

RECORDANDO OS ASAS DE PORTUGAL

I Parte

TEXTO: Tenente-General PILAV Eduardo Silvestre dos Santos

No ano em que a Força Aérea comemora o 50º aniversário e em que passaram 25 anos sobre a criação dos "Asas de Portugal", cremos que merece a pena recordar ou dar a conhecer algo mais sobre esta Patrulha Acrobática

INTRODUÇÃO

Base Aérea n.º 1, Sintra, finais de 1976! A Esquadra de Instrução Básica de Pilotagem (EIBP) recebe, por despacho do Chefe de Estado-Maior da Força Aérea de 9 de Dezembro, uma nova missão: representar a Força Aérea Portuguesa no Festival Aeronáutico (International Air Tattoo) comemorativo do Jubileu da Rainha Isabel II de Inglaterra, a realizar em Greenham Common em Junho do ano seguinte.

A razão de ser desta decisão tem origens próximas e remotas e originou uma saga que merece ser lembrada pelos mais velhos e contada aos mais novos, pelo esforço que exigiu e pela notoriedade e prestígio que trouxe à Força Aérea.

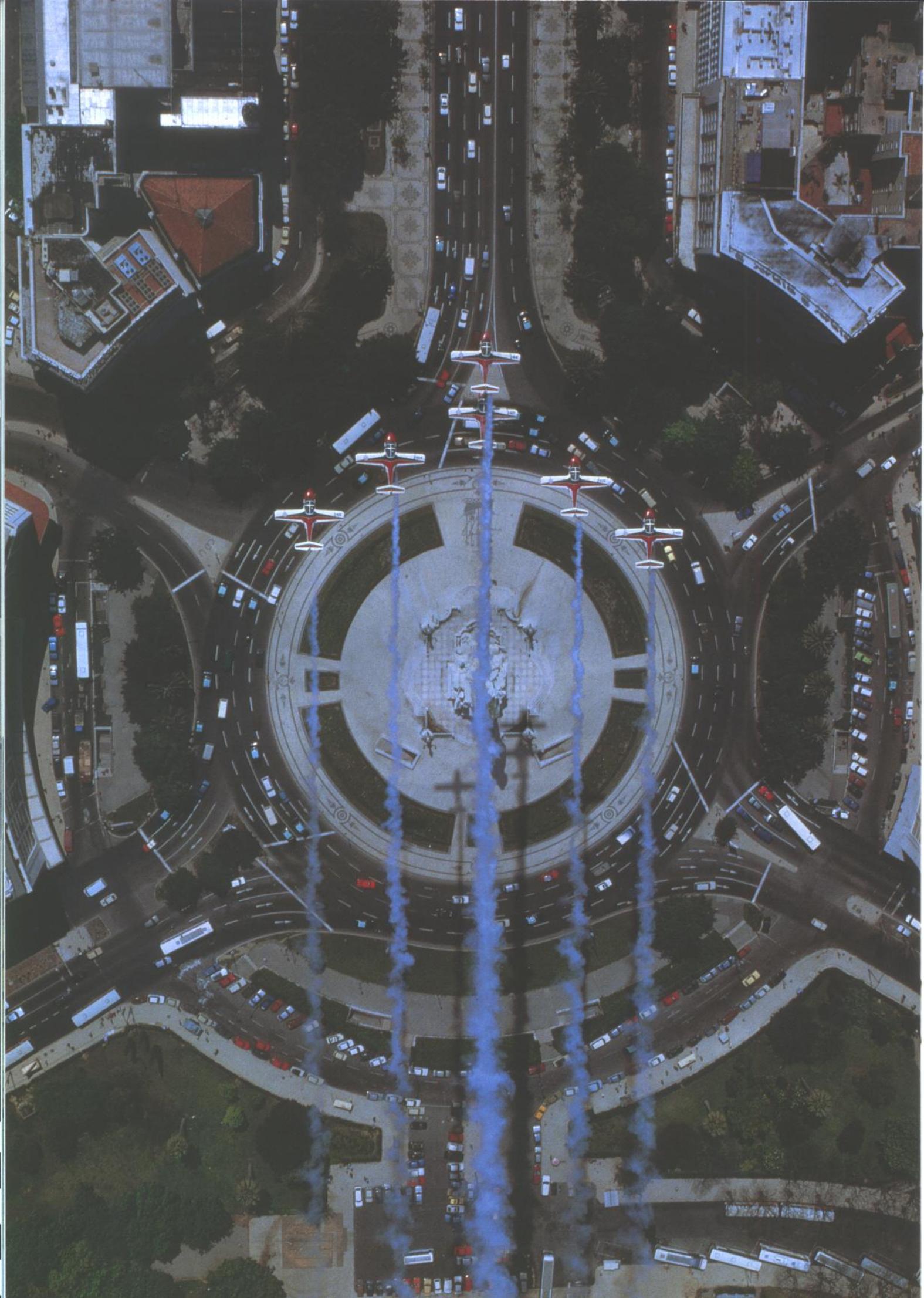
A acrobacia em formação é uma meta profissional almejada por muitos pilotos, a expressão máxima da proficiência que se pode atingir, onde se conjugam todas as capacidades do ho-

mem e da máquina. Nela convergem a capacidade técnica, o espírito de corpo, a confiança em si próprio, no líder, nos outros pilotos e na equipa de manutenção, num trabalho conjunto onde não podem existir lapsos.

Numa Patrulha Acrobática, cada piloto apenas tem tempo para olhar para e manter a sua posição relativamente ao Comandante ou ao avião imediatamente à sua frente. Não é possível preocupar-se com o que se passa à sua volta. Isto implica ter uma confiança sem limites no Comandante e nos seus pares, bem como no trabalho da equipa de manutenção. Tal só é possível com a exacta consciência das suas capacidades, um conhecimento e uma confiança mútuas profundas, assim como uma grande coesão e camaradagem entre todos. Por isso, numa Patrulha Acrobática sublimam-se os alicerces e os valores de qualquer Esquadra duma Força Aérea.

Uma Patrulha Acrobática serve assim,





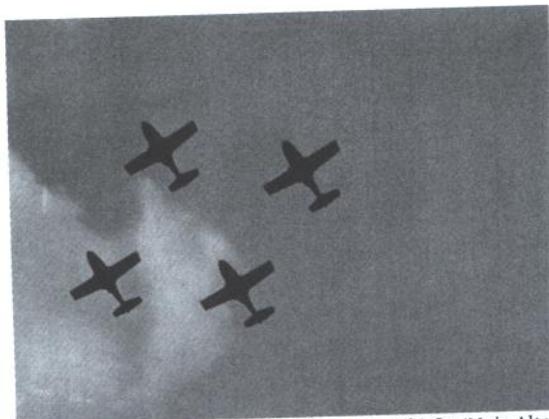


Base de Sintra, linha da frente da Esquadra 102

em qualquer Força Aérea e nomeadamente na Força Aérea Portuguesa, conforme o Estatuto publicado em 16 de Dezembro de 1977, por Despacho do CEMFA, três finalidades complementares fundamentais: em primeiro lugar, para demonstrar ao público, em tempo de paz, a excelência técnica e profissional dos seus quadros, nomeadamente pilotos e mecânicos, conseguida através do treino aturado, dos conhecimentos técnicos, da disciplina e do espírito de corpo; em segundo lugar, para actuar como um cartão de visita junto dos jovens, através da espectacularidade e do rigor das exposições, para despertar nelas vocações aeronáuticas e atraí-los para o seio da Força Aérea; em terceiro lugar, representar, como "embaixadora itinerante", a Força Aérea e o País em festivais internacionais.

AS ORIGENS REMOTAS

Apesar de várias experiências anteriores, iniciadas com Plácido de Abreu, é com o aparecimento dos primeiros aviões a jacto (F-84) que a acrobacia em formação é mais divulgada e surgem as apresentações em público. É neste contexto que surgem na BA2, na década de 50, as patrulhas "Dragões" (1954-1958) e "S. Jorge" (1958-1960). No início da década de 60 começaram



Alverca, 21 Julho de 1973, "Panchos" em exibição (Mais Alto nº 17)

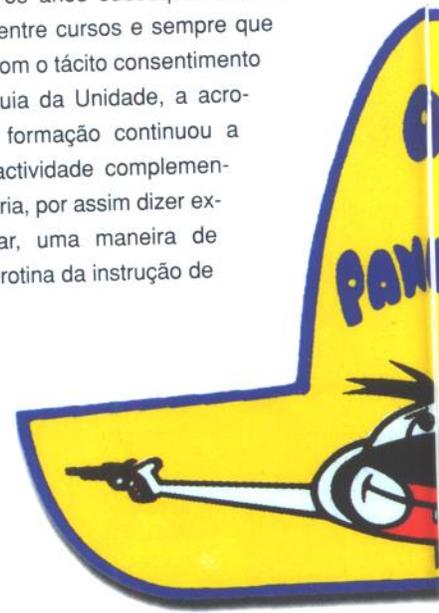
a chegar a Portugal os novos aviões de instrução a reacção T-37C, ao abrigo das contrapartidas militares americanas, para substituir os velhos T-6, onde se tinham iniciado até então muitas gerações de pilotos. Em 1 de Outubro de 1963 teve início o primeiro curso de pilotagem nos novos aviões que, durante os primeiros cinco anos, apenas formaram pilotos-aviadores do Quadro Permanente.

Ainda durante a fase de montagem dos aviões nas OGMA, antes de ter início a actividade de instrução, já o primeiro núcleo de instrutores ensaiava a acrobacia em formação. Para tal contribuíram decisivamente, entre outros, o tenente-coronel PILAV Correia do Amaral, posteriormente Comandante de Grupo, e o alferes PIL Je-

rónimo Perestrelo, que tinham estado ligados nos anos 50 à Patrulha S. Jorge (ver "Mais Alto" n.º 331).

Durante os anos subsequentes, nos intervalos entre cursos e sempre que possível, com o tácito consentimento da hierarquia da Unidade, a acrobacia em formação continuou a ser uma actividade complementar voluntária, por assim dizer extracurricular, uma maneira de quebrar a rotina da instrução de

FESTIVAL AERONÁUTICO DE HOMENAGEM A SANTOS DUMONT



voo, conjugando-a com o aumento da proficiência técnica individual e um incentivo para ter os melhores pilotos a ministrar instrução.

Nesses tempos, os frequentes movimentos de pilotos, fruto do empenhamento nos teatros de operações africanos, tornavam difícil pensar numa constituição básica, muito menos em lugares fixos nem num número fixo de aviões na formação. De dois a nove aviões, um pouco à mercê da oportunidade do momento, tudo se experimentou e de tudo foi sendo adquirida experiência e saber. Os "Panchos", nome pelo qual a EIBP era conhecida (a partir de 1978, por Directiva do EMFA, passou a denominar-se Esquadra 102), foram mantendo a "chama viva". Entre finais de 1969 e 1973, chegou mesmo a existir uma variante com quatro aviões, mais ou menos fixa, com o nome de "Diabos Vermelhos". Pode afirmar-se que os "Panchos" foram, sem margem para dúvidas, a génese dos "Asas de Portugal".

ORIGENS PRÓXIMAS

Assim se chegou a 1974 e à sucessão ininterrupta de sobressaltos e convulsões que o País e a Instituição Militar sofreram até ao final de 1975. Essa instabilidade reflectiu-se, como é óbvio, na prontidão das aeronaves, que desceu a níveis confrangedores, comprometendo seriamente a sequência da actividade de instrução e causando amiúde o desalento dos instrutores e a desmotivação dos alunos. Um curso que, em situação normal, demorava cerca de nove meses, teve início em Setembro de 1974 e arrastou-se nessa altura durante 20, tendo terminado apenas em Maio de 1976.

A recuperação dos níveis normais de regeneração de aeronaves, conseguida durante os primeiros meses de 1976, permitiu normalizar progressivamente a actividade de voo de instrução e, com esta, a motivação, o moral e a "fome de voar" de



Col. M. G. Mendes de Oliveira

Envelope comemorativo da participação dos "Asas"

todo o pessoal. Neste processo, surgiu naturalmente o regresso à acrobacia em formação, como lenitivo ao duro período vivido.

A primeira apresentação fora da BA1 foi num Juramento de Bandeira na BA2, em Abril de 1976. O impacto que esta primeira apresentação teve entre as chefias da Força Aérea, fez idealizar um plano com um nível de ambição mais elevado, que culminou em 14 de Maio, Dia da Unidade e também do brevetamento do curso de pilotagem.

Em 4 de Julho de 1976, por ocasião de mais um aniversário da Força Aérea, realizou-se em Sintra um grandioso festival aéreo, que literalmente engarrafou todas as estradas da região. Os "Panchos" foram a principal atracção desse festival, exibindo-se inicialmente com nove aviões dos quais posteriormente se destacaram seis, que executaram uma exibição completa.

Foi nesse contexto que, alguns meses depois, o CEMFA, general/Graduado Morais da Silva, ex-Comandante da EIBP, nomeou esta Esquadra como representante da Força Aérea nas comemorações aeronáuticas do Jubileu da Rainha Isabel II. Ao CEMFA de então tem de se atribuir o mérito de ter acreditado e confiado nas capacidades dos pilotos que conhecia bem. Porém, o grande mérito tem de ser atribuído ao Comandante da BA1 de então, coronel PILAV Hélder Freitas, que sempre incentivou e apoiou a ideia, e ao extraordinário

grupo de pilotos, "carolas" entusiasmados e dedicados, que constituíam a EIBP na altura e ao Comandante da Esquadra de então, tenente-coronel PILAV Rolando Santos, cujo nome estará para sempre estreitamente ligado ao percurso do que foi a futura Patrulha Acrobática da Força Aérea Portuguesa.

O Estatuto da Patrulha Acrobática foi publicado, após um ano de experiência, pelo Despacho já referido, concedendo uma taxa de esforço anual de 850 horas de voo, sendo 650 para treino e 200 para exhibições e deslocações.

A PREPARAÇÃO INICIAL

Não foi impunemente que a EIBP recebeu uma missão tão espinhosa mas, ao mesmo tempo, tão digna e motivante, reque-rendo o empenho de todos os envolvidos. Ao nível de uma Patrulha Acrobática formalmente constituída, praticamente tudo estava por fazer e, contudo, daí a seis meses, ela teria de exibir-se lado a lado com a elite da aeronáutica ocidental.

Que nome se daria à Patrulha? Quantos aviões a integrariam? Qual o emblema que lhe estaria associado? Que tipo de pintura atractiva deveriam ter os aviões? Que tipo de material de relações públicas (essencial também neste tipo de actividade), levaria consigo? Quais as melhorias em aviónicos que constituíam os requisitos mínimos para a deslocação? Por fim, como resolver os problemas técnicos relaciona-



dos com o lançamento de fumos num tipo de avião destinado apenas à instrução básica de pilotos?

O nome, o emblema e a pintura dos aviões foram encontrados em Janeiro de 1977, após variadas propostas imaginadas pelos instrutores da Esquadra. A decisão foi consensual: a referência à Força Aérea e ao voo ("Asas") e ao País, reflectida no nome ("de Portugal"), no emblema e também na pintura escolhida, de uma extrema felicidade (várias hipóteses foram tentadas em modelos-miniatura à escala), da autoria do capitão PILAV João Gonçalves, em que sobressaíam faixas verdes e vermelhas sobre um fundo branco.

Ao mesmo tempo, após a decisão de

mulo e generosidade, o novo sonho que ia tomando forma. Foi tida em especial atenção a capacidade do T-37C conseguir executar raios de volta relativamente pequenos, conseguindo manter-se sempre perto da assistência, sem necessidade de recorrer a "aviões solo" para manter a atenção do público, e onde ficaria diminuído em comparação com os outros tipos de aeronave utilizados pelas outras Patrulhas. Ultrapassava-se assim a desvantagem da fraca "performance" relativa dos T-37C, aeronave que só os "Asas" utilizavam para essa finalidade.

A resolução dos problemas técnicos relacionados com o sistema de fumos foi complicada e requereu grande imagina-

elétrica para fornecer pressão ao sistema, e um tubo de ligação ao cone de escape de um dos motores. Esta evolução deveu-se aos problemas resultantes da presença de um produto comburente dentro da cabina e à garantia de segurança que o sistema arquitectado fornecia. Este era comandado pelos interruptores existentes no "manche" do piloto. O gasóleo injectado directamente no escape do motor, onde a temperatura variava entre os 600/700° C, seria vaporizado, obtendo-se assim, no solo, a sensação de fumo branco. Adicionando ao gasóleo anilinas numa percentagem que se foi testando progressivamente até que o resultado foi o desejado, obtiveram-se as cores verde e vermelha.



Foto: ANFA

Abertura em leque, exibição na Base de Sintra

que a Patrulha seria composta por seis aviões, foi feita a escolha final dos pilotos que a comporiam e estudado e iniciado o treino da sequência de manobras que fariam parte da exibição. A preparação do esquema e a escolha dos pilotos foi um processo lento e cuidadoso, onde cada passo só podia ser dado após o anterior estar bem consolidado. O bom senso e a Segurança de Voo assim o exigem.

Os treinos passaram a ocupar também os fins de semana e foi bom ver a forma como as famílias apoiaram, com a sua presença constante e o seu precioso estí-

ção, vontade e profissionalismo por parte da área de manutenção da Unidade bem como por parte das OGMA, a quem se recorreu para encontrar soluções tecnicamente eficientes e, ao mesmo tempo, de fácil montagem, manuseamento e reparação, se necessário.

Foi-se assim solidificando a ideia de que o modo mais prático de resolver a questão em tempo útil era a colocação de um depósito solidamente preso a um dos assentos do avião, primeiramente com óleo, depois com óleo já queimado, e só posteriormente com gasóleo, onde se ligariam uma bomba

O T-37C tinha, como é sabido, os assentos lado a lado. O assento primário era o da esquerda, onde existia toda esta instrumentação. Porém, para quem tinha de fazer acrobacia em formação na asa esquerda do Comandante da Patrulha, tornava-se muito mais fácil fazê-lo no assento direito.

Assim, pelo menos em dois aviões e noutro de reserva, o reservatório de fumos teria de ser montado no assento esquerdo e o tubo ligado ao motor esquerdo, ao passo que nos outros quatro aviões e noutro de reserva, seriam montados do lado direito.



Foto: AHFA



Foto: MCun Mendes de Oliveira

Passagem baixa em formação

Os aviões escolhidos, e mais alguns de reserva, iniciaram então um ciclo de "visitas" às OGMA, onde foram manufacturados os reservatórios, montadas todas as provisões necessárias às alterações descritas e pintados conforme o novo modelo aprovado.

Entretanto, em Abril, quatro membros da Patrulha foram autorizados a viajar até Inglaterra, a fim de visitar durante alguns dias os "Red Arrows", Patrulha Acrobática da RAF, para se inteirarem do modo como estes operavam e preparavam as suas exibições, bem como de todos os pormenores que rodeavam o apoio à Patrulha. Voaram com eles e logo se aperceberam que haveria que introduzir algumas alterações no esquema para cumprir as regras usadas internacionalmente em festivais aéreos.

Paralelamente, foram-se montando alguns equipamentos de IFF e VHF. Prepa-

raram-se os folhetos informativos sobre a Patrulha (em português e em inglês), os seus componentes, as suas posições na formação, a equipa de manutenção, a sequência da exibição e dados técnicos sobre o avião, bem como autocolantes e outro material de relações públicas. Foi escolhida a equipa de manutenção, chefiada pelo Comandante da Esquadrilha, capitão TMMA Feliciano Borralho, outra trave-mestra do projecto dos "Asas", constituída por 10 mecânicos e três elementos civis das OGMA.

Entretanto, enquanto esta preparação se iniciava, um convite adicional tinha sido também aprovado, aproveitando o trânsito para o Reino Unido: um festival na margem francesa do Lago Lemán (Genebra), em Thonon-les-Bains.

É importante salientar que toda esta azáfama se desenrolava paralelamente à

instrução de pilotagem que, recorda-se, era a actividade primária da Esquadra. Obviamente, à medida que o tempo avançava, a actividade de instrução ia recaindo prioritariamente sobre os instrutores que não faziam parte da Patrulha, por vezes com esforço adicional, por forma a que a instrução não sofresse atrasos.

A PRIMEIRA ÉPOCA

A primeira exibição oficial da Patrulha Acrobática "Asas de Portugal" teve lugar na BA 3, em Tancos, em 11 de Maio de 1977. Exibiu-se ainda no dia 10 de Junho, quando das comemorações do Dia de Portugal, de Camões e das Comunidades Portuguesas que, nesse ano, tiveram lugar na Guarda.

A 15 de Junho, a Patrulha partiu para Inglaterra, levando oito aviões, 12 pilotos e um avião "Noratlas" de apoio, transportando a equipa de manutenção e material sobressalente e logístico (a partir do ano seguinte o avião de apoio à Patrulha nas suas deslocações ao estrangeiro passou a ser o C-130). O primeiro dia de viagem levou-nos a Istres, onde toda a comitiva chegou fora de horas e esfomeada, tendo causado consideráveis "estrágos" na despesa da messe de Oficiais. No dia seguinte visitou-se Salon-en-Provence, sede da École de l'Air (Academia da Força Aérea Francesa) e também da "Patrouille de France" que, à altura, voava os "Fouga-Magister" e que nos presenteou com uma exibição de treino completa. Esta visita fa-

cultou um contacto e um convívio extremamente importantes, porque permitiu como que fazer uma apresentação formal e observar "in loco" como era o dia-a-dia de uma Patrulha mais evoluída. O convívio foi muito agradável e iniciou um intercâmbio de grande amizade ao longo dos anos.

De Salon, voou-se para Chambéry, na Alta Sabóia, que seria a base de apoio para a exibição em Thonon-les-Bains. Feito o reconhecimento ao local, preparados os aviões e após uma recepção na véspera à noite, debaixo de uma forte trovoadas alpina com algumas peripécias "interessantes", os "Asas de Portugal" exibiram-se pela primeira vez fora de Portugal a 18 de Junho de 1977, dando aso a algumas exclamações de espanto e surpresa por parte da assistência. Foi um excelente treino real para a alta roda da aeronáutica europeia que nos esperava no Reino Unido.

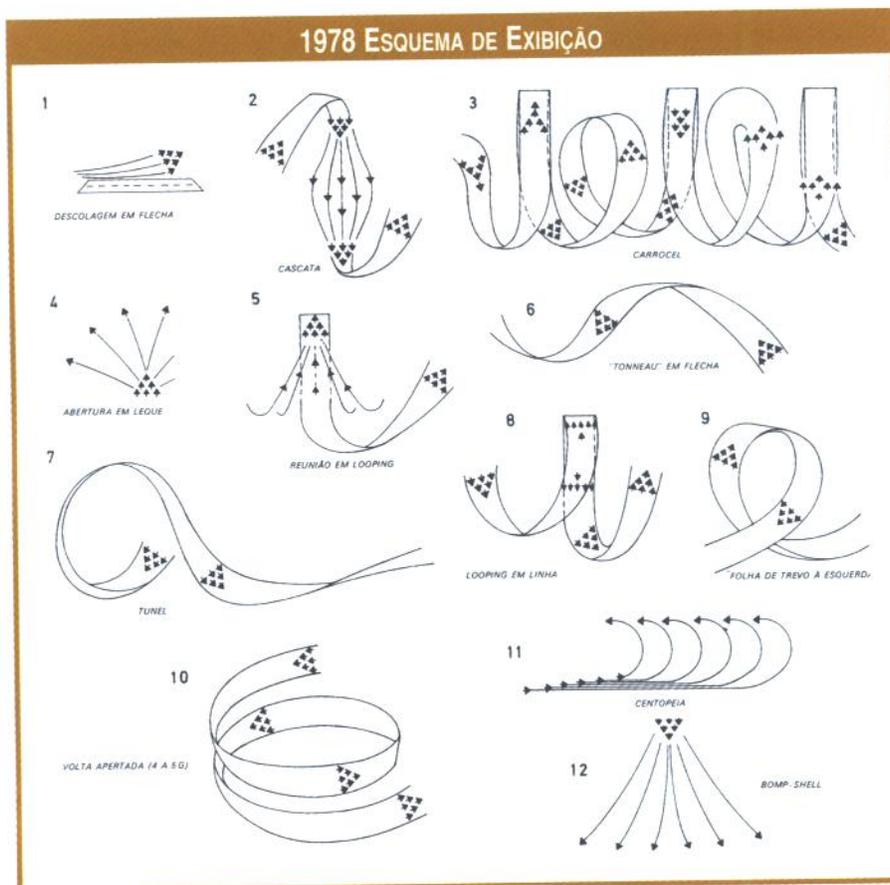
De Chambéry, partiu-se para Cambrai, perto da fronteira com a Bélgica, com um reabastecimento em Dijon. Em Cambrai, Base de Mirage F-1, fez-se a última pernoita antes de se entrar no Reino Unido.

À chegada a Greenham Common, em 22 de Junho, a Patrulha foi recebida com grande simpatia e como convidada de honra. Sendo os "Asas" a "novidade" desse ano, a organização do festival, a "Royal Air Force Benevolent Fund", cujos lucros, note-se, eram apenas para fins de beneficência, convidou-os a visitar, antes do festival, o Hospital para crianças deficientes (físicas e mentais) de Basingstoke, nas proximidades da base.

Trajando o tradicional "fato de voo", levando consigo um "stock" alargado de lembranças, os membros da Patrulha, um pouco sem saber o que na realidade os esperava, foram visitar o referido Hospital. Poder-se-á dizer que, na impossibilidade das crianças se deslocarem ao festival, o festival, representado pelos "Asas de Portugal", foi ao Hospital. Recebidos com generosa amabilidade pela Direcção à entrada, os corredores e as enfermarias estavam literalmente inundadas de mensagens de boas-vindas e agradecimento aos "Wings of Portugal" e de desenhos infantis com motivos ligados aos aviões. Quem viveu aqueles momentos inolvidáveis, mantê-los-á na memória para sempre. Recordar os semblantes de alegria e

reconhecimento daquelas crianças, conversar alguns momentos com elas, oferecer-lhes algumas lembranças e poder ter contribuído para lhes proporcionar alguns instantes de felicidade, fez sentir que, só por aqueles momentos, já tinha valido a pena todo o esforço e as dificuldades que se tinham vivido. A visita ao Hospital de Basingstoke foi certamente um dos pontos mais altos da história dos "Asas de Portugal".

as suas capacidades. Para eles era inimaginável aceitar que os T-37 podiam fazer aquele tipo de acrobacia em formação, se o não tivessem testemunhado. A "performance" limitada dos T-37C, relativamente aos aviões utilizados pelas outras patrulhas, foi compensada pela excelência técnica das manobras e pela margem de erro mínima que a fraca potência do avião permitia aos pilotos. Tal facto foi devidamente apreciado e salientado pelos conhecedores e fez com



Em 24 de Junho é feita uma apresentação e uma exibição para os Órgãos de Comunicação Social.

Nos dois dias do festival, 25 e 26 de Junho, os "Asas de Portugal" exibiram-se perante mais de 100.000 pessoas, tendo tido a honra de encerrar a sessão de sábado e, no domingo, actuaram imediatamente antes dos "Red Arrows", que fecharam a sessão. As exhibições foram excelentes! Sendo Greenham Common uma Base da USAFE (Forças Aéreas dos EUA na Europa), estavam presentes inúmeros oficiais americanos, que tinham voado os T-37 e que sabiam que eram utilizados única e simplesmente para a instrução de voo e quais

que os "Asas" passassem desde logo a gozar de grande prestígio, conforme se poderá testemunhar adiante. "(...) while the Wings of Portugal made a most impressive debut (...)" ("Flight International").

Terminado o festival, iniciou-se o regresso a Portugal. A disciplina de voo exigida durante os festivais estendia-se à partida dos vários participantes e não eram autorizadas passagens ou manobras a baixa altitude. Contudo, uma excepção foi aberta aos "Asas", aos quais foi solicitada pela Torre de Controlo uma passagem baixa de despedida. Este pequeno episódio, quase insignificante, reflecte o prestígio que a Patrulha tinha já obtido.

Regressados a Cambrai, as condições meteorológicas tornaram-se muito adversas e houve que ali permanecer durante dois dias. Escusado será dizer que as provisões da Messe de Oficiais, em especial os famosos queijos franceses, sofreram um enorme desbaste. Dali até Sintra, a viagem decorreu sem incidentes, mas a permanência e o contacto com as famílias foram muito curtos, pois a Patrulha tinha de estar presente no Porto, onde tinham

junto à raiz da mesma, e passou a utilizar-se essa célula como depósito do gasóleo; por outro lado, criou-se junto à "nacelle" de um dos motores um depósito específico para as anilinas, a que se acrescentou vaselina líquida, evitando a sua cristalização parcial, melhorando e uniformizando o fluxo e a mistura com o gasóleo e tornando as cores mais fortes e atractivas. As anilinas eram colocadas no respectivo depósito imediatamente antes da exibição

primeira vez pelos "Asas", para aumentar (quase duplicar) o alcance em voos de navegação, reduzindo drasticamente os reabastecimentos intermédios, tanques suplementares na ponta das asas ("tip tanks"). Existiam já alguns "tip tanks" em serviço nos T-37C, em pequeno número, utilizados até então para voos de instrução de instrumentos e navegação-rádio. Só com os oito aviões equipados com "tip tanks" foi possível efectuar a digressão às



Foto: Coronel Mimoso e Carvalho

T-37C estacionados na Base Greenham Common em 1979, durante o International Air Tattoo. Note-se "tip tanks" em branco

lugar as comemorações do Dia da Força Aérea, a 3 de Julho.

Naquela data, no aeroporto do Porto, com mais de 150.000 pessoas presentes, os "Asas" fecharam com chave de ouro o festival comemorativo do 25º aniversário da Força Aérea e encerraram a sua primeira época de exposições. Após umas bem merecidas férias, a instrução de novos pilotos voltava a chamar pelos instrutores da EIBP.

AS MELHORIAS TÉCNICAS

Em 1979, o sistema de fumos foi muito melhorado: isolou-se uma das células (150 lbs. – aproximadamente 70 lbs.) do depósito de combustível de uma das asas,

e, portanto, mais liquefeitas.

Esta alteração, fruto dos contactos com as outras patrulhas e do espírito inventivo e profissionalismo da equipa de manutenção, permitiu substituir o depósito preso a uma das cadeiras, com uma perda mínima de autonomia, insignificante durante as exposições. Para os restantes voos, a referida célula do depósito era novamente ligada ao sistema de combustível.

A pintura foi renovada, pois a inicial tinha-se revelado pouco adequada, principalmente junto das zonas quentes (motores) e todos os aviões equipados com IFF e VHF.

Também em 1979, foram usados pela

Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores. ✈ (continua)

AGRADECIMENTO O autor agradece penhoradamente a valiosa colaboração do tenente-general PILAV Rolando Santos, do coronel PILAV (R) Miguel Pessoa, do tenente-coronel PILAV Jorge Santos, do major PIL Mário Ângelo e do Comandante José Munkelt Gonçalves, sem a qual este artigo não teria sido possível.

BIBLIOGRAFIA:

1. Trabalhos de pesquisa do CGGA/IAEFA;
 - a. CAP/PILAV Serra Pereira, JUN1986;
 - b. CAP/PILAV Dias de Pinho, JUN1992;
 - c. CAP/PILAV Salgueiro Martins, ABR1998.
2. Revista "MAIS ALTO":
 - a. n.º 255, SET/OUT1988;
 - b. n.º 263, JAN/FEV1990
2. T-37C - 29 anos ao serviço da Força Aérea - Resenha Histórica. Edição da BA 1