FORÇA AÉREA

DISCIPLINA

ACÇÃO

FORMAÇÃO



REGIME DE CONTRATO

CANDIDATURAS ONLINE

OFICIAIS [ATÉ 27 ANOS]
BACH./LICENCIATURA

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

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

Linha Grátis
800 206 449

recrutamento.fap@emfa.pt



www.emfa.pt

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

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.

