

O VOO À VELA, COMO COMEÇOU POR CÁ?

EMMANUEL LOMBA

(WWW.AIRLOMBA.NET)

A cada dia 14 de Novembro, dá-se início a mais um ano de existência de Voo à Vela em Portugal. Tudo começou há 101 anos, durante o reinado de D. Manuel II, em 1909, nuns terrenos próximos de Linda-a-Pastora... Este artigo representa uma "colagem" de recortes de artigos (ver referências no final).

"Ilmo Sr.

A primeira couza que VExa fará ao abrir esta carta será ir ver a assignatura; não adianta VExa nada com isso; nunca me viu nem nunca ouviu fallar de mim. Não obstante tomo a liberdade de lhe dirigir esta carta e, ainda que pela primeira vez, atrevo-me a pedir a VExa um favor: Para um trabalho sobre Aviação a que me tenho dedicado necessitei adquirir alguns bambús o que ainda não consegui, apesar de trabalhar para tal fim há 6 mezes, e informando-me pelas pessoas amigas onde podê-las encontrar, indicou-me o meu amigo Sr. António Aurelio da Costa Ferreira VExa como um dos poucos homens que m'os podia ceder na sua qualidade de mui digno Director do Jardim Botânico de Coimbra. As varas que necessito devem ser de um diametro aproximado de 0,025m. Não faço ideia alguma de como VExa me poderá servir n'este caso, se terei de satisfazer qualquer importancia; por isso peço a VExa o obsequio de me informar a tal respeito pelo que lhe ficarei sempre muito grato

Com todo o respeito e consideração, sou de Vexa Ad.mor Muito Atto. e obrigado

Lisboa 22 de Maio de 1909

Raul Marques Caldeira

Alumno do Instituto Industrial e Commercial de Lisboa". [1]

Foi desta forma que Raúl Marques Caldeira procurou junto de Júlio Henriques (Director do Jardim Botânico de Coimbra) obter peças para a construção de um planador, em 1909.



Foto [Referência 2]

Este planador, de tipo Chanute, designado por Avante I, seria a primeira aeronave mais pesada do que o ar, construída por amadores, em Portugal. Este planador e o seu segundo exemplar - o Avante II - pesavam apenas 43,5 quilogramas. Tratava-se de um biplano sem cauda, com "leme de altitude" à frente e em que o piloto ficava suspenso. A sua envergadura era de 5,53 metros, a sua altura de um metro e a sua corda media 1,55 metros.

Este planador, de tipo Chanute, designado por Avante I, seria a primeira aeronave mais pesada do que o ar, construída por amadores, em Portugal. Este planador e o seu segundo exemplar - o Avante II - pesavam apenas 43,5 quilogramas. Tratava-se de um biplano sem cauda, com "leme de altitude" à frente e em que o piloto ficava suspenso. A sua envergadura era de 5,53 metros, a sua altura de um metro e a sua corda media 1,55 metros. Era uma aeronave construída com madeira, metal e pano. Era constituída por segmentos de bambu, com três a quatro metros de comprimento, e diâmetros de 15 a 20 milímetros. Possuía peças metálicas em folha de Flandres para os cantos, feitas segundo o "Almanach des aviateurs pour 1909", fio de aço e esticadores em ferro forjado. As ligações dos bambús eram feitas por enrolamentos de fio de aço e de cobre. O contraventamento da estrutura era feito com espigas de aço com esticadores para afinação. O "leme de altitude" era construído num paralelogramo de bambú forrado a pano de algodão "Cotton-Mills" e as asas eram forradas a pano de algodão ordinário, cozido com linha de pesca. [3]

No Domingo 14 de Novembro de 1909, pela manhã, Alberto Cortês, Artur Morais, Gabriel Cysneiros de Faria e Raúl Marques Caldeira, alunos do Instituto Industrial de Lisboa, acompanhados pelo jornalista Ezequiel Garcia, estiveram nuns terrenos com declive de 12%, no Alto dos Agudinhos (junto ao local onde, anos mais tarde, foi construído o Estádio Nacional do Jamor). Aqui, realizaram 18 voos, entre as 08:30 e as 11:30, com "vento de grande velocidade". [3]

O primeiro voo, realizado por Raúl Caldeira, durou dois a três segundos. O planador possuía um assento para o piloto; o que obrigava ao recurso de ajudantes para o levantamento do planador e corrida de descolagem. Neste voo, o planador estava desequilibrado e com "tendência para cair de costas". Para o segundo voo, sob o "comando" de Gabriel Cysneiros de Faria, foi retirado o assento, ficando o piloto pendurado numa vara de bambú, para equilíbrio e corrida de lançamento. Foi "verificado estar magnífica a estabilidade do aparelho". Outras experiências de voo foram realizadas até ao dia 22 de Novembro. Entretanto, dos sete voos realizados no dia 21, o Aeroclube de Portugal averbou como Recordes Nacionais os máximos de Distância (30 metros, por Raúl Marques Caldeira) e de Altura (5 metros, por Gabriel Cysneiros de Faria). [3]

Após estes feitos, não se conhecem outros, em Portugal até ao mês de Janeiro de 1934, em que Varela Cid apresenta o seu hidroplanador "Portugal" que voou pelas mãos do Tenente aviador Paulo Viana. Meses mais tarde, em Lisboa, numa conferência na Sociedade de Geografia, Varela Cid defende a criação de escolas de voo sem motor, onde fossem construídos planadores e ministrada formação teórica rigorosa. Neste mesmo ano o Aero Club de Portugal



Foto: Ruy Câmara Cabral

pondera a criação de uma Secção de Voo à Vela, sob proposta do seu associado Joe Walter. [2]

Em 1937 nasce a Revista do Ar e no seu número 7 Humberto Delgado publica o artigo "A aviação na Mocidade Portuguesa", em que enumera medidas tomadas para a formação aeronáutica na Mocidade Portuguesa, divulgando desta forma o nascimento do ensino do voo à vela em Portugal. Surge, então, a primeira escola nacional de voo com planadores: a Escola Bartolomeu de Gusmão, nas encostas do Alqueirão, numa parceria entre a Mocidade Portuguesa e o Aero Club de Portugal. Em Setembro do mesmo ano, com o apoio da Alemanha, líder na aviação sem motor (graças ao tratado de Versalhes), inicia-se o primeiro curso de voo à vela, com 14 alunos de entre 200 candidatos, sob instrução do piloto Eng. Karl Baur e respectivo assistente, Hanz Stolz, com recurso a um planador bilugar modelo Kranich I (o melhor do mundo, naquele tempo), adquirido pelo Estado Português. A partir daqui são promovidas visitas e intercâmbios de alunos entre Portugal e Alemanha no ensino da construção e pilotagem de planadores. Só em 1938 são formados os primeiros instrutores portugueses de voo em planador, na Alemanha. [2]

A formação de pilotos de planador atribui o Brevet A face à realização de, pelo menos, três voos em linha recta com mais de 30 segundos de duração, e o Brevet B a pilotos com, pelo menos, cinco voos com duração de 60 segundos com voltas à direita, esquerda e em S. Nesta altura, voam alguns segundos a poucos metros. Com a evolução dos meios tecnológicos, e o passar do tempo, Portugal não deixa de "enviar" pilotos para a Alemanha em missões de instrução. Na década de quarenta, pilotos portugueses conseguiam já permanecer no ar pelo menos cinco horas e atingir alturas superiores a cinco mil metros. [2]

Se é verdade que o céu seja o limite, também o é que os portugueses o percorram. ■

Referências:

[1] Carta de Raul Caldeira a Júlio Henriques, Departamento de Botânica da UCFCT.

[2] 100 Anos de Voo à Vela em Portugal, José AGUIAR, Revista do Ar n.618, AeCP

[3] O ISEL, pioneiro da aviação em Portugal, Rui Pedro Fernandes d'AGUIAR.

(Docs. disponíveis no site airlomba.net)
O VOO À VELA, COMO COMEÇOU POR CÁ?
EMMANUEL LOMBA
(www.airlomba.net)