



A Aviação Portuguesa

VIAGENS AÉREAS DOS PORTUGUESES

“Lisboa – Timor - Lisboa”



“Timor raramente vê a chegada da bandeira de Portugal hasteada nos mastros dos navios nacionais.

A Timor nunca foi um avião português e no entanto por lá navegam, de quando em quando, nos seus ares, aviões da Holanda, da França, do Japão e da Inglaterra.

É uma lacuna que hoje existe ainda na nossa história Aeronáutica. Fomos já pelo ar às nossas colónias, à excepção de Timor. Eu queria lá ir.

Além da visita a Timor, procurarei também ir a Macau e à nossa Índia. Serão também sobrevoados centros populacionais que ainda hoje estão ligados espiritualmente ao nosso nome, à nossa língua e aos nossos costumes.”

Humberto da Cruz in “A Viagem do Dilly”

O Voo Para Timor



Humberto da Cruz e Gonçaves Lobato, na Amadora, na véspera da partida

Às primeiras horas do dia 25 de Outubro de 1934 descolou da Amadora um pequeno monomotor vermelho com as Cruzes de Cristo pintadas nas asas e o nº30 na fuselagem e a frase “Com Deus pela Pátria” pintada na cobertura frontal do motor. Só já em Timor, é que viria a ser baptizado com o nome de “Dilly”. Dentro do aparelho dois jovens tripulantes, os tenente pilotos aviador Humberto da Cruz e o

sargento mecânico António Lobato, cujo objectivo era chegar a Timor.

A ideia e o projecto da viagem foram do próprio Humberto da Cruz, que com a ajuda de uma subscrição pública lançada pelo jornal “O Século”, um subsídio do Governo e o apoio de algumas entidades privadas, conseguiu comprar em Inglaterra um avião “De Havilland” “Leopard Moth”, equipado com um motor “Gipsy-Major” de 130 C.V., foi o próprio Humberto da Cruz que pilotou o aparelho desde a fábrica inglesa até à Amadora.

Para poder cumprir a missão com segurança, o avião, foi equipado com depósitos suplementares de gasolina e óleo que lhe aumentaram a autonomia de 6 para 9 horas de voo.

No dia 25 de Outubro de 1934, Humberto da Cruz e Lobato deixaram a Amadora rumo à Argélia, um voo tranquilo.

No dia seguinte rumaram a Tripoli:

“Depois de Tozeur, uns montes, uma parede montanhosa que corre de Norte a Sul. Estava fechado o caminho.



Como estaria do outro lado? Corremos, um pouco, para Sul e vimo-nos embrulhados na bruma, que, então, era já junto ao chão.

Meia volta para a esquerda – retirada estratégica – mas, diz-me o Lobato, num grito expressivo, quase, de comando, de execução imediata: “Meu tenente, à direita”. Desfiz a meia volta iniciada e enfiei por um canal definido pelos montes e nuvens e que nos mostrava, do outro lado, um clarão.

Era uma planície, o deserto. Uma povoação que vimos minutos depois e o seu campo de recurso diziam-nos tudo: “Medenine”. Sabia, já onde estava e tomei o rumo da costa, francamente.

Este “Medenine”, escrito no terreno, e que de tanto nos serviu, fez-me lembrar a pouca ou nenhuma atenção que mereceu o pedido feito pela inspecção da nossa Aeronáutica para que, em todas as terras do País, escrevessem, no maior telhado, o seu nome. Só os aviadores sabem quanto isso lhes vale em certas condições de voo com mau tempo. Chegámos a Gabes e, dali, sempre ao longo da costa, baixa e de pouco valor, com vento contrário, chegamos a Tripoli, onde aterrámos.” (1)

Quatro dias após terem descolado da Amadora, chegaram a Gaza:

“Os árabes, que nos fizeram as camas e nos preparam o jantar, nuns higiénicos barracões que os ingleses ali têm, regalavam-se à noite, ao som de uma grafonola, com uma garrafa de conhaque. A civilização dá cabo deles. Permitiu-lhes que substituíssem o chá e o leite de camelo pelas bebidas de guerra. E querem pacificá-los ! O aeródromo de Gaza é grande mas pouco consistente. Tem um bom hangar. Na manhã do dia em que chegámos partira, para o Deserto, um dos corredores da corrida Londres-Melbourne. (2) Achei um certo interesse em saber tal notícia. Estávamos perto dum corredor e... preparámos tudo para, no dia seguinte, sobrevoar o Deserto da Arábia e o da Síria. Teríamos de ir a Aman, para lá da cordilheira onde está o Mar Morto, o Rio Jordão, Jerusalém, Jericó e Belém, e tomar, um bocado ao Norte, o trilho do Deserto que, por Rutbah, segue até o Eufrates.” (3)

De Gaza partiram para Basra no Iraque, depois de terem sobrevoado Bagdad e zonas desérticas , num voo fatigante de 9 horas.

Em Basra foram recebidos euforicamente pelos pilotos ingleses da Esquadrilha 45. No Iraque retemperaram as forças para seguirem para a Pérsia e para a Índia:



Emblema usado por Lobato Faria quando foi mecânico de Plácido Abreu no campeonato do Mundo de Acrobacia nos EUA em 1932

“Logo de madrugada partimos para o interior da Índia. O voo foi muito regular. O céu forrado, protegeu-nos contra as ardências do sol e contra a sua incomodativa luminosidade. Não vimos Hiderabad, porque seguimos directos à capital do Raj-putana através daqueles 500 quilómetros quase sem vida, a que bem puseram o nome de Deserto, - o deserto de Tharde. Passado o deserto, vimos a cidade de Jodpur, curiosa e típica pela sua situação em anfiteatro, encimado por um castelo. Passamos o rio Chambal e o Sind, onde ele é cortado pela ponte do caminho de ferro da Great Indian Peninsula Railway. A cidade de Ilhansi, onde há um aeródromo militar, ficava para Sul, fora já do alcance da nossa vista. Perto de Allahabad começou a dar-nos preocupações a bruma escura que se estava formando. A visibilidade era má e, o “controlo” do terreno, difícil. A gasolina era quase à certa para este voo. Não podemos perder tempo algum. A navegação tinha de ser feita com rigor, para evitar erros que não podíamos remediar voando. Não perdendo o mínimo detalhe das referências que mais nos convinham, lá íamos seguindo naquela atmosfera escura e espessa. Verificamos o nosso rumo pelas curvas típicas do rio Jumana. O vento contrário diminuía-nos a velocidade de marcha.” (4)

Quando aterraram só tinham combustível para mais 15 minutos de voo.

Entre Alahabad e Bangkok escalaram Akyab, duas etapas tranquilas em que sobrevoaram o delta do rio Ganges, o Golfo de Bengala e as grandes florestas da Birmânia.



Avião em filigrana oferecido a Gonçalves Lobato pelo exito da viagem

A descolagem de Bangkok foi quase simultânea com o avião inglês da “Imperial Airways.” (5) Ambos os aparelhos seguiram o mesmo rumo voando sobre o Golfo do Sião.

A norte da Península de Malaca o tempo piorou repentinamente e a chuva formava uma barreira negra e espessa.

“ Foi o princípio de algumas horas de amargura. O avião fortemente batido pela chuva e sacudido pelo vento, veio até uns 20 a 30 metros da superfície do mar. Tentamos procurar a costa, que não víamos, mas a situação era perigosa. O avião era balouçado, com violência. Por vezes, tivemos a impressão de que não seria possível manter o necessário equilíbrio. Defendíamos-nos sem esperança. Actuava só o natural instinto de defesa.



Humberto da Cruz
na Pérsia

...O mar, encrespado, parecia crescer até nós. Chegamos a ter ilusão de que o avião subia e, com ele, o mar ameaçador. A tempestade envolvia-nos com enorme violência. A trovoada fazia sentir o seu troar prolongado em estalidos secos, dominando o barulho do motor e o fustigar da chuva nos vidros da cabine...

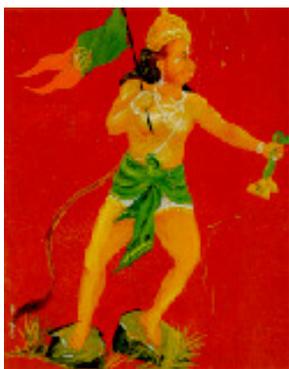
Sentia-se, nitidamente, dominando o barulho do motor, o gemer do avião açoitado pela ventania. Logo que foi possível, subimos a 3.200 metros e procuramos furar as nuvens, afim de, voando para terra, passar a cordilheira para a outra costa. Andamos, andamos e vimos, a certa altura, por um buraco, o terreno. Resolvemos baixar, na esperança duma passagem com visibilidade. Descemos, descemos e verificamos, então, que estávamos num vale, sem uma aberta para dele nos safarmos. Resolvemos subir outra vez e penosa foi essa subida, em que se sentiam os segundos como parcelas apreciáveis de tempo. O avião demoradamente, chegou, espiralando, aos 3.200 metros, uma vez mais.

Quando vimos o mar, baixamos. Estávamos longe da costa, porque só muito tempo passado a encontramos marchando para NNE, 7 horas e 30 minutos depois de sair de Bangkok aterrámos em Prachuab, vila siamesa a 250 quilómetros ao sul de Bangkok.” (6)

No dia seguinte seguiram para Sul rumo a Singapura com constantes mudanças de direcção para fugirem às barreiras de chuva que os atormentaram até Malaca.

Em Singapura foram recebidos pelos oficiais ingleses, alguns jornalistas e pelo padre Coroado, chefe da Missão Católica Portuguesa. Informaram então Humberto da Cruz que se estivesse na corrida Londres-Melbourne ainda tinha nove concorrentes atrás de si.

No dia 7 de Novembro após um voo de 8 horas um pequeno mono-motor aproximou-se de Timor:



Formenor da fuselagem
do Dilly com uma pintura
feita pelos timorenses

“Apanhámos Timor por alturas de Liquiçá e chegamos a Dilly, onde nos esperava, já, numa intensa alegria, muita daquela gente que nós íamos saudar e muitos daqueles indígenas a quem queríamos mostrar um avião de Portugal. O campo, visto do ar, marcado por enorme Cruz de Cristo, tinha um aspecto interessante. Havia uma mancha branca, produzida pelas fardas e fatos dos europeus, e havia também, uma mancha policroma, originada pelos indígenas de várias tribos que no interior, tinham já chegado, com os seus batuques e grandes bandeiras de Portugal. Sobrevoei, durante algum tempo, a pequena cidade, quase escondida nos Palmares, e dei várias voltas sobre o campo, tentando ver as suas melhores faixas. Na baía, junto dum pequeno vapor branco, fundeavam algumas “corecoras” dos chinos, barcos de arqueação semelhantes aos nossos caíques, e mais numerosos, os típicos “beiros” daquela costa, estendendo aos dois bordos os bambus compridos que seguram os flutuadores laterais. Nestes pequenos barcos vêm de Ataúro até ali os indígenas navegadores daquele mar.

Aterrei. Todos correram, porque havia muita alegria e o desejo dum primeiro abraço.

A nossa emoção era grande. Tínhamos realizado o primeiro voo de Portugal a Timor, despertando naquela boa gente, que tão longe vive da Pátria, o entusiasmo dos grandes momentos.” (7)

Em Timor o avião foi baptizado com o nome de “Dilly”.

O governador ofereceu 20 contos para a continuação da missão e deu ao local onde o avião aterrou o nome de aeródromo Humberto da Cruz.

Durante a permanência em Timor o “Dilly” efectuou vários vôos de demonstração sobre o Ramelau, o Monte das Neves Eternas e voou até ao extremo da ilha, um percurso que por estrada durava seis horas e que o “Dilly” percorreu em 40 minutos.

Humberto Cruz nos discursos protocolares que fez chamou sempre a atenção para a necessidade da antiga colónia Portuguesa ter um avião ao seu serviço.

O REGRESSO



O Dilly, em aguarela de Mário Costa.

No dia 13 de Novembro de 1924, o “Dilly” deixou Timor rumo a Macau. Nas portas da cabine trazia pintado o nome de “Mano-Lafaic”, que significa “Ave-Jacaré”, o nome mítico dos indígenas timorenses.

Os aviadores escalaram Soerabaia, Singapura, Bangkok e Hanói e no dia 20 de Novembro chegaram a Macau:

“Por entre as colinas de Macau me meti, espalhando a nossa alegria sobre a cidade que, há três séculos, foi recompensa das nossas acções naqueles mares do Oriente. Voei sobre o porto interior, prenhe de barcos exóticos e vapores de Hong-Kong. Voei sobre a Lapa, que poderia ser nossa. Voei sobre Coloane e a Taipa. Voei sobre o porto exterior. Voei sobre aquela gente toda a quem íamos levar um abraço. No campo de cavalos numa faixa bem marcada, aterrei.” (8)

Em Macau o “Dilly” efectuou um voo local com o fotógrafo Catela que tirou várias vistas aéreas da cidade:

“Durante a permanência do “Dilly” no aeródromo de Macau, um pintor China, desenhou nos lados da blindagem do motor duas figuras alegóricas, bem orientais, pelo seu colorido, capricho e simbolismo: Uma Fénix e um Dragão entre nuvens. Aos lados da fuselagem, a letras de ouro, pintou em caracteres chinas as quatro palavras que melhor traduzem a sua amizade e o desejo sincero de boa sorte: “riqueza, felicidade e muitos filhos.” (9)

Após 4 dias de permanência em Macau, Humberto Cruz e António Lobato chegaram a Goa :

“Passamos a baía de Mormugão e continuamos as nossas voltas sobre a cidade nascente de “Vasco da Gama.” A surpresa era, decerto, grande. Ninguém nos esperava. No aeródromo três homens corriam a fazer uma fogueira. Demos mais umas voltas e aterramos. Poucos minutos esperamos naquele isolamento, que era consequência da nossa chegada imprevista. Tínhamos conseguido o nosso desejo: - Dia 1 de Dezembro, Goa – Terra Portuguesa !” (10)



O interior do Dilly

De Goa rumaram a Bombaim e Diu, última terra portuguesa antes do regresso à Amadora. Humberto da Cruz e António Lobato estavam prestes a conseguirem um êxito significativo para a aviação nacional.

No dia 21 de Dezembro o “Dilly” deixou o norte de África rumo a Portugal, e a meio da tarde já estão perto de Lisboa:

“A Arrábida, vestida dum grosso estofo, cinzento muito escuro, mostrava-nos a sua base.

Gritei ao Lobato: “Vamos a ver qual de nós avista primeiro Lisboa. “Passamos o Sado e subimos um pouco mais. Palmela escurecida, sem luz, parecia no entanto mais branca naquele cenário baço.

“Lisboa ! Lisboa !” Fui eu quem primeiro viu o seu desejado contorno marginal, guarda avançada da meta procurada pelo desejo de chegar. O Tejo, calmo, estava escondido nas chuvadas que caíam, mais fortemente, para os lados de Alverca.

Sobre Lisboa demos algumas voltas de saudação, espalhando em círculos no ar da nossa terra, a nossa muita alegria.” (11)

Minutos depois o pequeno monomotor aterrou suavemente na pista da Amadora.

A missão estava cumprida com êxito depois de terem aterrado em Timor, Macau e na Índia. Voaram mais de 42.000 Km em 260 horas. O voo constituiu uma das viagens aéreas mais importantes dos anos trinta.



*Recepção do povo Lisboeta
aos aviadores*

BIOGRAFIAS

Humberto da Cruz nasceu em Coimbra em 13 de Julho de 1900. Oriundo da Arma de Artilharia obteve as Asas de Piloto Militar em 1927. Em 1930 participa com Carlos Bleck na viagem Lisboa / Guiné / Angola / Lisboa, mais de 20.000 Km percorridos em 167 horas de voo.

Em 1935 participa no Cruzeiro Aéreo às Colónias. Em 1937 foi promovido a Capitão e em 1943 a Major. Foi condecorado duas vezes com a Torre e Espada e foi também duas vezes vencedor do troféu Clifford Harmon, que premiava feitos importantes da aviação.

Humberto da Cruz incompatibilizou-se com as hierarquias militares e passou à reserva com o posto de Major.

Grande orador e pensador, morreu em 1981.

António Lobato, morreu com 26 anos em 1935 num desastre aéreo em Viseu. O jovem 1º Sargento mecânico que já tinha dado apoio técnico ao Capitão Plácido de Abreu e foi escolhido por Humberto da Cruz pelos seus elevados méritos profissionais e humanos. Foi condecorado com o grau de Cavaleiro da Ordem da “Torre e Espada.”

BIBLIOGRAFIAS

Cruz, Humberto – “A Viagem do Dilly”. Edição do Autor – Sintra 1935.

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

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

“As Viagens Aeronáuticas dos Portugueses” Ed. Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, Lisboa 1997.

NOTAS

- (1) *Cruz, Norberto* – “A Viagem do Dilly”.
Edição do autor – Sintra 1935. Pág. 36
- (2) A Corrida, Londres – Melbourne, foi uma prova desportiva em que participaram vários aviões. A vitória coube ao casal Mollison que pilotou um “de Havilland Comet”. Gastaram no percurso 71 horas. O segundo lugar pertenceu a um “DC-2” da KLM. O caminho seguido pelos aviadores da Prova foi semelhante ao utilizado por Humberto da Cruz.
- (3) *Cruz, Humberto* – “A Viagem do Dilly” Pág. 39
- (4) *Idem*, Pág. 43
- (5) Companhia Aérea Inglesa formada nos Anos 30, que tal como a “Air France”, “Pan Am”, “Lufthansa” e “KLM” faziam carreiras aéreas à escala mundial.
- (6) *Cruz, Humberto* – “A Viagem de Dilly”
Pág. 48/49
- (7) *Idem* Pág. 53/54
- (8) *Idem* Pág. 91
- (9) *Idem* Pág. 111
- (10) *Idem* Pág. 133
- (11) *Idem* Pág. 196

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