

MAIS ALTO

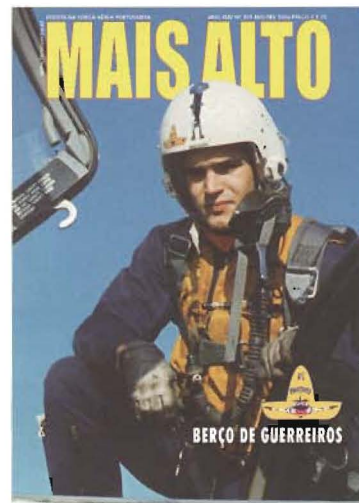


BERÇO DE GUERREIROS

Sumário

- 2 PORTUGAL – NAÇÃO LÍDER NO AEROPORTO DE CABUL
- 8 INOVAÇÃO NA COOPERAÇÃO TÉCNICO-MILITAR
– LOBITO, ANGOLA
- 11 NOSSA SENHORA DO AR – MISSA DE ACÇÃO
DE GRAÇAS NA IGREJA DA FORÇA AÉREA
- 12 93.5^{FM} RÁDIO LAJES – A “VOZ DA FORÇA AEREA
PORTUGUESA NO ATLÂNTICO”
- 14 JAGUARES MUDAM DE “CASA” – TRANSFERÊNCIA
DA ESQUADRA 301 PARA A BASE AÉREA Nº 5
- 16 PEDAÇOS DAS NOSSAS VIDAS
I – INTERCEPÇÃO DE UM HELICÓPTERO
EM 10 DE SETEMBRO DE 1967
- 28 MUSEU DO AR, SINTRA
- 30 OS “PANCHOS” – BERÇO DE GUERREIROS
- 40 A GUERRA DO ALGODÃO
– AS PRIMEIRAS MISSÕES OFENSIVAS
DA FORÇA AÉREA PORTUGUESA EM ÁFRICA
- 45 CORREIO DE LEITORES
- 46 ASAS EM TANDEM – OS PROJECTOS
DAS AERONAVES DO “ANTIGAMENTE” – 3º PARTE
- 48 NOTICIÁRIO

As matérias expostas nesta revista são da responsabilidade exclusiva dos seus autores, não representando necessariamente a doutrina ou o pensamento da chefia da Força Aérea Portuguesa



NA CAPA:
 Aspirante aluno-piloto
 durante o tirocínio em T-37



2



14



30



16



FICHA TÉCNICA: Director Tenente-general PILAV David César de Oliveira Sub-Director Coronel TPAA Rodesindo Coutinho Chefe de Redacção Dr. Duarte Monteiro Adjunto do Chefe de Redacção e Produção Nuno Esteves da Silva Assistentes de Redacção 1 SAR Pedro Ferreira/Dra. Ana Monteiro Design Fátima Berlinga Neste número colaboraram: Coronel PILAV Luís Ruivo, Major PIL (RESES) João Cruz Dias, Major TMEL João Maio, Tenente-General José Nico, Cte. José Munkelt Gonçalves, Dr. José Manuel Correia, Major PIL (REF) Adelino Cardoso Administração e Publicidade 1 SAR Pedro Manuel Ferreira Secretariado Dra. Ana Monteiro Assinaturas CADJ Patrícia Carolino, 1 CAB Rita Nunes Fotografia CAVFA: SAJ Francisco Roque Direcção, Redacção e Administração Av. Força Aérea Portuguesa 2614-506 Amadora FAX 214706980 Tel. 214723512 (Redacção) Tel. 214723511 (Assinaturas e Publicidade) e-mail: maisalto@emfa.pt; internet: www.forcaarea.pt/www/po/masalto Pré-impressão pré&press Impressão/Acabamento: Heska Portuguesa. ISSN 0870-0370 Depósito Legal 27404/89 Tiragem 4000 Ex. Distribuição Logista Portugal - Distribuição de Publicações, S.A. Rua República da Coreia, 3A - Ranhos 2714-526 Mem Martins

TEXTO: Dr. José Manuel Correia
FOTOS: Col. Luís Andrade Nunes

A GUERRA DO ALGODÃO

"E será no Ultramar que a maior luta se travará, pois é nele que reside em potência a verdadeira grandeza de Portugal. É para ele que a Mocidade tem de voltar-se, decidida e corajosamente."

Kaúlza de Arriaga,
Subsecretária de Estado
da Aeronáutica, 1957

AS PRIMEIRAS MISSÕES OFENSIVAS DA FORÇA AÉREA PORTUGUESA EM ÁFRICA

No terceiro triénio da década de 50, a presença da Aviação Militar Portuguesa nas províncias ultramarinas de África – já regulamentada legislativamente desde 1956 – começa a ganhar forma com a criação das chamadas Regiões Aéreas (RA) e designação dos respectivos comandos. O famoso "Exercício Himba", concretizado em Abril e Maio de 1959 em Angola, e o projectado "Exercício Íbis" a efectuar na província de Moçambique em 1961 (mas depois anulado em virtude dos trágicos acontecimentos do norte de Angola) dariam, finalmente, expressão aos desígnios do coronel Kaúlza de Arriaga que estivera na origem do envio da missão de estudo a África em 1958, para a instalação urgente da Força Aérea Portuguesa (FAP) no continente.

Esta missão exploratória, chefiada pelo 1º Subchefe do Estado-Maior da Força Aérea, general Venâncio Deslandes, partiu da Portela a 12 de Maio de 1958 num C-47 "Dakota" e escalou o Sal, Bissau e S. Tomé, antes de visitar Luanda, Lourenço Marques e a Beira. Para além de pessoal técnico da Direcção de Infra-estruturas (DSI), seguia na comitiva o major Diogo

Neto a quem fora confiada a tarefa de avaliar as possíveis localizações de bases para aviões a jacto.

O relatório apresentado ao Estado-Maior da Força Aérea (EMFA) pela missão Deslandes estabeleceria as bases para a instalação dos futuros aeródromos militares em Angola, seleccionando locais e abordando aspectos de natureza político-militar relevantes. A visão destes militares e o empenho dos seus superiores hierárquicos foi decisiva para que a Força Aérea estivesse à altura dos acontecimentos desse terrível ano de 1961.

Após a realização do "Himba" e com a sucessão de ocorrências que se desencadeavam no antigo Congo Belga, o subsecretário de Estado da Aeronáutica (SSEA) decide apressar a activação das unidades que integrariam a 2ª Região Aérea, abrangendo os territórios de S. Tomé e Angola e com sede em Luanda. Para o seu comando foi designado o brigadeiro piloto-aviador Fernando Pinto de Resende, ao mesmo tempo que se envidavam esforços junto da França e da Alemanha Ocidental para garantir os meios aéreos que deveriam equipar as novas unidades.

A 29 de Junho de 1960 parte com des-

Exercício "Himba",
PV-2 durante a escala em S. Tomé e Príncipe



Foto: AFHA

tino a Luanda o primeiro grupo de pessoal da DSI que constituiria o núcleo precursor da Direcção de Obras da 2ª RA. A 19 de Julho, o SSEA enviava ao Chefe do Estado-Maior da Força Aérea (CEMFA) a nota nº 2066, dando conta daquele que, em seu entender, deveria ser o dispositivo inicial da FAP em Angola e Moçambique.

Para a primeira daquelas províncias, defendia a instalação de uma Base Aérea na região central “já fixada em Luanda e que enquadrasse 6/8 aviões Noratlas e 6/8

A 21 de Setembro, os tenentes-coronéis Lopes Magro – Chefe do Estado-Maior da 2ª RA – e Soares de Moura – futuro comandante do AB3, no Negage – embarcam para Luanda para supervisionar a instalação do Comando e a organização de tropas e serviços inerentes. Finalmente, a 3 de Novembro apresenta-se em Luanda o brigadeiro Pinto de Resende para formalizar a constituição da Região.

As duas primeiras unidades – a BA9 de Luanda e o AB3 – existem apenas no pa-

para deslocação urgente e secretíssima para a BA9, no dia 17 de Novembro, desconhecendo que a missão americana do “Military Advisory Assistance Group” (MAAG) estava a par das intenções do Governo português.

A 21 de Outubro, o almirante Wallis Petersen – chefe do MAAG em Lisboa – notifica o SSEA, mencionando que a deslocação dos “Harpoon” recebidos ao abrigo daqueles acordos carece de autorização formal dos EUA, uma vez que o material, tecnicamente, não pertence a



Base Aérea nº 9, Luanda, ainda durante a fase de construção

PV-2 (...), um aeródromo-base na região do Congo, já fixado em Negage que enquadrasse 6/8 aviões Broussard e 6/8 aviões T-6 e um aeródromo-base na região da Lunda que enquadrasse 6/8 aviões Broussard e 6/8 aviões T-6”. Esta importante nota pedia ao EMFA a elaboração de um memorando em que “... se sintetizasse a posição definitiva da FAP no que respeita aos meios aéreos a instalar em África”. Tal memorando ficava dependente do relatório a apresentar pela missão que se deslocara a França para estudar a aquisição de aviões Noratlas, Broussard e T-6 e respectivo armamento.

pel, embora os seus comandantes já se encontrem na província. A Base Aérea nº 9 – comandada pelo tenente-coronel Pereira Vaz – utilizaria as instalações de recurso facilitadas pela companhia aérea DTA no aeroporto Craveiro Lopes, em Luanda, enquanto aguardava a construção do hangar e a montagem dos quatro primeiros Auster anteriormente embarcados para Angola.

Nas semanas que antecederam o embarque do indigitado comandante da 2ª RA, o CEMFA, general João Albuquerque de Freitas, ordenava à BA6 o aprontamento de oito bimotores PV-2 “Harpoon”

Portugal, tendo sido meramente cedido à FAP para utilização no âmbito dos protocolos NATO.

A 7 de Novembro, Kaulza de Arriaga envia uma nota ao ministro da Defesa Nacional, defendendo ser pouco provável que os EUA exerçam represálias, aconselhando a partida na data anteriormente fixada, antes da chegada do embaixador americano a Lisboa que deveria verificar-se apenas a 21 de Novembro. Face aos protestos de Albuquerque de Freitas, as autoridades militares americanas contemporalizam e aceitam a justificação de que se estaria apenas perante mais um

exercício em Angola e Moçambique e não de um deslocamento permanente dos oito PV-2.

Após duas semanas de intensos preparativos e depois de uma espera vã pela melhoria das condições climáticas, na madrugada chuvosa de 18 de Novembro de 1960, o major António da Silva Cardoso – comandante da Esquadra 61, recentemente equipada com P2V-5 “Neptune” – descola da pista da BA6 aos comandos do PV-2 “4607” para aquela que seria a sua “missão mais difícil”, descrita em grande pormenor no livro “Angola – Anatomia de uma Tragédia”.

A partir de 24 de Novembro, sete dos oito “Harpoon” já se encontram em Luanda, onde se juntaram aos primeiros Noratlas adquiridos à companhia francesa UAT para equipar a futura Esquadra 92.

OS PV-2 EM LUANDA

Com a chegada dos “Harpoon” e do primeiro núcleo de pessoal navegante colocado na 2ª RA para a constituição da Esquadra 91, começava a tomar forma o Grupo Operacional 901 cujo comando será confiado ao tenente-coronel Diogo Neto, responsável pelo treino na BA2 do pessoal que posteriormente transportaria os Noratlas para Luanda.

Após um curto período de descanso, os “Harpoon” iniciam os voos de familiarização na região a norte de Luanda e efectuam algumas acções de reconhecimento e patrulhamento marítimo em busca de embarcações suspeitas, eventualmente envolvidas no desembarque de armas para facções rebeldes. Estas missões, efectuadas a pedido do Comando Geral das FA em Angola, não resultaram em qualquer tipo de intervenção ofensiva e, pouco depois, o major Silva Cardoso regressava à Base do Montijo ao comando dos P2V-5 “Neptune”, deixando o capitão Borges Ervedosa a comandar a Esquadra.

As obras de ampliação da pista e de construção das infra-estruturas militares da Base, em Luanda, prosseguem a bom ritmo, ao contrário do que sucede com a construção do AB3 e das pistas de recurso no Congo, para desespero do brigadeiro Resende.

No princípio de Dezembro de 1960

existe pessoal em número suficiente para constituir três tripulações de “Harpoon”, não permitindo, porém, mais do que duas saídas por dia.

A degradação da situação humanitária no antigo Congo Belga leva, entretanto, a FAP a enviar os Noratlas e os PV-2 em missões de evacuação e transporte de víveres para as populações europeias. Ao longo do mês, os aviões da Esquadra 91 executaram missões de busca e salvamento a um barco de pesca, desaparecido a norte de Luanda, e efectuaram várias saídas para reconhecimento marítimo na costa angolana.

De 4 a 11 de Dezembro, o brigadeiro Pinto de Resende desloca-se a Lourenço Marques para a reunião do Conselho Superior de Aeronáutica onde o Comandante-Chefe de Moçambique, general Pereira Nascimento, expressa a sua preocupação pela actividade de submarinos nas águas da província e solicita a intervenção dos meios aéreos baseados em Luanda.

A 16/12/60, quatro PV-2 efectuam um voo de soberania sobre o enclave de Cabinda e parte da fronteira norte. Finalmente, a 28 de Dezembro, o brigadeiro Resende informa não estar em condições de responder afirmativamente ao pedido formulado pelo coronel Galvão de Melo – CEM da 3ª RA – para deslocação de dois PV-2 a Moçambique para patrulhamento costeiro, na sequência de novos avistamentos de submarinos nas águas territoriais da província.

A eventual deslocação de alguns PV-2 para a Beira foi considerada pouco oportuna, dada a falta de pessoal e aviões e a necessidade de dispersar meios numa altura em que Luanda era palco de rumores de desembarques

de agitadores na costa norte de Angola.

PRENÚNCIOS DE GUERRA

Enquanto os Auster continuavam a reconhecer as cerca de quarenta “pistas” construídas pelas autoridades civis nos distritos do Congo, Malange e Lunda, a ESQ. 91 aguardava a chegada do restante efectivo à BA9. O Comando da 2ª RA



Tenente-coronel Pereira Vaz a bordo do PV-2



As setas a negro no mapa representam o avanço das forças terrestres

pressionava o EMFA para apressar a entrega dos prometidos meios aéreos de transporte ligeiro, consciente da fragilidade dos Auster e da sua fraca capacidade de carga e de operação em terrenos qua-

se impraticáveis. Esta sensação agravou-se quando o tenente Corte Real Negrão danificou o "3505", num reconhecimento a uma das pistas improvisadas, no primeiro acidente registado pela FAP em África.

De resto, o responsável pela FAP em Angola duvidava seriamente da fiabilidade do pequeno avião inglês, depois de, a 26 e 27 de Dezembro, ter efectua-

go em África. A negativa de Lisboa e o atraso da entrega dos Do-27 deixaram o brigadeiro Resende à beira de um ataque de nervos...

OS AUSTER E OS PV-2 NA "GUERRA DO ALGODÃO"

Em meados de Janeiro de 1961, os trabalhadores nativos da região algodoeira da Baixa do Cassange,

por estrada até às principais concentrações populacionais da zona conturbada da Baixa.

Depois de um mês de tranquilos voos de reconhecimento das pistas no distrito do Congo, o Comando da 2ª RA vê-se forçado a empenhar os Auster do AB3 – estacionados em Carmona, desde 13 de Dezembro – nas operações da Baixa do Cassange. Dois dos quatro aviões do núcleo inicial do aeródromo são destacados para Malange e, a partir de 25 de Janeiro, começam a voar em missões de reconhecimento nas zonas conturbadas com oficiais do Exército no lugar do co-piloto.

Os pequenos aviões britânicos procediam ao lançamento de víveres e mensagens para as forças da 4ª Companhia de Caçadores do Exército e serviam de auxiliar de comunicação das forças terrestres, cujos rádios não tinham alcance suficiente para contactar a sede do comando operacional em Malange. Nestas missões, os Auster voavam à frente das colunas do Exército, avisando as tropas das emboscadas preparadas nas estradas sobrevoadas ao longo de extenuantes missões de reconhecimento, muitas vezes, com perto de quatro horas de duração.

A 6 de Fevereiro, os PV-2 entram em acção no Cassange, utilizando a pista de Malange como ponto de reabastecimento. Neste dia, o tenente Carlos Alves efectua a primeira saída de apoio-fogo da BA9, descolando às 13h15 no PV-2 "4612".

Na estrada Quela-Cunda-Ria Baza são avistadas concentrações de indivíduos suspeitos e o oficial da ESQ. 91 passa à acção metralhando em vários passes a baixa altitude até dispersar os rebeldes que se preparavam para emboscar a coluna do Exército. No dia seguinte, mais três missões da "91" são lançadas sobre o mesmo itinerário e a 9/2, efectuem-se reconhecimentos armados sobre a estrada Longo-Milando. Numa destas saídas, ao atacar concentrações hostis na zona de Marimba, o PV-2 "4621" do tenente Alves é atingido por estilhaços da bomba GP de 100 libras que largara segundos antes a uma altitude de 500 pés, regressando à base com a asa esquerda e o respectivo motor perfurados em diversos pontos. Era o primeiro acidente em combate da FAP na 2ª RA e um mau pres-



Angola, PV-2 larga bombas, vendo-se os fumos dos impactos através do posto de observação traseiro da aeronave



Auster estacionados na placa da BA9

do no "3504" e "em plena modalidade de aviação heróica" um arrepiante périplo pelo dispositivo da Força Aérea no Congo. Em carta datada de 1 de Janeiro, o brigadeiro Resende apressa-se a solicitar ao CEMFA o envio urgente do Broussard para Angola e a clarificação da situação dos Do-27, negociados com a Alemanha Ocidental. Na sua opinião os Auster deviam ser rapidamente entregues aos aeroclubes civis, uma vez que "os pilotos não gostam deles e eu próprio também não". Inesperadamente, a hierarquia da FAP recusava o envio do Broussard, pois pretendia manter total discricção sobre as aquisições e entregas de material de guerra francês para empre-

acabar com este sistema de exploração para evitar que agitadores vindos do exterior sublevassem a população, como viria a acontecer no Cassange. Após o assassinato de um capataz, os sobas fiéis a Portugal, recusaram a protecção da nossa bandeira e incentivam os trabalhadores a abandonar as fazendas de algodão, levando a poderosa Cotonang a pressionar Luanda para enviar tropas, com o objectivo de pacificar a região e assegurar a circulação nas principais estradas da região. É decidido, então, enviar para Malange alguns pelotões da 4ª Companhia de Caçadores Especiais e solicitado à FAP o apoio aéreo às colunas das forças de superfície, no seu percurso

ságio para o piloto, o primeiro oficial-piloto da BA9 a falecer em combate em PV-2 a Junho de 1961.

Nos dias seguintes, os “Harpoon” de Luanda mantêm-se vigilantes sobre as forças terrestres que avançam na região e a 15 de Fevereiro oferecem cobertura aérea – mas sem intervenção pelo fogo – à coluna que atinge Marimba, a caminho de Tembo Alume, no coração da zona sublevada.

Quando a crise atinge o auge, em meados do mês, o reduzido número de saídas que a ESQ. 91 da BA9 pode montar neste período obriga os Auster a efectuar missões de apoio pelo fogo, utilizando os oficiais do Exército como “bombardeiros” e granadas de mão ofensivas como munição! Recorrendo à arriscada técnica de entreabrir a porta do co-piloto em pleno voo rasante e largar a granada, o sargento Lemos Carvalhão utiliza os Auster “3501” e “3507” em missões



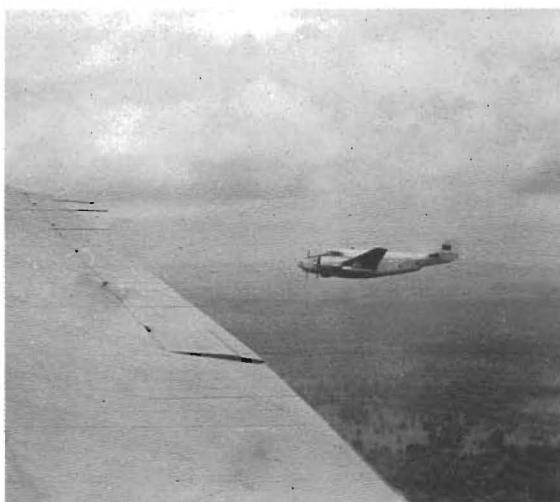
Base de Luanda, acção de manutenção no P-V2



1º Cabo Mecânico de Material Aéreo, Luís Andrade Nunes, à porta da Esquadra 91, na Base de Luanda

de ataque a concentrações de revoltosos a 18, 23 e 24 de Fevereiro. Num destes voos, a sorte encarrega-se de colocar a granada no centro de um dos ajuntamentos, causando baixas e o pânico entre as hostes revoltosas.

A acção dos rebeldes cessa pouco tempo depois, mas a FAP mantém-se vigilante e conduz reconhecimentos da zona de operações para evitar novos incidentes.



Parelha de P-V2 sobrevoando Cabinda em Dezembro de 1960

Efectuando a rotação dos dois Auster de Malange com os outros dois estacionados em Carmona, os abnegados pilotos do AB3 realizaram dezenas de missões operacionais, encerrando a sua participação nos acontecimentos a 2 de Março com quase duzentas horas de voo em condições de segurança marginais e sem qualquer acidente.

Os PV-2, com tripulações com pouca ou nenhuma experiência de ataque ao solo e sem visor de tiro capaz de garantir razoável precisão no bombardeamento a baixa altitude, estiveram envolvidos em vinte e oito missões operacionais na Baixa do Cassange, quase todas de du-

vidoso rendimento. Nalgumas delas, os objectivos são localizados e alvejados, mas parte das bombas não explode, caindo inofensivamente no solo para desespero dos homens da BA9!

O brigadeiro Pinto de Resende dirá, no rescaldo das operações que uns quantos voos dos frágeis Auster foram mais eficazes a acabar com a revolta do que as missões conduzidas pela Esquadra 91 nos seus cansados “Harpoon”.

A dura aprendizagem da guerra começava para as tripulações dos PV-2, estimuladas pela presença do tenente-coronel Diogo Neto no comando do Grupo Operacional 901 e como piloto frequente dos bimotores nas missões de ataque ao solo. Decorridas menos de duas semanas sobre o fim das hostilidades e sem tempo para estudar as lições da “Guerra do Algodão”, os aviadores da Base de Luanda e do Aeródromo do Negage estariam novamente na primeira linha de fogo quando a UPA lança os sangrentos ataques de 15 de Março por todo o norte de Angola.

FONTES – Arquivo Histórico da Força Aérea