



Nº3 PRIMAVERA 2022



Hangar Talk

**A
CONQUISTA**

**DO
ATLÂNTICO
SUL**

- CESSNA 337 FTB

- MODELISMO



Travessia

(través + -ia)
nome feminino

1. Viagem ou passagem através de grande extensão de terra ou de mar.
2. Viagem por mar.
3. Vento travessão, contrário à navegação.

in Dicionário Priberam da Língua Portuguesa,
<https://dicionario.priberam.org/travessia>

MÁRIO CORREIA

A GRANDE AVENTURA



**SACADURA
CABRAL**

— E —

**GAGO
COUTINHO**

**Na Primeira Travessia
Aérea do Atlântico Sul**

OFICINA
DO LIVRO

O LIVRO ESTÁ DISPONÍVEL NO VAC!

Este livro da autoria de Mário Correia, da editora Leya, tem o apoio da IFA Aviation Training Center e o VAC como parceiro. Conta a extraordinária aventura de Sacadura Cabral e Gago Coutinho, que há 100 anos voaram de Lisboa para o Brasil, usando o avião Fairey IIID.

(Sócios/NãoSócios:15€/20€) Para mais informações, envie email para VintageAeroClub@gmail.com).

Do Cockpit

Um dos nossos objetivos para este ano é o “Vintage no Circuito”. Este acrónimo pretende colocar o nome da nossa organização no mesmo patamar das máximas que representamos: Restauro, Educação e Promoção da história da aviação.

Ora, tal só se atinge quando os nossos pares, leia-se os apaixonados e envolvidos na aviação, nos reconhecem como tal. E como grupo coeso, estamos no bom caminho.

Assistimos a 30 de Março, data do centenário do início da travessia do Atlântico Sul, ao lançamento conjunto do livro *A Grande Aventura*, de Mário Correia. Esta é uma parceria entre o VAC, a editora Leya e a escola de aviação IFA International Flight Academy. Neste número da Hangar Talks dedicamos algumas páginas à temática, com as histórias do evento, das pessoas e das aeronaves envolvidas.



Cockpit B707, Museu do Ar, Sintra

Vimos também recentemente o reforço da Câmara Municipal de Cascais no interesse do projecto Orçamento Participativo, ganho pelo VAC em 2019. Foi finalmente decidido o local onde será construído o Centro Vivo de Aviação Clássica!

Fizemos também a primeira viagem de investigação ao Museu de l’Hydroaviation em Biscarrosse, França. Pretendemos fazer mais algumas durante o ano, quer em Portugal, quer no estrangeiro.

Também a TAP está de parabéns com a celebração dos seus 77 anos, cerimónia em que o VAC participou, com os voluntários que trabalharam recentemente no Dakota da companhia aérea presentes.

A secção de notícias tentará trazer actualizações sobre restauros mais ou menos mediáticos, promovendo o conhecimento da indústria da aviação clássica, a um público cada vez mais variado.

Este número pretende dar continuidade à rubrica de entrevistas, a quem reconhecemos ter dado um contributo para a temática. Queremos também dar espaço às aeronaves clássicas residentes em Portugal, e começamos com o Cessna 337 FTB.

Este ano prevê-se um Verão de recomeço de actividades aeronáuticas, pelo que pretendemos expô-las em próximos números.

Boas leituras.

Carlos Tomaz, presidente Vintage Aero Club

Plano de Voo

Do Cockpit	4
Plano de Voo	4
Aerogramas	6
Entrevista: Eng. Lima Basto	13
Entrevista: Valter Santos	15
Tema de Capa	19
A CONQUISTA DO ATLÂNTICO SUL	19
In the Air	36
Cessna 337 FTB Tecnovia	36
Expedição	38
ÁFRICA, MAIS UMA VEZ...	38
APOIOS	43
MODELISMO - Uma breve história	44
Calendário	46
Perfil: Yann Araújo	47

Ficha Técnica

Artes: Henry Mata

Revisão: Carlos Tomaz, Miguel
Pinto Coelho, Ricardo Reis, José
Rox, Raquel Coelho

Contribuições: Carlos Tomaz,
Louis Ballestedt, Paulo Pereira,
Mário Correia, Paulo Noia, André
Garcez

Periodicidade

Trimestral

Contactos

hangartalk.vac@gmail.com
vintageaeroclub.org



Aerogramas



Coleção Valter Santos

Em Fevereiro deste ano, visitámos a coleção do Valter Santos, um entusiasta da aviação e da sua história. Num espaço renovado, que no futuro terá aeronaves em exposição, ajudámos nos trabalhos da construção de uma réplica de um Fairey IIID, na altura em preparação para a celebração do centésimo aniversário da travessia aérea do Atlântico Sul. A sua coleção integra fuselagem de várias aeronaves, desde EMBRAER 135, Socata TB200 Tobago e Cessna 152, entre outros. No futuro, o Valter Santos pretende tornar a sua coleção exposta para os interessados dos temas aeronáuticos, embora não exista ainda uma data prevista para tal. Siga a entrevista mais à frente neste número.

Museu TAP

O VAC organizou 10 sessões de limpeza nos aviões expostos no Museu TAP, ao longo de 5 meses. No Douglas C47 Dakota, o trabalho de limpeza recaiu nas superfícies onde mais pó se acumula, como as asas. Foi ainda limpo o cockpit e a cabine de passageiros. Nos cockpits do Caravelle, Boeing B707 e Super Constellation, foram ainda limpos os instrumentos e manípulos dos aviões, feitas medidas para alcatifas novas e feitos planos para a continuação dos trabalhos após o aniversário da TAP. Todas as tarefas foram executadas em coordenação com o Museu TAP.

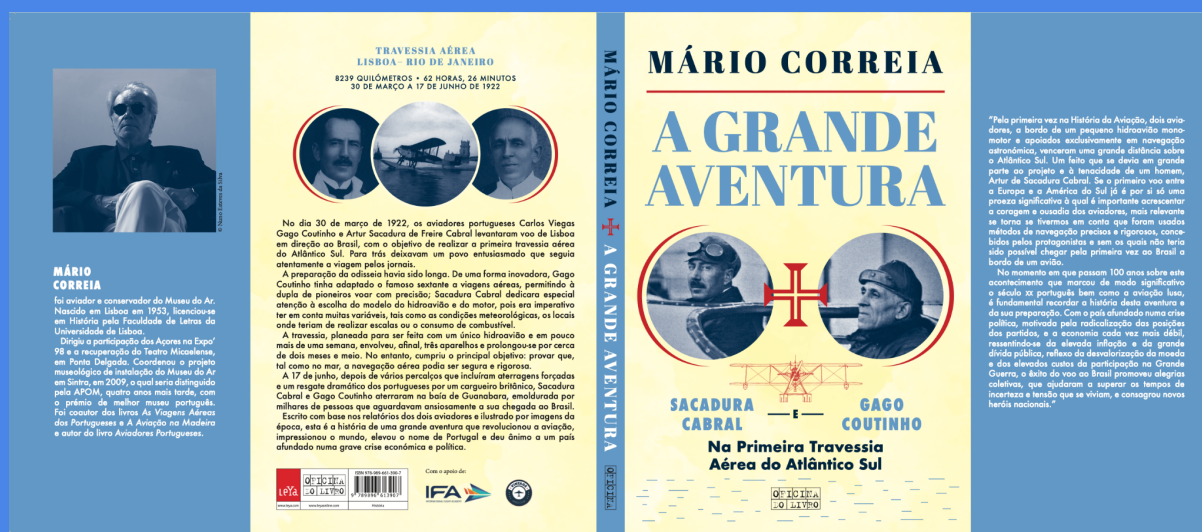
77 anos da TAP

A TAP celebrou a 14 de março os 77 anos de existência, com uma cerimónia no Museu do Ar, em Sintra. Foi ainda inaugurada a renovada área de exposição ao cuidado do Museu TAP, tendo o VAC estado presente no evento, com voluntárias e voluntários que participaram nos trabalhos de limpeza das aeronaves do Museu TAP. O VAC deseja à companhia aérea nacional felicidades e futuro promissor. Convidamos todos os sócios e voluntários a visitar esta renovada área expositiva!

Lançamento do livro A Grande Aventura

O VAC promoveu o lançamento do livro A GRANDE AVENTURA, de Mário Correia. Esta é uma edição da editora Leya, com o apoio do IFA International Flight Academy e pretende promover a história da aviação, neste ano em que se celebram os 100

anos da travessia aérea do Atlântico Sul. Este livro está disponível no VAC (Sócios/NãoSócios:15€/20€) e os interessados devem enviar email para VintageAeroClub@gmail.com.



Novos sócios

Damos as boas vindas aos sócios Ana Rita Marques e Miguel Estevez.

Visita ao Cradle of Aviation

O Museu Cradle of Aviation fica em Garden City perto de Nova Iorque. Fica também muito perto do local, Roosevelt Field, onde em 1927 Charles Lindbergh descolou no voo solo até Paris, no seu Ryan Spirit of St Louis. Mas neste local, outrora o aeródromo de Mitchell Air Force Base, está instalado uma excelente coleção de aviões, artigos, memorabilia e biblioteca. O percurso do visitante segue ao longo de hangares ainda originais de época, a evolução do voo planado, passando pelos inevitáveis irmãos Wright e aos raids aéreos mundiais. Atravessa ainda os conflitos militares e o período de crescimento das companhias aéreas, com notável atenção ao detalhe de cada peça exposta. Existe ainda uma área onde o visitante pode experimentar as técnicas de construção, através de materiais didáticos, ou até materiais para explorar a sua veia de engenheiro. Mais, com a forte presença da indústria aeroespacial neste estado, estão presentes alguns notáveis protótipos, simulador de módulo lunar da Nasa, mockup do módulo lunar, simulador do Flyer I, cápsula espacial Mercury, fato de voo Espacial ou até parte do leme de profundidade do space shuttle.

No mesmo local, podemos visitar no último piso o museu PANAM, que serve de muito boa referência a esta companhia, hoje desaparecida, mas que tinha base no aeroporto bem perto do museu, JFK. Visita recomendada!

Mais informações em www.cradleofaviation.org



O restauro do Condor

Não existe memória de um único Fock Wulf Fw200 Condor sobrevivente nos dias de hoje. Com essa premissa, foi notícia em 1999 a recuperação subaquática dos restos de um Condor em Trondheimfjord, Noruega, que ali tinha amarrado em 1942. De

registo F8+BR, os restos do avião chegaram a Hamburgo do mesmo ano para análise, tendo-se concluído que cerca de 20% das peças poderiam ser recuperadas e usadas na reconstrução. Ora, para completar os restantes 80% foi criado um grupo de trabalho, liderado pelo Deutsches Technik Museum Berlin, com apoio da



Deutsche Lufthansa Berlin Stiftung em Hamburgo e da Rolls-Royce Deutschland em Dahlewitz e Oberursel. A maior parte do trabalho foi feito pela Airbus, na mesma linha de montagem de onde saiu este avião, há 60 anos atrás. Estiveram afectos a este projecto 150 voluntários, sendo 11 chefes de equipa. Os motores recuperados estavam em mau estado para poder serem recuperados, pelo que foram comprados 3 em museus na Alemanha e Espanha, e construiu-se uma quarta réplica. Durante estes anos de restauro, foram descobertos ainda restos de outros dois modelos, que permitiram o uso de peças neste projecto. Foi feita opção, mas fácil económica, de recuperar o avião nas condições civis e não militares. Restrições Covid 19 levaram a atrasos, mas no verão de 2021, o avião foi terminado e apresentado no Hangar 7 do Aeroporto de Tempelhof, hoje desactivado, em Berlim, 22 anos depois de recuperado do fundo de um fiorde. Neste aeródromo, pode-se ainda visitar um Douglas C-54 Skymaster (representante da ponte aérea de Berlim) e um Ilyushin Il-14.

Mais informações em fw200-restaurierung-bremen.de.

O restauro do Hawker Typhoon

Não existindo nenhum exemplar em voo de um Hawker Typhoon, coube à organização Hawker Typhoon Preservation Group, essa tarefa. Após 5 anos de planeamento e angariação de fundos, o projecto está em andamento. Actualmente, algumas secções do cockpit, apoios de motor, cauda e leme de direcção, deram entrada na muito prestigiada Aircraft Restoration Company, em Duxford, Reino Unido. As secções serão colocadas em estruturas para recuperação e reconstrução, como necessário. A secção da fuselagem está em reconstrução na empresa Airframe Assemblies, outro parceiro de referência neste projecto.

Mais informações em www.HawkerTyphoon.com



Fotos: Hawker Typhoon Preservation Group

Encontrado um Junkers Ju52 intacto

Uma equipa de mergulho registou a descoberta de um Ju5, perto do aeroporto de Gadurrà, ilha de Rhodes. Terá sido identificado com o número de série Wk Nr 501111 e ter-se-á despenhado a 31 de Março de 1944, numa missão de busca e salvamento. Está a menos de 100 metros de profundidade, prevendo-se trabalhos de identificação posterior e recuperação museológica.



Visita ao Musee de l'Hydroaviation

O VAC pretende criar oportunidades aos seus sócios, para que possam visitar museus aeronáuticos de referência, com objetivos lúdicos, culturais e investigação aeronáutica. A primeira dessas viagens foi ao Musee de l'Hydroaviation, em Biscarrosse, França. O museu está situado junto ao lago Biscarrosse, no Sudoeste de França, usado há muitas gerações para treino de tripulações com aeronaves anfíbias. Neste local acontece também, o maior encontro anual de hidroaviões da Europa. A visita serviu também, no ano de celebração dos 100 anos da Travessia do Atlântico Sul, para investigar parte da história dos envolvidos, material esse disponível no centro de documentação deste museu. Após consulta do material reservado, foi-nos oferecida uma visita guiada às instalações, onde se salientam muitas relíquias dos pioneiros dos anos 20 até à 2ª Guerra Mundial. Ainda estão expostos o recentemente restaurado Grumman Albatross, Widgeon, muita informação dos nacionais Latecoere, Aeropostale e incontornável St Exupéry. (fotos VAC)





70
FORÇA AÉREA
1952 | 2022

BASE ABERTA

BASE AÉREA 1 **GRANJA DO MARQUÊS** **SINTRA**

24
SETEMBRO
2022

ENTRADA GRATUITA
10H-17H

O VAC colabora mais uma vez com a histórica Base Aérea Nº1 em Sintra, com a co-organização do evento Base Aberta. A base estará aberta ao público e estarão presentes aeronaves militares, clássicas, veículos vintage e recriações históricas. Estamos à sua espera!



Entrevista: Eng. Lima Basto

Referência aeronáutica

O Eng. Jorge Lima Basto tem uma história inseparável da OGMA, Museu do Ar e da história da aviação em Portugal.

Nasceu em Lisboa em 1943 e sua carreira profissional teve lugar numa área que sempre gostou, a oficina de motores na OGMA, em Alverca, para onde ingressou em 1966. Antes disso, fez serviço militar em Mafra, tendo sido transferido para o Depósito de Material Aeronáutico da FAP em Alverca. Surgiu mais tarde a possibilidade de dirigir o Centro de Instrução, e lá ficou 14 anos. Foi instrutor dos motores GE J79 (Lockheed F-104G Starfighter) da Força Aérea Alemã, das cadeiras de ejeção Martin Baker (Fiat G91) da Força Aérea Portuguesa, e foi responsável

pelo contrato dos motores Rolls Royce / Allison T-56 (C130) para a US Air Force. Foi também engenheiro no programa de motores Rolls Royce / Allison AE 2100/AE 3007 (C130J, SAAB 2000, Alenia C27J, E135/145).

Ao longo da carreira na OGMA, fez várias missões aos EUA e representou a empresa nos principais eventos aeronáuticos no estrangeiro e em Portugal.

Numa vertente cultural, participou no projecto de bancos de jardim



pela OGMA, no âmbito de um concurso lançado pela Junta de Freguesia de Alverca, em 2002. Também participou na comissão instaladora do Museu Industrial OGMA, criado no hangar do balão, do qual falaremos, por certo, em números futuros. É ainda autor do livro “Os 100 Anos da Aviação”, publicado em duas línguas em 2003.

Continua a publicar artigos de várias temáticas relacionadas com a aviação, participou em conferências e esperamos, muito em breve também, assistir a algumas Dakota Talks para o Vintage Aero Club.

É sócio de várias organizações, como o AeCP, AFAP, activo no GAMA e sócio fundador da Lusitânia 100.

As réplicas do Museu do Ar

Alguns dos aviões expostos hoje nos pólos do Museu do Ar têm a mão do Eng. Lima Basto. Com o seu empenho natural, começa a dar apoio técnico ao Museu do Ar, na altura apenas com o pólo de Alverca, desde 1968. Participou, nesse ano, na construção do avião Caudron G-3 (50 anos da OGMA). É tornado responsável pelo estudo, planeamento e construção de 3 aeronaves e seus motores, para o Museu do Ar.

Acabaram por ser construídos o Santos Dumont Demoiselle XX, motor Darrach de 2 cilindros e 25HP (1972, 100 anos de Santos Dumont), o Fairey IIID Santa Cruz, motor Rolls Royce Eagle VIII de 350 HP, (1972, 50 anos da travessia do Atlântico Sul), e o Maurice Farman MF4 “Casta Susana”, motor Renault V8 de 70HP (1972).

(Fotos FAP, CM Vila Franca de Xira)





Entrevista: Valter Santos

Aviador incansável

Existem pessoas a quem devemos dar o reconhecimento pelas iniciativas que lideraram. O Valter Santos é um desses exemplos, como vamos ver através de entrevista feita com ele.



Valter Santos é um piloto de linha aérea, mas acima de tudo, um entusiasta pela aviação e pelos valores que ela representa. Em 2021 tenta levar para a frente uma singela homenagem aos heróis da aviação nacional, Gago Coutinho e Sacadura Cabral, com a possibilidade de colocar uma réplica de um Fairey IIID no rio Tejo. Mas como tal não existia, ele fez o que precisava de ser feito, e fez praticamente sozinho a réplica que esteve presente nas comemorações dos 100 anos da Travessia Aérea do Atlântico Sul.

Conheceu o capitão de Fragata Hugo Cabral, também ele um entusiasta da história aeronaval portuguesa, e com o seu apoio moral, teve a primeira reunião com a Armada e Força Aérea em Setembro do mesmo ano. O levantamento das medidas foi pedido à associação Lusitânia 100, que as cedeu gentilmente em Outubro de 2021 e a 10 de Novembro dá-se o início dos trabalhos.

A primeira seção a ser abordada, denominada com “caixão”, contém a zona do cockpit. Para aferir melhor a lista de material necessário, foram feitas ainda muitas fotografias ao modelo original que se encontra no Museu de Marinha. Os primeiros materiais comprados foram 10 tubos de 6m, mas no final do projecto esta quantidade foi dez vezes maior. Foram ainda adquiridos 5 rolos de 25m cada e algodão para entelar o avião.

Com a adaptação constante à evolução da construção, aliada à sua boa capacidade de “desenrascanço”, o Valter teve que adaptar oficina e ferramentas. O espaço em sua casa, onde os trabalhos foram feitos, será no futuro um local de exposição dedicado à aviação. Mas no futuro, voltaremos a este assunto.

A seção seguinte a ser construída foi a fuselagem, usando marcas no chão. Para as asas, foram usados 2 tubos de secção rectangular com 30kg cada, mas quando instalados, criaram um torção na zona do motor, mas que foi corrigida. Ainda nas asas, porque apresentavam diedro positivo, a fuselagem foi invertida, usando apoios como tijolos e montantes. Aproveitando esta soldagem invertida, foram ainda instalados as pernas dos flutuadores, sem estes. Para movimentar o avião no hangar, foram usadas rodas temporárias.

Quanto ao motor, o berço foi instalado em Fevereiro de 2022, e a hélice teve a ajuda do seu tio, que foi presença constante do Valter ao longo deste projecto. É feita de estrutura metálica, revestida com roofmate, depois com tecido e pintada.

O avião foi revestido com uma semelhança com a tela tradicional, e pintada com tinta plástica à base de água. Mais tarde foi aplicada a cor para simular a original, tendo as asas sido a parte mais demorada, devido à forma e tensão do tecido na sua superfície.



A título de curiosidade, o cockpit tem duas cadeiras, pedais e comando de leme de direção.

A 22 de Março (8 dias antes da sua apresentação), e após algumas noites mal dormidas, o avião e asas são transportados em 2 camiões da FAP, para a BA6 Montijo, onde seria a sua base de operações dos próximos dias.

Inauguração

O transporte terrestre ainda deu algumas dores de cabeça, com chuva e vento, que fez as telas ficarem um pouco lassas. Na base foram montados os flutuadores e foi feito o teste de baptismo na água. E com grande sucesso e comoção do Valter, ao ver o seu projecto cada vez mais próximo do objectivo. O teste seguinte foi o de reboque e flutuabilidade longa, com cerca de 3 horas. Seguiram-se os acabamentos e pinturas finais.



Nos dias que antecederam a cerimónia, o reboque foi feito com duas embarcações, para estabilização. Quando a réplica do Fairey IIID ficou resguardada da corrente na Doca do Bom Sucesso, onde esteve

anteriormente instalado o Centro Aeronaval, foi um momento muito emotivo e especial para o Valter. Estava muito feliz pelo seu projecto se tornar uma homenagem da Travessia.

No dia 30 de Março de 2022, foi rebocado para a zona perto da Torre de Belém, sendo uma das atrações do desfile naval que aí aconteceu. O regresso ao Montijo foi cheio de peripécias, com vento forte, mas muita determinação.

Para o futuro, e enquanto o avião não volta para sua casa e para a sua coleção, vai estar exposto num conjunto de locais, enaltecendo o evento da Travessia Aérea



do Atlântico Sul. Esperamos vê-lo em breve. A título de curiosidade, tal como os aeronautas originais, também o Valter levou uma mala vintage a bordo, com vinho do Porto e uma edição dos Lusíadas.

Gostaríamos de deixar aqui um profundo agradecimento pelo esforço pessoal que o Valter Santos despendeu, em prol de tão nobre missão: promover a história da aviação em Portugal.



Tema de Capa

A CONQUISTA DO ATLÂNTICO SUL

“ Navegámos sabendo sempre onde estávamos. Demonstrámos, praticamente, a precisão da navegação aérea. Quando, na volta do Penedo, descemos por causa da panne, sabíamos onde caímos”

Sacadura Cabral na conferência que proferiu na Sociedade de Geografia de Lisboa em 1/11/1922.

Na tarde do dia 17 de junho de 1922, viu chegar às águas da Baía de Guanabara no Rio de Janeiro, um pequeno hidroavião da Aviação Naval portuguesa. A bordo, Sacadura Cabral e Gago Coutinho concluíram a primeira Travessia Aérea do Atlântico Sul. Içaram a bandeira brasileira e dispararam 21 tiros com a pistola de sinais.

Uma multidão eufórica que tinha acompanhado pelos jornais todos os passos da viagem, recebeu os aviadores. A longa distância vencida sobre o mar voando com precisão e com recurso a métodos de navegação rigorosos, acabava de ser conseguida pela primeira vez. Portugal inscrevia o seu nome na História da Aviação. O país todo estava em festa. O voo épico ficaria para a história e não seria esquecido, transformando-se no facto importante da nossa memória coletiva.

Carlos Viegas Gago Coutinho nasceu em Lisboa no dia 17 de fevereiro de 1869. Ingressou com 17 anos na Escola Naval terminando o curso em 1888. Teve uma longa e brilhante carreira de militar, embarcou em vários navios, foi geógrafo, navegador e presidiu à Comissão de Cartografia. Deixou uma vasta obra escrita sobre a História Náutica e os Descobrimentos. Nas missões geodésicas e hidrográficas trabalhou em Timor, São Tomé, Moçambique, Angola e Índia. Nos trabalhos de delimitação de fronteiras do Barotze, em Angola, percorreu mais de 5000 quilómetros a pé. Gago Coutinho em 1907 conheceu em Moçambique, Sacadura Cabral um jovem segundo-tenente da Armada com 26 anos.



Artur de Sacadura Freire Cabral, nasceu em 23 de maio de 1881 em Celorico da Beira. Em 1901 terminou o curso da Escola Naval, e partiu para Moçambique, trabalhando no levantamento hidrográfico da Baía de Lourenço Marques. Em 1907, conheceu Gago Coutinho, com quem trabalhou três anos nos levantamentos hidrográficos dos rios Maputo,

Tembe e Umbeluzi e na demarcação da fronteira entre a antiga região Sul-africana do Transval e Moçambique. Trabalho rigorosos apoiados em observações astronómicas exigentes de um grande domínio na utilização do sextante. Durante as temporadas nos acampamentos na selva africana nasceu entre Cabral e Coutinho uma sólida amizade e admiração que os juntou mais tarde no voo ao Brasil.

Em 1915, na sequência da criação da Aeronáutica Militar, (1) Sacadura Cabral, voluntariou-se para fazer parte do primeiro grupo de oficiais de Marinha e do Exército que tiraram o curso de pilotos militares no estrangeiro. Em França, frequentou as Escolas de Aviação Militar de Chartres e de Buc, qualificando-se como instrutor de voo e na Escola de Aviação Marítima de Saint Raphael, especializou-se na pilotagem de hidroaviões. Em 1916 regressou a Portugal e foi colocado na Escola de Aeronáutica Militar em Vila Nova da Rainha, criada dois anos antes, como diretor do primeiro curso e instrutor de pilotagem. Foi também o grande impulsionador da Aviação Naval portuguesa.



O projeto do voo ao Brasil

No fim do mês de maio de 1919 amarraram no Tejo um hidroavião Curtiss NC-4 da marinha norte-americana, o sobrevivente de três aparelhos, comandado pelo tenente Albert Reed. Lisboa era a última etapa da primeira travessia aérea do Atlântico Norte. A missão teve início em Rockaway Beach no Estado de Nova Iorque e terminou em Lisboa 11 dias depois, com escalas em Halifax, Terra Nova e Açores. A travessia respondeu ao desafio do jornal *Daily Mail* disposto a pagar 10 000 libras a quem, pela primeira vez, ligasse os EUA à Europa. Embora os americanos não concorressem ao prémio, participaram por uma questão de prestígio.

O voo dos norte-americanos foi apoiado por navios da marinha, colocados de 50 em 50 milhas que emitiam sinais de rádio e de luz para orientação dos aviadores.

Sacadura Cabral, que já tinha em mente um voo ao Brasil, ficou ainda mais estimulado com o voo dos americanos requerendo autorização ao Ministério da Marinha para um voo ao Brasil. Concedida a autorização, Cabral iniciou os estudos para o voo sobre o Atlântico Sul, convidando Gago Coutinho para o estudo dos métodos de navegação que permitissem voar com rigor e precisão sobre o mar durante muitas horas.

Em conjunto conceberam um instrumento a que chamaram primeiro *Plaquê de Abatimento* e, mais tarde, *Corretor de Abatimento*. O instrumento permitia verificar a direção e intensidade do vento, a correção necessária do rumo e a velocidade real do aparelho, baseando-se na observação visual da deriva, provocada pelo vento, com auxílio de bombas de fumo lançadas à água.

Gago Coutinho desenvolveu a adaptação do sextante de bolha de marinha, à navegação aérea, chamou-lhe «Astrolábio de Precisão» aplicando-lhe também um sistema de iluminação do nível de bolha permitindo observações em voos noturnos. Mais tarde a casa alemã *Plath*, construtora de sextantes adquiriu a patente do sextante, comercializando mundialmente o instrumento com o nome *System Admiral Gago Coutinho*.

O Voo de teste à Madeira

Criados os sistemas para a navegação, Sacadura Cabral decidiu, em 1921, fazer um voo de teste aos métodos de navegação voando para a Ilha da Madeira. Para a missão, Cabral e Coutinho fizeram-se acompanhar pelo primeiro-tenente piloto naval Ortins Bettencourt e pelo mecânico francês Roger Soubiran .

Deixaram Lisboa dia 22 de março de 1921, descolaram do Tejo em frente à Trafaria a meio da manhã a bordo de um hidroavião *Felixstowe F3*. Sobrevoaram o Bugio e apontaram na direção da Madeira. Com uma velocidade de 70 milhas por hora e vento favorável, boas



indicações para o voo, deixaram de ver terra às 11 horas. As ótimas condições meteorológicas permitiram à tripulação desfrutar de um voo tranquilo e testarem os métodos de navegação.

Pouco mais de sete horas depois da descolagem de Lisboa amararam na Baía do Funchal. Voaram com a ajuda preciosa de um vento de cauda quase constante de 14 milhas, a uma altitude de 120 metros descendo por vezes aos 60 metros para os cálculos de deriva do vento lançando bóias de fumo.

A precisão da navegação aérea com os instrumentos e métodos criados por Cabral e Coutinho dava boas indicações para a grande aventura do voo ao Brasil.



No dia 1 de abril iniciou-se o voo de regresso a Lisboa. Os aviadores a meio da tarde descolaram do Funchal, fizeram uma passagem a baixa altitude sobre a cidade e rumaram a Porto Santo onde 40 minutos depois amararam junto do navio *Guadiana*.

A decisão de regressar via Porto Santo tinha como objetivo encurtar a distância para Lisboa, permitindo uma descolagem em mar aberto com o máximo de

combustível. Face à probabilidade de o voo ser afetado por vento frontal durante grande parte do percurso, reduzindo a autonomia do hidroavião, comprometendo a chegada a Lisboa, descolar com muito combustível era fundamental.

Na manhã do dia 6, deixaram o Porto Santo com combustível para 10 horas de voo, quantidade suficiente para chegar a Faro ou, em caso de necessidade, alternar para Casablanca. Já na da corrida de descolagem o hidro bate com um flutuador na água e abre-se um rasgão na tela da fuselagem. A água inunda a zona das bóias de fumo que se incendeiam e o fogo espalha-se rapidamente a todo o aparelho. Os aviadores são salvos

pelos marinheiros do *Guadiana*. O hidroavião perdeu-se e não houve vítimas sendo que o essencial da viagem, o teste dos métodos de navegação, deu boas indicações.

A Conquista do Atlântico Sul

A confirmação da eficácia dos métodos de navegação no voo à Madeira relançou o projeto da ida ao Brasil. Voar sobre o Atlântico Sul era o desafio por cumprir.

Com o apoio do Governo português e com grande empenhamento do Ministério da Marinha (2), Cabral tentou, sem êxito, envolver a aviação e a marinha brasileira. O seu projeto, que também pretendia comemorar os 100 anos da Independência do Brasil, contemplava a travessia com dois aviões, um português e um brasileiro, operados por tripulações mistas apoiados por navios das armadas portuguesa e brasileira. O governo brasileiro não se entusiasmou com a ideia, influenciado sobretudo pela opinião negativa de Santos Dumont, (3) incrédulo da possibilidade de êxito de tal voo.

Cabral tinha pela frente uma distância de 5630 quilómetros, para vencer desde Lisboa até à costa brasileira. Para o percurso mais longo, ponderou duas hipóteses: sair de Cabo Verde (Porto da Praia) a 2640 quilómetros do Brasil ou Dacar a 3000. Em ambos o caso a missão teria de fazer obrigatoriamente escala na ilha brasileira de Fernando Noronha, a uma distância de 375 quilómetros de Natal e a 530 do Recife. Para terem êxito, os aviadores necessitavam de um aparelho com uma autonomia para voar pelo menos 2700 quilómetros, característica difícil de encontrar na época.

Cabral, ponderou utilizar um avião com rodas em alternativa ao hidroavião. No primeiro caso conseguiam-se aparelhos rápidos e com mais autonomia, mas por outro lado um hidroavião, com o sobrevoo vastas zonas de mar que a missão implicava, permitiria uma amarração mais segura em caso de necessidade ou de emergência.





Cabral decidiu-se pela segunda hipótese. Ainda em 1919, Sacadura Cabral tinha já contactado fabricantes de aviões ingleses, franceses e italianos e concluíra que, nesse ano, não havia no mercado aeronaves com a autonomia para o projeto.

O percurso maior seria de 2300 quilómetros entre Cabo Verde e Fernando Noronha. A uma velocidade indicada de 70 milhas por hora esta etapa implicaria no mínimo um voo de 18 horas. O regime de ventos era mais favorável no caminho das ilhas cabo-verdianas do que no trajeto com partida de Dacar. No Atlântico Norte os alísios, ventos que sopram dos trópicos para o equador, de NE, seriam mais favoráveis em grande parte no percurso de Cabo Verde para Fernando Noronha. Avaliadas as condições meteorológicas e os melhores regimes dos ventos a decisão da partida para o Brasil recaiu entre os meses de março e abril, época dos alísios mais fortes a estenderem-se mais para Sul.

Era agora necessário adquirir um hidroavião capaz para a missão. Uma questão estava clara na cabeça de Sacadura Cabral, o motor teria de ser o seu já conhecido *Rolls-Royce Eagle* com 350 cavalos de potência. Confiava nele desde os voos de Inglaterra para Lisboa e a missão à Madeira. O mesmo motor tinha dado boas provas, em 1919, no Atlântico Norte e no voo entre a Inglaterra e a Austrália. (4)

Em 1921, Cabral visitou dois fabricantes, a Vickers e a *Fairey*, ambos ingleses, uma vez tomada a decisão de usar o motor *Rolls-Royce*. Foi escolhida a *Fairey* a quem o Governo português já tinha adquirido cinco hidroaviões para a Aviação Naval.

A *Fairey*, oferecia o melhor preço para a versão especial que Sacadura Cabral pretendia encomendar. O voo ao Brasil exigia transformações no modelo de série, uma maior envergadura das asas e aumento do tamanho dos flutuadores, permitindo o transporte de

mais combustível de reserva. Esta versão, do modelo *Fairey III D* da qual só foi construído um exemplar ficou conhecida como *Transatlantic*.

Em setembro de 1921 Sacadura Cabral partiu para Inglaterra com Ortins Bettencourt para o acompanhamento da construção do aparelho e treino de pilotagem nos modelos de série.

A duração do percurso entre Cabo Verde e Fernando Noronha, 18 horas de voo, recomendava que a pilotagem fosse dividida com outro piloto. Cabral ainda não tinha decidido se levaria consigo Gago Coutinho, que não era piloto, ou o tenente Bettencourt, piloto naval, com quem poderia dividir as horas de pilotagem.



Ao fabricante do hidro, foram exigidas três condições; o aparelho devia ser entregue no fim de novembro, o peso vazio não podia exceder 2000 quilos com limite de 3500 quilos de carga máxima à descolagem com um vento inferior a 13 nós. Para a redução do peso não foi adquirido equipamento de TSF, muito pesado na época.

No princípio de dezembro o fabricante entregou o aparelho iniciando-se os voos de experiência.

As descolagens com meia carga mostraram-se dentro dos padrões pretendidos, mas com a carga máxima o hidro não saía da água. Foram retirados os depósitos de combustível das asas colocando-se mais combustível nos flutuadores. A descolagem com carga máxima melhorou, mas apenas com vento favorável. O motor inicial foi substituído, uma vez que o fabricante assegurava um máximo de 1800 rotações à descolagem, valor nunca atingido nos testes, obrigando Cabral a fazer um protesto junto do engenheiro Rolls com quem tinha uma relação direta e pessoal.

O hidroavião chegou a Lisboa em janeiro de 1922 por via marítima e foi montado no Centro de Aviação Marítima em Belém. Sacadura Cabral e Ortins Bettencourt regressaram por via aérea aos comandos de um hidro oferecido à Aviação Naval por Costa Ivo do Banco Português-Brasileiro e grande amigo de Gago Coutinho, contudo, uma avaria mecânica grave em Ferrol, no norte de Espanha, acabou por obrigar os dois aviadores a regressarem a Lisboa de comboio. Entretanto Cabral tomou a decisão arriscada de prescindir de outro piloto, sendo que a pilotagem seria apenas responsabilidade sua. Gago Coutinho acompanhá-lo-ia nesta aventura, ficando responsável pela navegação. Uns meses mais tarde Ortins Bettencourt confessaria ao jornalista Tomaz Ribeiro Colaço que teve muita pena de não ter sido escolhido para a viagem, alimentando essa esperança desde o voo à Madeira.

Antes da partida para o Brasil foram feitos três voos de teste. Foram introduzidas modificações nos tanques de combustível dos flutuadores e retirado o duplo comando de pilotagem do lugar traseiro. O espaço útil ficou mais amplo para Gago trabalhar na navegação. O Ministro da Marinha, Azevedo Coutinho destacou três navios da Armada para acompanharem a missão, o *República*, o *Bengo* e o *5 de Outubro*. A grande aventura, como lhe chamou Coutinho, sobre o Atlântico Sul ia começar.

Lisboa - Las Palmas

O dia 31 de março, amanheceu cinzento e com chuviscos fracos. Às primeiras horas da manhã, o hidroavião foi colocado na água da doca do Bom Sucesso em Belém. Cabral e Coutinho tomaram uma refeição ligeira, despediram-se dos amigos e arrumaram a bordo duas pequenas malas com objetos pessoais, fardas e uma edição antiga dos *Lusíadas*, (5) levaram também uma lanterna de pilhas, caixa das ferramentas e pistola de sinais com os cartuchos. Os mantimentos resumiam-se a água, bolachas, chocolate e uma garrafa de vinho do *Porto Ramos Pinto*. Poucos minutos antes das sete da manhã o mecânico engenheiro Tips, da fábrica Fairey pôs o motor em marcha.

Quinze minutos depois, deixaram a doca do Bom Sucesso acenando à pequena multidão que assistia entusiasmada à partida, no mesmo local onde alguns séculos antes largaram as caravelas em busca de novos mundos.

Uma corrida de 15 segundos em frente à Torre de Belém foi suficiente para o hidroavião descolar na direção da Torre do Bugio. Com vento fraco e um ligeiro chuvisco voltaram na direção de Las Palmas, voavam a 200 metros sobre água a uma velocidade de 68 milhas. Terminada a natural excitação da partida, Cabral encaixou-se melhor na acanhada e pouco confortável cadeira do piloto, preparando-se para as quase nove horas de pilotagem.



Às 8 horas da manhã os aviadores apanharam um pequeno susto ao detetarem a presença de muito óleo nos postos de pilotagem. Cabral julgou tratar-se de uma fuga, mas as indicações dos instrumentos da pressão e temperatura do óleo indicavam que estava tudo bem. Percebeu depois tratar-se de óleo a transbordar pela tampa do depósito completamente atestado.

Perto das três da tarde avistaram Tenerife e pouco depois a Grã-Canária pela proa. Conta Cabral : *“A alegria dá-nos apetite e o acontecimento é festejado comendo-se mais duas bolachas e um pau de chocolate!”* (6). Minutos depois amararam junto ao porto de La Luz. O mar muito ondulado provocou um percalço, um salto violento na água danificou dois cabos da ligação dos flutuadores à fuselagem. O estrago foi facilmente reparado. O navio *5 de Outubro* esperava os aviadores. A primeira etapa estava vencida. 1300 quilómetros percorridos em quase nove horas. No dia seguinte Cabral e Coutinho deslocaram-se à Baía de Gando, a 15 milhas de La Luz, a bordo do *5 de Outubro*, para verificarem as condições do local. Tendo em conta o vento dominante na Grã-Canária, concluíram não ser possível descolar com carga máxima, situação agravada pelo facto de o porto ter sempre muitos navios ancorados.

Las Palmas - Gando

Dois dias depois, a 2 de abril partiram para Gando, um pequeno voo de 20 minutos. No dia seguinte, não conseguiram descolar após várias tentativas falhadas. Cabral percebeu que o hidro não ganhava velocidade devido à grande quantidade de água nos flutuadores que aumentavam o peso. Sem a possibilidade de se colocar o aparelho em zona seca, retirou-se manualmente a maior quantidade de água possível com o hidro a flutuar. Perante este cenário, foi decidido fazer-se uma escala, não prevista, em São Vicente de Cabo Verde onde o hidro poderia ser colocado em terra para os vários trabalhos necessários, incluindo uma inspeção ao motor.

Gando-São Vicente

Os aviadores deixaram Gando rumo a São Vicente no dia 5 de abril com vento forte de NE, turbulência e céu cinzento. Após a descolagem, a bússola de Cabral deixou de funcionar, confiando na sua experiência e nos conhecimentos de Gago Coutinho, Cabral deu-nos conta: *“Governado pela direção da vaga e, quando há sol, pela sombra dos mastros do hidroavião, segundo as indicações, que o comandante Coutinho me transmite, da grosseira agulha que havia instalada à ré. Imagino que quaisquer outros, que não tivessem prática de viagens aéreas sobre o mar ou que não tivessem absoluta confiança nas observações astronómicas, teriam voltado para trás desde que a agulha de Governo tivesse endoidecido, como aconteceu à nossa”* (7).

Às nove horas da manhã deixaram de ver o pico de Tenerife. Cabral continuava sem indicação de rumo. Suspeitando que a avaria da bússola se devia à grande vibração do hidroavião, resolveu entalar um pano entre o instrumento e a parede da fuselagem. A solução resultou voltando a agulha a dar indicações corretas dos rumos. Cabral tinha voado quase duas horas sem bússola, orientando-se pela vaga, pela sombra do aparelho na água e pelas indicações preciosas que Coutinho lhe dava, escritas no caderno de recados, o único modo de comunicação entre os aviadores.



Às cinco da tarde subiram para os 600 metros avistando por cima das nuvens, ao longe, os picos das ilhas cabo-verdianas de Santo Antão e de São Nicolau e uma hora depois amararam junto à praia da Mاتيota na Ilha de São Vicente. Tinham voado 1572 quilómetros durante 11 horas. Em Cabo Verde o hidroavião foi retirado da água para os trabalhos de manutenção.

O primeiro balanço da viagem não era animador, o motor consumia mais do que o previsto. Para cumprir a grande e decisiva etapa Cidade da Praia-Fernando Noronha, um voo direto estimado em mais de 16 horas, a capacidade máxima de combustível obrigava a que a velocidade média fosse no mínimo de 80 milhas por hora, situação só possível com ajuda do vento, mas nada estava garantido devido à imprevisibilidade meteorológica da região.

Sacadura Cabral concluiu que as condições de vento e de mar de Cabo Verde não garantiam uma descolagem com carga máxima para um voo direto até Fernando Noronha. Com estes dados prosseguir a viagem seria um risco. A solução obrigava a uma escala a meio caminho para abastecimento do hidroavião, no caso ao largo dos Penedos, A decisão implicava muitos riscos, pois os Penedos são um conjunto de ilhas minúsculas na região equatorial com pouco mais de 13 mil m² a 1600 km de Cabo Verde e a 620 da Ilha de Fernando Noronha, onde os aguardaria o navio *República* para os abastecer, uma manobra arriscada. Mais uma vez a ousadia e a coragem de Cabral e Coutinho, que não queriam defraudar a euforia popular que estavam a provocar em Portugal e no Brasil, os jornais diários dos dois países fizeram uma grande e entusiasmada cobertura do acontecimento. Em Portugal o *Diário de Notícias* e *O Século* mantiveram nas primeiras páginas notícias sobre a grande aventura, informando constantemente os leitores com dados sobre o desenrolar da viagem, mantendo viva a expectativa da chegada ao Brasil. Cabral e Coutinho após muita ponderação decidiram continuar o voo, arriscando a escala a meio caminho com uma amaragem em mar aberto.

Durante a permanência em São Vicente, os aviadores receberam a notícia que o hidroavião fora, por decreto, batizado com o nome de *"Lusitânia"*, o facto surpreendeu Cabral que a propósito diria numa entrevista a Tomaz Ribeiro Colaço: *"Eu não gosto de nomes, de nenhuns nomes dados nestas condições. Tanto que não pus ao avião o nome que tinha imaginado...o de uma atriz inglesa de cinema, Manora Thew que conheci no comboio de Paris para Londres uma grande apaixonada pela aviação. Prometi à minha gentilíssima companheira dar o seu nome ao avião, como mascote."* (8)

No dia 13 de abril, o navio *República* ancorou ao largo dos Penedos e comunicou para Cabo Verde dando conta de boas condições para uma amaragem. No dia seguinte, ao nascer do dia, Cabral tentou descolar três vezes com carga máxima sem êxito, as condições adversas do mar e do vento não o permitiram. Decidiu deixar São Vicente com pouco peso e voar para Porto Praia a 170 milhas. O novo local dava-lhe mais garantias para descolar com o combustível necessário para atingir os Penedos. Do *República* chegou entretanto nova mensagem confirmando as boas condições para uma amaragem.

Porto Praia - Penedos

No dia 18 de abril deixaram Cabo Verde com vento fraco e céu limpo rumo aos pequenos rochedos no meio do oceano. Duas horas depois, Cabral verificou um consumo excessivo de combustível. As 10 horas de autonomia não seriam suficientes para chegar aos Penedos com segurança. Seria necessário voar a 80 milhas por hora e as condições de vento de frente que estavam a apanhar não permitiam a velocidade pretendida. Ainda assim, decidiram continuar na esperança de apanharem, mais para a frente, vento favorável. Mais uma vez a decisão foi discutida entre os dois por escrito, com o caderno de recados. Ao meio-dia na posição 7° 41'N, 26° 26'W, o vento começou a aumentar, empurrando o voo para as necessárias 80 milhas por hora. Às três da tarde atravessaram uma zona de aguaceiros e calcularam que estariam a 175 milhas dos Penedos. Às quatro da tarde só restava combustível para pouco mais de uma hora. Coutinho fez um levantamento de posição confirmando que estavam no rumo certo para os Penedos que avistaram às cinco da tarde iniciando pouco depois a manobra de amaragem junto ao navio *República*. O mar apresentava uma ondulação cavada e ao tocar na água, o flutuador do lado esquerdo partiu-se. O hidroavião inclinou-se bruscamente e num ápice começou a meter água. Os escaleres do *República* recolheram a tempo os aviadores, salvaram ainda o sextante, os cronómetros, vários instrumentos e as tabelas dos astros para a navegação. Tentaram recuperar o motor, rebocando o hidro para junto do navio, mas a água invadiu rapidamente o *Lusitânia* que num instante se afundou.

Sacadura Cabral reconheceu que as probabilidades de conseguirem uma amaragem segura eram poucas, sublinhando o risco da decisão e a proeza do feito: *"Fazer escala nos Penedos era pois o mesmo que fazer escala no alto mar. Para que pudéssemos consegui-lo sem avaria, era necessário encontrar mar plano, o que era possível visto eles estarem, nessa época do ano, na zona das calmas. O telegrama da véspera dizia "bom para poisar". Correramos a chance. Fizemos a proeza, que talvez tão cedo se não repita, de irmos encontrar um navio, no fim de 1700 quilómetros de voo!"* (9).



Cabral telegrafou para Lisboa mostrando-se disponível, caso assim se entendesse, para continuar a viagem com outro aparelho. Os tripulantes do navio da Armada tentaram deixar nos Penedos um memorial, uma chapa de ferro com as palavras *Hidroavião Lusitânia-Cruzador República* e as assinaturas dos aviadores e do comandante do navio, mas o estado do mar não permitiu o desembarque. Cabral e Coutinho a bordo *República* rumaram à ilha de brasileira de Fernando de Noronha onde aguardaram indicações do governo. Na ilha foram recebidos pelo comandante do presídio militar existente no local e pela tripulação do navio *Pará* da Armada brasileira enviado para apoiar os aviadores.

O Governo Português decidiu-se pela continuação da viagem enviando a bordo navio brasileiro *Bagé*, outro hidroavião *Fairey*, desta feita um dos modelos de série adquiridos para a Aviação Naval. Revelador do grande interesse e entusiasmo que a viagem suscitava em Portugal, foi o facto de ter também seguido a bordo um grupo de jornalistas convidados pela casa *Pinto & Sotto Mayor*, agente do navio em Lisboa. O grupo era composto por Tito Martins do *O Século*, Edmundo de Oliveira do *Diário de Notícias*, Paulo Freire da *Imprensa da Manhã*, Guedes do Amaral do *Comércio do Porto*, Norberto Lopes do *Diário de Lisboa*, Tomaz Ribeiro Colaço do *Dia*, o fotógrafo Arnaldo Garcez e operador de imagem Henrique Alegria da *Invicta Film*. Alegria, dois meses depois estreou com grande êxito, nos cinemas Condes, Salão Central e no Coliseu o seu filme "O "raid " aéreo Lisboa-Rio de Janeiro pelos heróicos aviadores Gago Coutinho e Sacadura Cabral", um documentário de meia hora filmado em 35mm, hoje património da Cinemateca Portuguesa.

No dia 4 de maio, Cabral e Coutinho embarcaram no *República* ao encontro do *Bagé* que se dirigia para os Penedos com o novo hidroavião, com o objetivo de ser retomada a viagem no ponto onde tinha sido interrompida. Dois dias depois o *Bagé* e o *República* encontraram-se ao largo dos Penedos. Um grupo de marinheiros do navio português colocou numa das ilhotas dos Penedos um memorial da presença do *Lusitânia* no local.

Os tripulantes do *Bagé* tentaram colocar o novo hidroavião na água mas o estado do mar não dava garantias de segurança. Foi decidido cancelar a missão e fazer a manobra em Fernando Noronha.

No dia 8 de Maio, Cabral juntamente com o marinheiro mecânico David dos Santos efetuou três voos de experiência que deram boas indicações sobre o estado do aparelho. A viagem iria continuar com descolagem de Fernando Noronha, sobrevoos dos Penedos, para ser retomada no ponto onde foi interrompida.

Fernando Noronha-Penedos

Às 9 horas do dia 11 de maio, Cabral e Coutinho estavam no ar na direção dos Penedos. Ao meio-dia cruzaram a posição 0° 50' Sul com vento fraco e alguns aguaceiros. À uma da tarde avistaram os rochedos, mas, pouco depois, um aguaceiro forte encobriu no horizonte as minúsculas ilhas. Cabral considerou o objetivo atingido e decidiu regressar a Fernando Noronha. No regresso, com duas horas de voo, o motor começou a perder potência obrigando a uma amargem forçada. Cabral deu-nos conta desse momento: *“Preparo para poisar e, como o motor fraqueja por completo, desço com rara felicidade às 15h 35m. O hidro tocou na crista de uma vaga e foi poisar sem avarias na crista seguinte. O motor pára. Examinamos o hidro. Não há avarias e o mar está banheiro. Estendemo-nos sobre os flutuadores, trocando impressões. Sentimo-nos à vontade apesar da vizinhança de dois tubarões que vêm passar entre os flutuadores. Procuramos pôr o motor em marcha mas não conseguimos. Julgo que a pane vem da canalização da gasolina e que algum pedaço de durit ou sujidade está impedindo a passagem do líquido”.* (10)

Tentaram pôr o motor em marcha várias vezes, mas sem êxito. Ao pôr-do-sol fizeram um levantamento de posição, estavam no ponto 1° 27' S, 30° 54' W, a 4 milhas a oeste da linha Penedos-Noronha a 170 milhas da ilha brasileira e longe das linhas de navegação marítima. Os flutuadores, à medida que o tempo foi passando, encheram-se de água afundando-se lentamente. O aparelho inclinou-se para um dos lados. Ao princípio da noite conseguiram pôr o motor em marcha e deslocaram-se sobre a água lentamente para Sul. Uma hora depois o motor para definitivamente: *“ Não mais conseguimos pô-lo em marcha apesar de haver muita gasolina no tanque. Os flutuadores continuam mergulhando e o hidro está com cara de não resistir muito tempo. Para o equilibrar melhor e evitar as pancadas da cauda, instalo-me sobre o motor enquanto o meu companheiro toma o lugar de piloto. Com a monotonia do balanço, o sono invade-nos e por vezes tenho de me agarrar com força aos tubos do motor para não cair.”* (11) Com a falta de notícias dos aviadores, o comandante do navio República lançou um aviso geral à navegação em várias línguas: *“ Hidro com aviadores Coutinho-Sacadura perdidos no mar na linha de Fernando Noronha-Penedo de S. Pedro. Rogo a todos que naveguem próximo esta linha toda atenção sentido de lhe prestar socorro”. O alerta rapidamente deu resultado e algumas horas depois chega a ajuda, como nos contou Cabral: “ Às 23h e 45m avista-se uma luz pela amura de estibordo. É um navio, não pode haver dúvidas! Faço dois tiros com a pistola de sinais, tiros que são imediatamente correspondidos.”*(12). Perto da uma da manhã os aviadores têm junto deles o cargueiro inglês Paris City, em viagem de Cardiff para o Rio de Janeiro. São içados para bordo e recebidos pelo comandante Tamlyn (13) que lhes dá conta de um aviso geral à navegação por causa de um hidroavião que estaria perdido na linha de navegação Penedos-Noronha. Com o alerta, tinha alterado o rumo e na ponte do navio ele próprio observara ao longe os sinais luminosos lançados pelos aviadores. O comandante Tamlyn diria mais tarde numa

entrevista a um jornal brasileiro que encontrou os aviadores com um ar muito exausto e que talvez não resistissem muito mais tempo à deriva.

O *República* foi avisado da posição do navio inglês e ao nascer do dia Sacadura Cabral e Gago Coutinho transferiram-se para o navio português. Com a luz do dia verificou-se que o hidroavião ainda flutuava semi-submerso. Foi lançado um cabo para o içarem mas só foi possível recuperar o motor. Em Fernando Noronha, aguardaram mais uma vez a decisão



do Governo sobre a continuação da missão. Receberam a notícia da promoção por distinção ao posto seguinte e do facto de terem sido agraciados com Ordem Militar da Torre e Espada.

O entusiasmo e a pressão popular em Portugal e no Brasil foram tão grandes, tendo-se mesmo chegado a organizar subscrições para a compra de um novo hidroavião, que o Governo Português se viu obrigado a enviar para Fernando Noronha mais um *Fairey*, desta vez a bordo do navio da Armada *Carvalho Araújo* que chegou à ilha brasileira no dia 2 de junho.

A Chegada ao Brasil

No dia 4 de junho o hidroavião, a que foi dado, mais tarde e já no Brasil, o nome de *Santa Cruz* foi colocado na água e Sacadura faz um voo de experiência. No dia seguinte às primeiras horas da manhã os aviadores descolam para o Recife. A primeira hora foi voada a baixa altitude junto à água e a uma velocidade de 65 milhas. Com o aumento da turbulência Cabral subiu para os 1500 metros. Perto do meio-dia a voar sobre as nuvens, alguns cúmulos soltos, começaram a ver pelas abertas a linha de costa brasileira. Avistaram o Cabo Branco, sobrevoaram Olinda e amararam no porto do Recife: *"Estava completada a travessia aérea do Atlântico Sul! Pode calcular-se a alegria que sentíamos por termos conquistado para o nosso País a glória de ser o primeiro a realizar essa travessia! Não vou descrever a forma como fomos recebidos porque os jornais se encarregaram de o fazer em pormenor"* relatou Sacadura Cabral (14).

Do Recife até ao Rio de Janeiro escalaram ainda a Baía, Porto Seguro e Vitória. Tocaram as águas da Baía de Guanabara ao início da tarde do dia 17 de Junho de 1922. Foram recebidos por uma multidão eufórica que tinha acompanhado pelos jornais todos os passos da viagem. O jornalista Ribeiro Colaço dá nota da euforia depois da amargura: *"A flotilha de embarcações apinhadas, que nos cercava, erguia vivas e urras, estrondeava salva de palmas.*

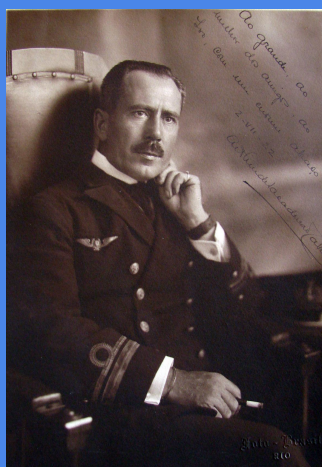
Gago Coutinho agitava alegremente ambas as mãos; Sacadura Cabral, impassível, dirigia a manobra. Pelo canal de que é constituído o porto, escoltava-nos o cardume de rebocadores, gasolinas e outriggers dos diversos clubes, tudo apinhado, tudo em festa; quando passávamos, a multidão rompia em aclamações, no cais; os navios apitavam com ênfase .” (15).

Gago Coutinho em entrevista a Mário Costa Pinto desabafou dois anos mais tarde: *“Terminara a nossa navegação astronómica e começava outra mais tormentosa para que não estávamos preparados, nem mesmo com a viagem à madeira: a navegação através dos festejos, banquetes e bailes.”* (16)

O essencial que Sacadura Cabral e Gago Coutinho pretendiam com a viagem fora conseguido. Era possível navegar-se com precisão a bordo de um avião tal como num navio. A viagem dos aviadores portugueses foi mais um contributo para o desenvolvimento da Aviação. O avião que terminou a viagem, o *Santa Cruz*, está hoje exposto no Museu da Marinha em Lisboa. Os aviadores regressaram a Portugal por via marítima onde chegaram no final de outubro. Quando o navio passou ao largo de Cascais foi feita uma salva com 21 tiros de artilharia. Recebidos como heróis nacionais em Lisboa, desfilaram a pé, entre os vivas da multidão, desde o Cais das Colunas até à Câmara Municipal de Lisboa onde se realizou a cerimónia oficial de boas vindas. No dia 31 de dezembro de 1923, Sacadura Cabral e Gago Coutinho receberam em cerimónia oficial, das mãos do Presidente da República as insígnias da Ordem Militar da Torre e Espada compradas por subscrição pública.

Em 1923 Sacadura Cabral iniciou os estudos para uma viagem de circum-navegação aérea e fez um apelo ao Dr. Augusto de Castro diretor do Diário de Notícias para apoiar e divulgar a ideia com uma subscrição pública. O assunto deu polémica, com as críticas feitas ao projeto, no Parlamento, por parte do deputado e capitão aviador António Maya, e com os pilotos da Aeronáutica Militar, Brito Pais e Sarmento de Beires, que preparavam um voo a Macau para o ano seguinte. Em fevereiro de 1924 Sacadura Cabral, na altura Diretor dos Serviços de Aeronáutica Naval, convencido de que o Governo não mostrava interesse pela Aviação Naval, dando prioridade à Aeronáutica Militar, apresentou, ao Ministro da Marinha, o pedido de demissão de oficial da Armada que foi indeferido. Ainda em 1924 foi nomeado para o estudo do estabelecimento de carreiras aéreas com fins comerciais. No dia 15 de novembro de 1924 num voo da Holanda para Portugal, Sacadura Cabral e o cabo mecânico Pinto Correia, desapareceu no Mar do Norte a bordo de um hidroavião *Fokker T3*, um dos aparelhos de um lote de cinco adquiridos pela Aviação Naval para o projeto de volta ao Mundo. Sacadura Cabral morreu aos 43 anos. Fernando Pessoa dedicou-lhe um poema na revista *Athena* nº 3:

“ No frio mar do alheio Norte,
Morto, quedou,
Servo da Sorte infiel que a sorte
Deu e tirou.
Brilha alto a chama que se apaga.
A noite o encheu.
De estranho mar que estranha plaga,
Nosso, o acolheu?
Floriu, murchou na extrema haste;
Jóia do ousar,
Que teve por eterno engaste
O céu e o mar.”



Gago Coutinho foi promovido por distinção a Almirante e morreu em Lisboa no dia 18 de fevereiro de 1959 com 90 anos. Tornou-se um geógrafo mundialmente reconhecido e uma figura popular e estimada em Portugal e um lisboeta de referência muito acarinhado no bairro da Madragoa onde viveu 70 anos. Coutinho nunca escondeu a admiração por Sacadura Cabral de quem uns anos mais tarde com humildade diria a Mário Costa Pinto: “ *Ele conhecia perfeitamente os recursos da navegação astronómica que se ia fazendo e, ao olhar para o sol ou para o mar, estava seguro de que era impossível perdermo-nos naquele deserto de água do Atlântico - como nos não tínhamos perdido nos sertões de África - porque tanto no sol como no mar estava escrito qual o ponto daquele horizonte sem referências a que nos ficava o Penedo de S. Pedro - já terra do Brasil - com sinais infalíveis; ele, Sacadura Cabral, sabia como se liam, tão bem ou melhor do que eu.*”

Notas

- 1- Em Junho de 1912 foi apresentado na Câmara de Deputados, por António José Teixeira um projeto de lei sobre a Aviação Militar onde se previa a criação de um Instituto de Aviação Militar e a organização de um porto aéreo na margem sul do Tejo. Dois anos depois, em Maio de 1914 foi criada em Vila Nova da Rainha, a primeira unidade militar para formação de pilotos, que recebeu o nome de Escola de Aeronáutica Militar.
- 2- O Ministério da Marinha disponibilizou uma verba de 200 contos para o projeto e um prémio de 20 contos para o primeiro aviador militar português ou brasileiro que ligasse por via aérea Portugal ao Brasil em menos de 168 horas de voo.
- 3 - O brasileiro Santos Dumont pioneiro da aviação mundial era muito respeitado no Brasil e sempre ouvido em matéria de aviação.
- 4-Em Junho de 1919 os pilotos ingleses Alcock e Brown num avião *Vickers Vimy*, equipado com dois motores *Rolls-Royce Eagle*, ligaram os EUA à Irlanda num voo de 16 horas. Não utilizaram qualquer sistema de navegação de precisão. Também em 1919 respondendo ao desafio do governo australiano, que oferecia um prémio de 10 000 libras, os pilotos Keith e Ross Smith, dois irmãos, usaram um avião *Vickers Vimy* com motores *Rolls-Royce Eagle* para ligarem a Inglaterra à Austrália em 30 dias.
- 5 - O volume dos Lusíadas era uma edição de 1870. Foi oferecida pelos aviadores ao Gabinete Português de Leitura no Rio de Janeiro com dedicatória e uma nota “ veio connosco de Lisboa ao Rio de Janeiro nos hidroaviões Lusitânia, F 16 e F 17, voando 4500 milhas. Rio 17-IV-1922. Sacadura Cabral-Gago Coutinho”.

- 6-Relatório Da Viagem Aérea Lisboa-Rio de Janeiro, ed. Centro de Estudos de Marinha, Lisboa 1972, pág.55
7-idem pág.65
8-Sobre o Atlântico, Tomaz Ribeiro Colaço, Lisboa 1922, pág.127.
9 -Relatório Da Viagem Aérea Lisboa-Rio de Janeiro, ed. Centro de Estudos de Marinha, Lisboa 1972, pág.79
10-idem pág.86
11-ibidem pág.88
12 -ibidem pág.88
13-O comandante inglês Tamlyn, recebeu de Cabral e Coutinho como gratidão pelo resgate uma fosforeira e uma cigarreira em ouro com o mapa das rotas do voo e no local do salvamento um diamante incrustado. Manteve correspondência com Gago Coutinho que lhe escreveu sempre uma carta no dia do resgate. A família do comandante ofereceu ao Museu do Ar, um valioso espólio com fotografias e a correspondência entre ambos.
14- Relatório Da Viagem Aérea Lisboa-Rio de Janeiro, ed. Centro de Estudos de Marinha, Lisboa 1972, pág.95
15- Sobre o Atlântico, Tomaz Ribeiro Colaço, Lisboa 1922, pág.182.
16 -“Diálogos com Gago Coutinho” Mário Costa Pinto, ed. Verbo 1962. Lisboa 1962.

BIBLIOGRAFIA RECOMENDADA

- AAVV, *A Aviação na Madeira*, Alfragide, Força Aérea Portuguesa, Alfragide, 2010.
AAVV, *As Viagens Aeronáuticas dos Portugueses*, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1997.
AAVV, *Viagens Aéreas dos Portugueses*, Lisboa, Aero Club de Portugal, 1959.
BOLÉO, José de Oliveira, *Gago Coutinho e Sacadura Cabral no Cinquentenário da Primeira Travessia Aérea do Atlântico (1922-1972)*, Lisboa, Sociedade de Geografia de Lisboa, 1972.
CABRAL, Hugo Baptista, *Aviação Naval (1912-1924) das origens à perda de Sacadura Cabral*, Tese de Mestrado, Lisboa, 2020.
CABRAL, Sacadura. et COUTINHO, Gago, *Relatório da Viagem Aérea Lisboa-Rio de Janeiro*, Lisboa, Edição do Centro de Estudos da Marinha, 1972.
CABRAL, Sacadura, «O raid aéreo Lisboa-Funchal», *Revista Aeronáutica*, Lisboa, Aeroclube de Portugal, setembro-dezembro, 1921.
CARDOSO, Edgar, *Gago Coutinho Um Talento Invulgar e Multifforme*, Lisboa, 1969.
CARDOSO, Edgar, *História da Força Aérea Portuguesa*, 3 vols., Lisboa, Cromocolor, 1981.
COLAÇO, Thomaz Ribeiro, *Sobre o Atlântico*, Lisboa, 1922.
CORREIA, Mário et ARAÚJO, Yann, «Dois Homens Valentes», *Revista Mais Alto*, ano XLVI, nº 375 set/out e nº 376 nov/dez.
CORREIA, Mário, *Aviadores Portugueses, A Aventura dos Pioneiros*, Lisboa, A Esfera dos Livros, 2016.
CORREIA, Mário, *A Grande Aventura*. Lisboa, Oficina do Livro, 2022.
CORREIA, Pinheiro, *Gago Coutinho, Precursor da Navegação Aérea*, Porto, Portucalense Editora, 1969.
CORREIA, Pinheiro, *Sacadura Cabral, Homem e Aviador*, Lisboa, Edição do Autor, 1964.
COUTINHO, Gago, «Relatório técnico sobre navegação», in *Revista Aeronáutica*, Lisboa, Aero-Club de Portugal, 1922.
COUTINHO, Gago, *Astronomia Marítima*, Lisboa, 1956.
COUTINHO, Gago, *Novo Sextante com Horizonte Artificial*, Lisboa, Tipografia de Isidoro Lopes, 1919.
FEIO, Maria, *A Alma de Sacadura Cabral*, Lisboa, Edição do Autor, 1924.
FERREIRA, Meneses, *A Viagem Maravilhosa de Gago Coutinho e Sacadura Cabral*, Lisboa, 1922.
GOETZ, Carlos Cudell, *Algumas Notas sobre o Sextante Gago Coutinho e a sua Utilização no Estrangeiro*, Lisboa, 1930.
GRAÇA, Nicolau de Almeida et GUIMARÃES, J. A. Gonçalves, *Adriano Ramos Pinto Pinto, Vinho e Arte*, Vila Nova de Gaia, Ramos Pinto, 2013.
LOPES, Norberto, *A magnífica aventura de Gago Coutinho e Sacadura Cabral*, Lisboa, Centro de Estudos da Marinha, 1978.
MARCK, Bernard, *Heróis e Heroínas da Aviação*, Lisboa, Chaves Gonçalves, 2007.
MARCK, Bernard, *Histoire de L' Aviation*, Paris, Flammarion, 2001.
MATEUS, Henriques, *Portugal na Aventura de Voar*, vols. I e II, Lisboa, Público, 2009.
MULLER, Adolfo Simões, *O Grande Almirante das Estrelas do Sul*, Porto, 1962.
NATIONAL GEOGRAPHIC, versão portuguesa de janeiro de 1922.

OLIVEIRA, Fernando de, *Investigação e Previsão Tecnológica na 1ª Travessia Aérea do Atlântico Sul*, Lisboa, 1972.

PINTO, Mário Costa, *Diálogos com Gago Coutinho*, Lisboa, 1962.

PINTO, Rui Miguel da Costa, *Gago Coutinho*, Lisboa, Eranos, 2014.

RODRIGUES, Sarmento, *Chegada do “Lusitânia” ao Penedo de São Pedro*, Lisboa, SNIT, 1972.

TADEU, Viriato, *Quando a Marinha Tinha Asas*, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 1984.

Arquivos

Arquivo Histórico da Força Aérea

Arquivo Ultramarino

Biblioteca Central da Marinha-Arquivo Histórico

Biblioteca Nacional

Biblioteca Pública Regional da Madeira

Hemeroteca Municipal de Lisboa

Museu do Ar

Museu de Marinha

Publicações Periódicas

Do Ar, Revista de Vulgarização Aeronáutica

Boletim do Aero Club de Portugal

Jornal *Diário de Lisboa*

Jornal *Diário de Notícias*

Jornal *O Século*

Revista do Ar

Revista Aeronáutica

Revista *Ilustração Portuguesa*

Revista *L'Aéronautique*

Revista *L'illustration*

Revista *Mais Alto*

Revista *Athena*, nº3

In the Air

Cessna 337 FTB Tecnovia

Fotos André Garcez e VAC



Ao longo dos anos, a empresa de construção civil Tecnovia necessitou de colocar os seus engenheiros no terreno. Esse transporte foi feito em função dos meios existentes, pelo que foi natural, para projectos no Arquipélago dos Açores, que se recorressem a aeronaves bimotoras. As primeiras terão sido Piper Senecas, mas houve a opção mais tarde, de operar um Learjet 45, para locais onde a velocidade de chegada era relevante.

Esse cenário acabou por ser o continente Africano, onde a empresa tinha projectos e reuniões, nomeadamente Marrocos.

Entretanto, com a oportunidade de venda de um lote de Cessna FTB 337 da Força Aérea Portuguesa foram adquiridas 2 unidades, que foram combinadas no que hoje é o CS-DIT, número de série 26. Apesar da intenção de voá-lo regularmente aos Açores, acabou por ser usado maioritariamente no norte de Marrocos, entre 2008 e 2014.



O aviador Nini

Luís Santos, conhecido no meio aeronáutico como Nini, é um piloto de mão cheia. Faz o serviço militar em Paço de Arcos, onde se especializa como mecânico electrotécnico. A carreira militar fá-lo ainda passar pela Base Aérea de Aveiro, onde esteve dedicado ao FTB, Alloutte III e Puma.

Com a saída do serviço militar, a aviação civil segue a carreira normal, com o PPA feito no centenário Aero Club de Portugal, e as restantes qualificações a serem averbadas ao longo dos anos.

Actualmente, o Nini dá instrução de voo, voa o Canadair CL215 em operações de combate a incêndios. É também o actual presidente da direcção do Aero Club de Portugal. Ele foi o nosso guia do Cessna 337 FTB CS-DIT.



CS-DIT

Este Cessna é na verdade o MSN 26, modelo FTB337G, tendo na FAP tido o número de cauda 1325. A operação civil esteve a cargo da Tecnovia e Aero Club da Madeira. De salientar ainda que existiram mais 4 aeronaves semelhantes em Portugal, CS-AHE, CS-AHH, CS-DBD e CS DBV.

Para além da FAP

A Fundación Aeronáutica António Quintana (com quem o VAC tem óptimas relações pessoais e institucionais) opera a partir do aeródromo de Cuatro Vientos, em Madrid, 2 exemplares Cessna FTB 337. Estes exemplares são ex- FAP, e depois de abatidos ao serviço nacional, encontraram nova vida voando em vários festivais aéreos, agora nas cores e configurações da guerra do Vietname. Foram convertidos em 337/O2 e 337/O2 Skymaster, com as cores da USAF e números de cauda 40024 e 40020.



Expedição

ÁFRICA, MAIS UMA VEZ...

Louis Ballerstedt

Decidimos voltar à procura de novas aventuras africanas.

Foi numa noite fria no final de Outubro de 2021 que o meu amigo Gilbert Meylan (antigo piloto do Aeroclub de Lausanne) e eu embarcamos no voo Zurique - Joanesburgo, África do Sul. 10 horas depois, chegámos ao Sol, fomos receber o Cessna 182 "call sign" ZS-FJF, fizemos um voo de controle com a companhia de aluguer, recebemos um briefing sobre a rota planeada, e na manhã seguinte partimos para a aventura. Por causa da COVID, alguns aeroportos aduaneiros ainda não estão abertos, pelo que fomos obrigados a desviar a rota planeada pelos poucos aeroportos onde os



procedimentos de imigração puderam ser completados. No C182, foi instalado um "tracker", um pequeno transmissor que envia um sinal de satélite permitindo que a empresa de aluguer e as nossas famílias nos sigam em tempo real. É assim que o mapa de todo o percurso foi reconstituído. Assim, no primeiro dia, 3 voos (total 7h42min), dos quais o 3º de 5h10min "non-stop", para chegar a Windhoek-Eros, a capital da Namíbia.

O deserto e as dunas

Areia até onde a vista alcança, longos voos sobre espaços desérticos, para chegar a Wolwedans, e 2 dias depois a Sossusvlei e as suas famosas dunas de areia que subimos a pé de manhã cedo e que se deslizam correndo para regressar ao sopé das dunas. Fantástico espectáculo do nascer do Sol sobre as dunas que mudam de cor com os primeiros raios de luz do dia. Nestas zonas desérticas, poucos animais podem ser vistos, o que ficará para mais tarde. Dirigimo-nos novamente para Norte durante 3 dias, seguindo a costa atlântica. O contraste das enormes áreas arenosas que se juntam ao mar azul é impressionante. Por muito calor no interior do país, estamos contentes por termos trazido um pullover connosco em Swakopmund, uma cidade costeira com um grande porto de pesca.



O noroeste, os primeiros animais

Cada etapa é planeada da mesma forma; um dia de voos de aproximação para chegar ao destino, no dia seguinte o avião está em repouso, e desfrutamos das várias actividades

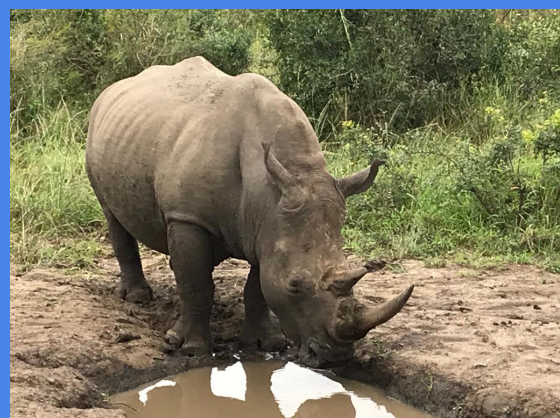


oferecidas pelos "lodges". A grande maioria dos "lodges" visitados tem a sua própria pista de aterragem nas proximidades, uma banda de terra batida geralmente com mais de 1.000m de comprimento, mas sem qualquer outra infra-estrutura. Anunciamos a nossa ETA ao hotel por telefone, e um jipe estará sempre no local esperando por nós. O seu papel é duplo: quando o condutor ouve o nosso avião aproximar-se, faz dois passes de jipe na pista para garantir que nada perturbará a nossa aterragem, e depois conduz-nos ao alojamento. No entanto, antes de aterrarmos, também fizemos um "fly-by" sobre a pista de aterragem e passamos em "slow flight" para conseguirmos uma boa leitura na pista. Em Okahirongo, no extremo norte da Namíbia, nas margens do rio Kunene que separa a Namíbia de Angola, visitamos uma tribo Himba, uma população semi-nómada de criadores de caprinos e bovinos. Infelizmente, nos últimos anos, uma seca persistente forçou os Himba a reduzir o seu rebanho, perdendo assim uma grande parte do seu rendimento. Os primeiros animais selvagens que conseguimos ver foram

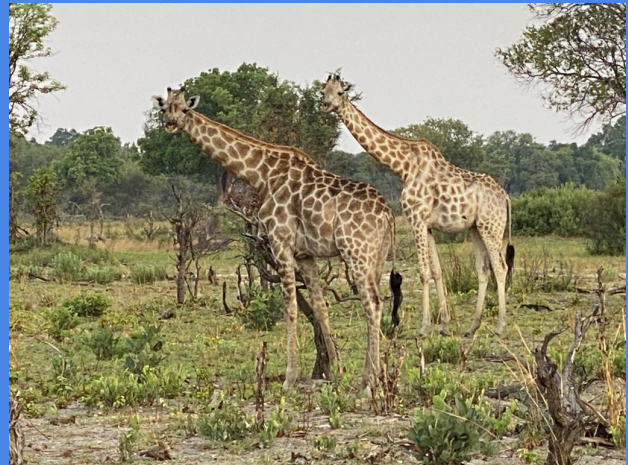
no Parque Nacional de Etosha, um pouco menos de 2,5 horas de voo para leste. Neste parque natural, que tem cerca de um terço da superfície de Portugal, vimos muitos rinocerontes, hipopótamos, leões, elefantes, girafas e muitos mais.

Botswana, o melhor para o fim, depois de uma aventura....

Foi bastante complicado chegar ao Botswana.... De facto, o aeroporto internacional de Ondangwa, porto aduaneiro de entrada e de saída da Namíbia, decidiu por NOTAM (que não consultámos, claro), que seria fechado ao tráfego aos sábados..... e nós tínhamos planeado partir num sábado. Assim, quando chegámos na quinta-feira, tivemos de negociar com os responsáveis (e eram muitos), para chegar a um compromisso após muitas discussões; tivemos de pagar (contra uma factura oficial) pela abertura excepcional do aeroporto no sábado de manhã, à taxa "After hours". E todas as equipas terão de estar presentes, embora inúteis considerando que na própria manhã descolámos de uma faixa de areia no deserto... Assim, no sábado de manhã, com uma pontualidade que foi tudo menos helvética, "todas as equipas" chegaram pouco a pouco, nomeadamente 1) o substituto do chefe do aeroporto, 2) a Polícia, 3) os membros da equipa de segurança (ninguém se preocupa quando a



nossa bagagem apita no "scanner"), e 4) o serviço de imigração, o único de que precisávamos para preencher os documentos de saída e para oficializar a nossa saída da Namíbia. Quanto ao pessoal da torre de controle, ninguém à vista. Decidimos ligar o motor, checks pre-flight, uma olhada na manga e partimos para Maun, a capital do Botswana, para um voo de 4h30 minutos. Um FPL tinha sido feito, mas sem qualquer contacto rádio, só consegui activar o FPL com a torre de controlo em Maun, cerca de 4 horas após a descolagem, alguns minutos antes de chegar ao destino. No Botswana, visitámos 3 "lodges" diferentes, cada um durante 2 dias, e foi aí que conseguimos observar quantidades de diferentes animais. 2 estadias no delta do Okavango, o único rio que conheço que não corre para o mar, mas cuja água se reparte por uma enorme área formando um delta. As duas últimas noites em "safari", em Mushara, perto do vale do Limpopo, na fronteira com a África do Sul, foram as mais ricas em animais. Leopardos, chitas, leões, elefantes, girafas, hienas, abutres, zebras, etc. para mencionar apenas alguns dos principais animais vistos em várias saídas de jipe. Sair do Botswana pelo aeroporto de Limpopo Valley também foi muito interessante. Éramos o único avião programado naquele dia; à nossa espera estava uma equipa de cerca de dez funcionários zelosos; A situação mais cómica foi quando tivemos de passar a bagagem pela "segurança", que consistiu em depositar a nossa bagagem numa sala, esta mesma bagagem foi simplesmente transferida pelo funcionário pela porta de trás sem controle nenhum, para o carro dos bombeiros que a transportou e entregou ao pé do avião. Missão cumprida! Após pouco mais de 2 semanas, regressámos à África do Sul, os nossos olhos ainda cheios de memórias. Imigração, de volta ao Wonderboom, o aeroporto de onde partimos, pagar a "dolorosa", uma última noite em Joanesburgo e de volta ao frio. Não me interpretem mal, o tom algo irónico da parte de aviação deste diário de viagens não nos deve impedir de lá ir, há tantos prazeres e belezas para descobrir. É mas para nos fazer apreciar a qualidade dos serviços que temos na Suíça e na Europa. Este é o encanto destas situações engraçadas e das boas memórias que permanecem,



depois de ter viajado por estes 3 países em 35 horas de voo sem qualquer outro problema para além destes pequenos e benignos percalços.

E para confirmar o meu desejo de regressar a estas terras, estou à procura de um piloto masculino para me acompanhar em Abril de 2023 para uma viagem semelhante.

Porquê masculino?

Tenho duas amigas que querem vir comigo, mas não desejo sermos três num C182.

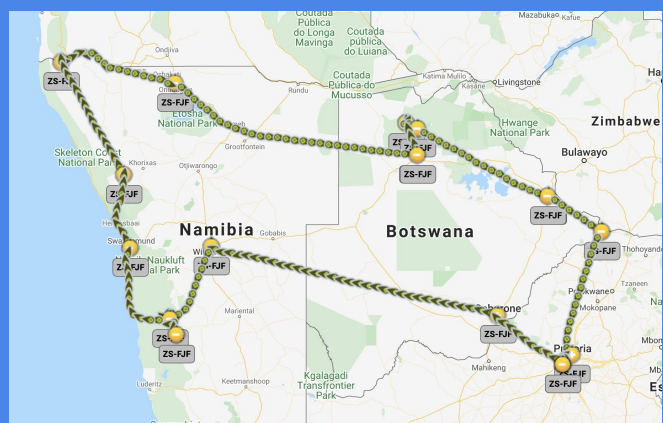
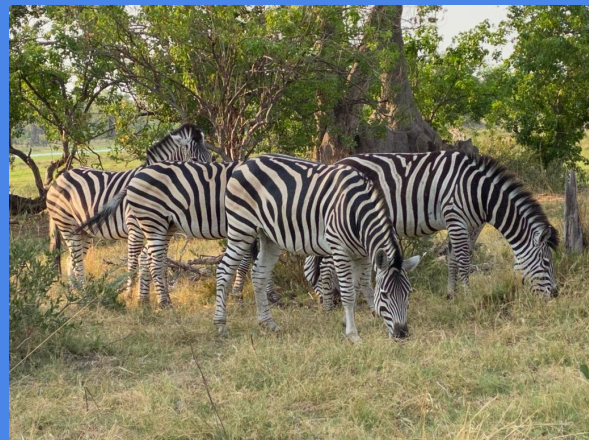
Assim, os pilotos masculinos teriam uma companhia feminina nos voos, e depois teríamos “lodges” com 2 camas, homens de um lado, senhoras do outro.

(Neste tipo de viagem, o alojamento é uma proporção elevada do « budget », pelo que os quartos individuais em Joanesburgo e nas cidades são acessíveis, mas os quartos individuais nos “lodges” tornam o projecto bastante dispendioso....)

Para obter a equivalência da licença na África do Sul, existe agora um procedimento de validação simplificado, que consiste num pedido à CAA (South African Civil Aviation Authority) a ser apresentado alguns meses antes da data prevista para a viagem. A licença temporária será válida por 28 dias, que coincidirão com a data da viagem.

Tenho todos os detalhes. (Fotos: Louis Ballerstedt , louis.ballerstedt2@gmail.com)

Video disponível desta viagem em <https://vimeo.com/653638355>



APOIA O TEU VINTAGE AERoclub!

Acabei de pagar as quotas
e não resisti a uma t-shirt!
O Purple disse que mais uns assim
e conseguimos encher o
depósito do VAC!!!



FAZ UM DONATIVO
E RECEBES EM TROCA
MERCHANDISING DO VINTAGE



Mais info? Contacta
vintageac.plan@gmail.com

APOIOS

CURSO ATPL(A) PILOTO COMERCIAL



5 RAZÕES PARA ESCOLHER O IFA

- CERTIFICAÇÃO EASA ATO
- 25 ANOS DE EXPERIÊNCIA
- 2 BASES EM PORTUGAL
- AVIÕES DE NOVA GERAÇÃO
- SIMULADOR AVANÇADO

Visite-nos
www.ifa-training.com

IFA 25 YEARS
INTERNATIONAL FLIGHT ACADEMY



FIDELIDADE

SEGUROS DESDE 1808

LOJA OLIVAIS

A FIDELIDADE LOJA DOS OLIVAIS APOIA O VINTAGE AERO CLUB

MODELISMO - Uma breve história

Paulo Pereira

Bem-vindos ao que desejamos venha a ser mais uma rubrica do vosso agrado aqui no Hangar Talk. O Modelismo!

Não iremos, nestas linhas, tratar de questões técnicas, nem indicar qual a melhor maneira de fazer algo relacionado com a construção de um determinado modelo, para isso existem variados sites, fóruns e vídeos na internet, bem como boas publicações de revistas e livros.

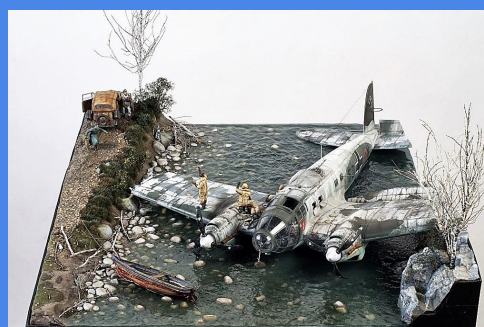
Tentaremos ao longo de cada edição, dar a conhecer um determinado modelo, fazer ou dar a conhecer um *review* de uma novidade no mercado, divulgar um evento que esteja no horizonte, enfim, ajudar a promover o modelismo, com especial incidência na vertente da aviação.

Para dar início a esta rubrica, nada melhor do que falar sobre as origens do modelismo!

De uma forma simples, pode definir-se o modelismo como sendo a reprodução à escala de objetos da vida real, ou imaginários.

Muitas são as teorias sobre a origem do modelismo, mas a que reúne um consenso mais generalizado sobre esta paixão antiga de reproduzir em miniatura, aviões, carros de combate, navios ou figuras de soldados, entre muitos outros, foi, a de ter tido a sua expansão no pós Segunda Guerra Mundial com o aparecimento de novos materiais plásticos, sendo que já durante o conflito se começariam a utilizar miniaturas toscas em madeira ou baquelite, sem escala definida para ajudar na planificação das manobras no terreno, ou mesmo para ajudar na formação dos pilotos em manobras aéreas ou na identificação de aeronaves inimigas.

Terminado o conflito, começa assim, a surgir uma nova indústria neste sector. Fabricantes pioneiros como a *Aurora*, a *Monogram* a *Revell* ou a *Airfix* vão lançando no mercado, cada vez mais modelos, ou *kits*, como passarão a ser mais popularmente conhecidos. Com a evolução técnica desta indústria, os kits vão chegando às prateleiras, cada vez com mais qualidade e fiabilidade e



se inicialmente eram os mais jovens o alvo deste novo *hobby*, os adultos começam agora a olhar para os *kits* como algo mais do que um brinquedo, mas sim uma forma muito fiel de reproduzir em miniatura, algo que gostem particularmente. Começa igualmente a surgir uma uniformização das escalas, até então, praticamente aleatórias.



Acompanhando esta evolução, também os modelistas começaram a ser mais exigentes. A pesquisa histórica, o detalhamento dos modelos com peças feitas pelos próprios ou fornecidas por fabricantes dedicados ao chamado *aftermarket*, bem como o aparecimento de novos produtos e ferramentas que permitiriam simular o desgaste e envelhecimento dos modelos, fariam com que mundialmente se construíssem verdadeiras obras-primas que em muito ultrapassariam o simples modelo plástico.

A oferta de modelos, temas e escalas é vasta, indo assim ao encontro das preferências dos modelistas. Barcos, motos, automóveis, figuras, viaturas militares e claro está, aviões, civis e militares de várias épocas, são alguns dos temas disponíveis no mercado.

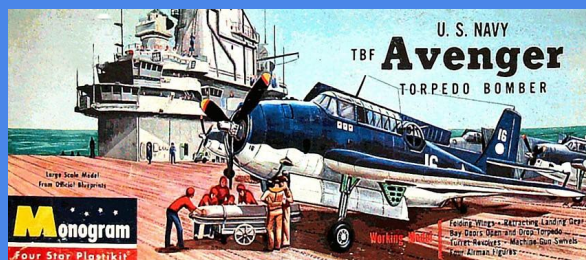
A aviação, tanto civil, como militar, foi e é sem dúvida, um dos temas com mais adeptos e mais representativo no modelismo. Existem várias ofertas de aviões civis à escala 1/144, que é a mais comum neste tema, cobrindo praticamente todos os aviões e companhias existentes ao longo dos tempos. Já na vertente militar, a oferta é de facto imensa, disponibilizando aviões dos primórdios da aviação militar, passando pela Grande Guerra, Segunda Guerra Mundial, Guerra Fria, Vietnam, até às aeronaves mais recentes. As escalas mais comuns nestes temas são, 1/72, 1/48 e 1/32.

Como informação recente, abriu aqui bem perto, em Espanha, um museu exclusivamente dedicado ao modelismo e à sua história (<https://akmuseum.com/pt/comeco/>). Poderá ser um belo passeio para as férias que se aproximam!

Enquanto *hobby*, o modelismo é um dos mais abrangentes e gratificantes, uma vez que desenvolve a criatividade, a motricidade fina, o interesse pela história através da pesquisa, sendo ao mesmo tempo, uma atividade bastante relaxante.

Por isso, "Keep calm and build a model!"

Bons modelos!





Calendário

25-31 Julho - EAA Air Venture, Wisconsin, EUA
30 Julho - RedBurros, Mogadouro, PT
27 Agosto - Duxford Flying Evening, UK
27-28 Agosto - Aero Dunas, Aveiro, PT
31 Agosto - Base Aberta BA4, Lajes, PT
02-04 Setembro - Caramulo MotorFestival 2022, PT*
10-11 Setembro - Duxford Battle of Britain Airshow, PT
18 Setembro - Base Aberta BA5, Monte Real, PT
24 Setembro - Base Aberta BA1, Sintra, PT*
08 Outubro - Duxford Best of 2022, UK
12-15 Outubro - Portugal Air Summit, Ponte de Sôr, PT*
11 Novembro - 9º Aniversário do Vintage*

* presença prevista do VAC



Perfil: Yann Araújo

Como foi tornar-se sócio e voluntário do Vintage?

Depois de quase 7 anos a trabalhar no Museu do Ar e no Arquivo histórico da força aérea, foi a continuação lógica do meu amor pelos aviões, pelas máquinas que voam e por aquilo que elas nos transmitem: viagem e velocidade, liberdade, alcance e perspectiva, um certo glamour com cheiro a avgas.

Que actividade promove para o Vintage?

Sendo historiador e tendo alguns contactos vou procurando *barn-finds* (recentemente encontrei um) e procuro estabelecer e agilizar ligações entre o Vintage e entidades estabelecidas no meio da aviação histórica e clássica, e aquelas com potencial para o serem. Não deixo de "arregaçar as mangas" e colocar esforços manuais, além dos intelectuais, em bom uso se a isso for chamado.

Que procura nas actividades do Vintage?

Aviação viva e presente, dado que fazemos parte de um país que nutre uma paixão pela aviação, que hoje como ontem enche os festivais aéreos, que tem um passado tão rico e singular na história internacional da aviação. Procuro e desejo que o Vintage, à semelhança de casas como a Fundação Infante de Orléans ou Amicale Jean Baptiste Salis, possa ser um centro dessa paixão aeronáutica Portuguesa, que presentemente tem um enorme, visível, demonstrável e quantificável potencial.

Que mais avalia como positivo na relação com o Vintage?

Há uma abertura a projetos novos que é interessante e integradora, e tem-se acreditado em ideias fundadoras do Vintage; houve e está em curso uma dinâmica interessante no processo do orçamento participativo do Município de Cascais, que pode constituir a rampa de lançamento para uma sede-hangar de um aeroclube, com uma frota a voar e com condições para crescer; há ainda uma enorme chance do Vintage se tornar uma referência nacional incontornável no meio da aeronáutica nacional e internacional clássica, histórica, turística e desportiva, bastando para isso dar o passo seguinte de uma abordagem profissional da gestão dos seus objetivos.

