



100 ANOS DE VOO À VELA EM PORTUGAL

José Aguiar

AVANTE: CONQUISTEMOS OS CÉUS!

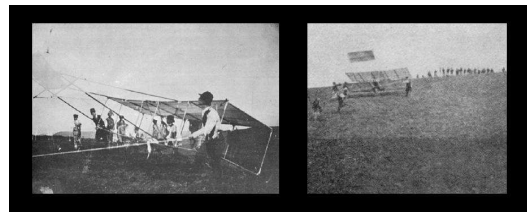
Edgar Cardoso nos seus célebres *Subsídios*¹, esclareceu como, depois do longo tempo dos balões, onde também fomos pioneiros (com Frei Bartolomeu de Gusmão), é num planador tipo *Chanute* que pela primeira vez os portugueses voam em artefactos mais pesados do que o ar, e cito (Cardoso: 1938, p.28): “Após a ascensão do balão *Lusitano* [com o qual desapareceram para sempre Belchior Figueiredo, César Marques dos Santos e José de Almeida, arrastados para o mar na zona da costa de S. Jacinto] - seis anos passam num desinteresse confrangedor, até que em 1909, a 14 de Novembro, Artur Morais, Raúl Marques Caldeira, Alberto Cortês, Gabriel Cisneiros de Faria e Ezequiel Garcia, os primeiros, alunos do Instituto Industrial e o último, jornalista, despertam do marasmo.

Num planador tipo *Chanute* [as primeiras aeronaves mais pesadas do que o ar construídas por amadores no nosso país, e designados por Avante I e II], com o peso total de 43,5 quilogramas, efectuam várias experiências de vôo pairado, as quais se

¹ Edgar Cardoso, *Subsídios para a história da aeronáutica portuguesa*. Em *Revista do Ar*, número 5, ano 1, Fevereiro. Lisboa: AeCP, 1938, pp.28-29, aliás, um curioso número da *Revista do Ar*, acompanhado duma senha a qual, a troco de 30\$00, permitia ao ilustre sortudo, um baptismo de voo!

prolongaram até ao dia 22, nuns terrenos próximos de Linda-a-Pastora, conhecidos por quinta do Alto dos Agudinhos [junto à estrada que ligava Algés a Linda-a-Pastora].

Foram homologados, como máximos nacionais, os resultados obtidos naquela data por Raúl Caldeira, que se deslocou no espaço numa extensão de 30m, e por Cisneiros de Faria, que se elevou a 5m de altura. A propósito, Raúl Caldeira, publicou então um interessante estudo denominado: «Apontamentos, impressões e relatório de um amador de Aviação»”. Não começam nada mal “os dos planadores” em Portugal; como Lilienthal, são os primeiros a fabricar e a voar em artefactos com asas, e deixam disso relato escrito e amplamente divulgado (juntando convenientemente ciência, desporto e marketing).



Legenda: primeiros voos, 1909.

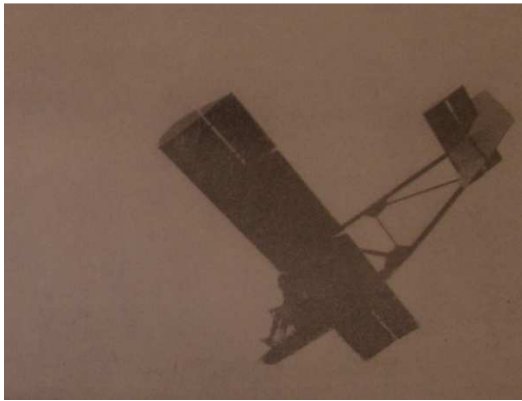
Poucos relatos existem sobre novos voos e outras aventuras com planadores em Portugal, até que, em meados da década, em Janeiro de 1934, Varela Cid, depois de terminar os seus estudos de engenharia (que depois aprofundou no estrangeiro), apresentou o seu hidroplanador Portugal que voou pela primeira vez nos primeiros dias de 1934 (4 de Janeiro?), pilotado pelo Tenente aviador Paulo Viana (esta aeronave valiosíssima, que deu origem a uma nova classe na FAI, necessita hoje desesperadamente de cuidados e de um atento restauro que preserve a sua autenticidade).

O mesmo Varela Cid, meses mais tarde, a convite do AeCP, proferiu uma conferência na Sociedade de Geografia em Lisboa, defendendo de forma decidida a criação de escolas de voo sem motor, onde, além da construção de

José Aguiar, 100 Anos de Voo à Vela, alguns metros, poucas horas, centenas de quilómetros!
Em: *Revista do Ar*, nº 618. Lisboa: AeCP, 2009 (pp.21-32)

planadores e do ensino do voo, pudesse haver um rigoroso ensino teórico!²

O salto seguinte dá-se na Figueira da Foz, em 1935: o Tenente Meneses e Alberto Sotto Mayor, mais ajudantes, constroem, em apenas três meses, um planador Sablier 10 (um monoplano com 10m de envergadura, asa com corda de 1,4m, e 75 kg de peso), com o qual fazem diversos voos por reboque auto (um poderoso V8).



Legenda: 1935, Figueira da Foz, planador Sablier.

Ainda no mesmo ano (1935) a convite directo do AeCP (feito através do seu Vice-presidente Pinheiro Corrêa) uma elegante e franzina jovem alemã, já famosa pelos seus feitos aeronáuticos no voo à vela, a indomável Hanna Reitsch (colaboradora do Professor Georgii e aluna do famosíssimo Wolf Hirth), visita Portugal. Reitsch, juntamente com os seus camaradas Hans Fischer e Oeltzschner, participam no “*Meeting Internacional de Aviação*”, da Amadora, onde fizeram “demonstrações admiráveis”. Pouco antes de partir, Hanna Reitsch, proferiu uma conferência sobre o Voo à Vela na *Legação da Alemanha em Lisboa* (pouco depois, descolando de Salzburg, Hanna, com mais três camaradas, atravessa pela primeira vez os Alpes num voo épico).

² Nesse mesmo ano, em 1934 (a 1 de Fevereiro), a Direcção do AeCP aprecia uma proposta do seu associado Joe Walter para criação neste Aero Clube de uma Secção de Vôo a Vela, e na mesma reunião, procede ao estudo do relatório do voo do hidroplanador «Portugal», de Varela Cid.



Legenda: 1935, Hanna Reitsch, festival aéreo na Amadora.

Em 1937 surge a *Revista do Ar* (RA) e também a primeira escola nacional de voo com planadores: a efémera *Escola Bartolomeu de Gusmão*, promovida pela Mocidade Portuguesa em parceria com o Aero Clube de Portugal (AeCP). Este nascimento coincide com um momento particularmente activo do Estado Novo, depois de arrumada a crise económica, e perante os ventos de guerra que varreram o outro lado da fronteira, na Espanha, e que começavam a soprar para lá dos Pirinéus (o rearmamento alemão e a preparação para uma nova guerra mundial que se avizinhava).



Legenda: Escola Bartolomeu de Gusmão, primeiro na Amadora, depois no Maria Dias.

Humberto Delgado – espantem-se alguns – ao tempo um homem de grande confiança de Salazar (um seu braço esquerdo, já que o seu braço direito era o infatigável Ministro das Obras

José Aguiar, 100 Anos de Voo à Vela, alguns metros, poucas horas, centenas de quilómetros!
Em: *Revista do Ar*, nº 618. Lisboa: AeCP, 2009 (pp.21-32)

Públicas Duarte Pacheco), divulga o nascimento do ensino do voo à vela, em artigo na mesma RA³. Delgado, fundador dos antepassados do INAC e pioneiro da futura TAP, enumera as medidas por si tomadas para surgimento da formação aeronáutica na “*organização nacionalista de preparação pré-militar da juventude*”, a *Mocidade Portuguesa*.

Delgado, um perfeccionista, baseou-se no melhor dos exemplos: a prática de voo a vela que tinha explodido na Alemanha pós-tratado de Versalhes (pela proibição de fabrico de aviões com motor). Com apoio do regime Nazi, com o qual Portugal tinha excelentes relações, convida para vir a Portugal – para proferir conferências e aconselhar a organização que se preparava -, uma personagem mítica do Voo à Vela internacional o Professor Walter Georgii, homem forte da poderosa DFS - *Deutsche Forschungsanstalt für Segelflug*, e director do célebre Instituto de Darmstadt (uma das profícuas Akaflieds, que hoje preparam os jovens engenheiros aeronáuticos alemães, fazendo-os os mais “práticos” do mundo),

Georgii - já célebre mundialmente pela sua investigação em voo à vela e por ter aberto o caminho para o voo térmico -, profere em 13 de Fevereiro de 1937 no Teatro Nacional em Lisboa uma conferência e mostrou diversos filmes com voo de planadores, que deixou entusiasmadíssimo o vasto auditório cheio de rapazes da Mocidade Portuguesa, de representantes da Aeronáutica Militar e de outros convidados.

Pouco depois, em 13 de Setembro de 1937, com o apoio da Alemanha e com material aéreo adquirido pelo Estado Português (adquirindo o

melhor planador bilugar do mundo ao tempo: o Kranich I), inicia-se no *Grupo de Aviação da Amadora* o primeiro curso “de voo à vela”. Registe-se a sofisticação desta iniciativa, num tempo em que no resto do mundo se aprendia a voar de “pairador” lançando os alunos em encostas com planadores monolugares de escola, do tipo Zogling, Grunau ou, mais tarde do famoso Schulgleiter. É também interessante sublinhar aqui que, nos seus textos, Humberto Delgado refere-se sempre explicitamente à formação “em voo à vela” e não a “voo planado” ou “de voo com planadores”, ou sequer de “voo sem motor”.



Legenda: 1937, Karl Bauer e planador Kranich I, na Amadora.

Contrata-se como primeiro instrutor deste pioneiro curso o excelente piloto Eng. Karl Baur⁴ com longa experiência e que anteriormente tinha ajudado a fundar as bases do voo à vela no Japão (Bauer será depois substituído pelo Capitão Quintino da Costa, por acordo com o AeCP).

Baur, teve como ajudante Hanz Stolz, e tomou a seu cargo a formação de dez alunos. Deu-lhes cortês acolhimento (a Baur e aos alunos), e mais uma vez, Pinheiro Corrêa, ao tempo com funções de comando na Amadora. Seguiu-se pouco depois a visita de Hartman Lauterbacher, lugar-tenente de Von Shirach ao tempo o Chefe das Juventudes Alemãs (*Hitlerjugend*) e o convite recíproco, oferecido pela Alemanha, para se deslocar a esse país uma missão da

³ Humberto Delgado, *A Aviação na Mocidade Portuguesa*. Em *Revista do Ar*, nº 7, ano 1, Abril. Lisboa: AeCP, 1938, pp. 3-4. Como nota curiosa realce-se como Humberto Delgado, neste mesmo texto, anuncia as suas propostas de justiça social na escolha de candidatos a este tipo, gratuito e financiado pelo Estado, de formação aeronáutica: em cada sete alunos apenas poderia haver um oriundo de “classes abastadas”, três de “classes remediadas e três de “classes pobres”!

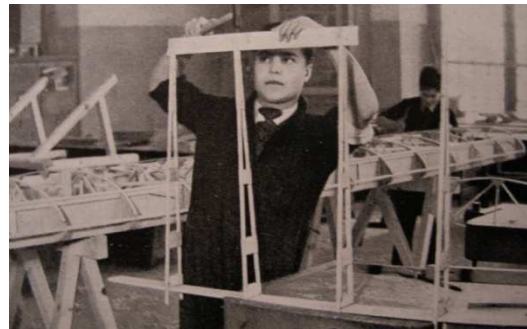
⁴ Sobre a extraordinária vida de Karl Baur como piloto, veja-se Baur, Isolde. *A Pilot's Pilot: Karl Baur, Chief Test Pilot for Messerschmitt*. Canada: Fedorowicz Publishing Inc, 2000.

José Aguiar, 100 Anos de Voo à Vela, alguns metros, poucas horas, centenas de quilómetros!
Em: *Revista do Ar*, nº 618. Lisboa: AeCP, 2009 (pp.21-32)

Mocidade Portuguesa - que Delgado anunciou pretender chefiar -, para um estágio de instrução de “voo à vela” (previsto para Agosto, ou Setembro, de 1938)!

Foi assim que, sob o lema “*Conquistemos os céus*”⁵, e sempre em estreita ligação com a Alemanha Hitleriana, se começou a desenhar o nosso primeiro centro especializado para formação em voo à vela, primeiro na Amadora, mas muito pouco tempo deslocando-se para as encostas do Algueirão (junto ao monte Maria Dias), onde funcionou a efémera *Escola Bartolomeu de Gusmão*, ensinando o voo e a construção de planadores.

Quintino da Costa, nomeado Tenente da Mocidade Portuguesa, tornou-se o primeiro grande divulgador do voo sem motor, e realça o entusiasmo que levou duzentos candidatos a concorrerem para o primeiro “curso de aviação sem motor” e de como os instrutores alemães escolheram 14 dos candidatos mais velhos, para o iniciarem em 13 de Setembro de 1937⁶. Em vez do “voo à vela” de Delgado (veja-se a RA, nº9, Junho, ano 1, 1938, pp 10-11) Quintino utiliza um léxico menos ambicioso, fala-nos de “aviação sem motor”, de “voo sem motor”, ou “avião sem motor” e, crime dos crimes, de “pairador”!



Legenda: Imagens da Escola Bartolomeu de Gusmão..

ALGUNS METROS E POUCOS SEGUNDOS

A RA 11 (Agosto de 1938) divulga a partida para a Alemanha do Tenente Quintino da Costa e de mais três graduados da Mocidade Portuguesa para frequentarem o *Curso de Instrutores de Voo à Vela*. No mesmo número publica-se uma foto em voo de um planador (do tipo Zogling, ou Grunau ?) cuja legenda diz ser «*Um pairador da Secção de Voo à Vela do Sport Club do Porto*», que se tornou o primeiro aeroclube nacional a dispor de planadores próprios, atrasado que estava o projecto de criar uma escola de

⁵ Em 2008 o Departamento de Estudos Germanísticos da Universidade do Minho e o Estaleiro Cultural Velha-a-Branca promoveram um interessante ciclo de conferências de título *Relações entre o Estado Novo e o III Reich*, onde se incluiu uma conferência do Doutorando da U. Minho Dr. Paulo Oliveira, de título *Conquistemos os céus. Sobre a História do «voo à vela» (Segelflug) em Portugal nos anos 30 e 40*, da qual, infelizmente, apenas um resumo está disponível online. Consulte-se em: http://www2.ilch.uminho.pt/deg/ciclo_estado_novo_reich.htm

⁶ Uma notícia divulgada pela RA (no seu nº 22 do ano 2, 1939, p.28), anuncia o nome destes dez pioneiros, que aqui se registam: Luiz Bandeira, Abel Portal, Alfredo Taveira, Francisco Figueira, António Júnior, Vítor Coimbra, Manuel Sigalho, Nuno Dias, Francisco Padez, José Moreira). Em 18 de Setembro de 1937 começou-se um segundo curso, incluindo 3 convidados vindos da Escola Militar e 3 sócios do Aero Clube de Portugal (destes seis alunos só dois conseguiram obter o Brevet A).

planadores dentro do próprio AeCP, assunto em estudo desde 1934⁷.

A formação de Voo à Vela que se inicia com o regresso desses pioneiros consistia em: obter o Brevet A, exigindo a realização de pelo menos três voos em linha recta, mantendo o rumo, com mais de 30 segundos de duração; o Brevet B, que consistia em pelo menos cinco voos com uma duração mínima de 60 segundos, com voltas à direita e à esquerda e em S (e até Junho de 1938 apenas dois candidatos tinham conseguido esse Brevet B).

Um desses pioneiros da Escola do Algueirão, foi Rui Monteiro, que, em artigo na RA (nº 293, de Março de 1963), descreve o surgimento em Moçambique, por volta de 1938, de uma segunda escola de voo sem motor, a qual teve como patrono Torre do Valle. Esta escola operou com dois planadores, um pairador básico, para instrução o outro – um veleiro - mais avançado, permitindo voos de mais fôlego. O mesmo Rui Monteiro escreve que se fizeram voos com duração de até oito horas, entre a encosta de Lourenço Marques e a praia de Polana. Moçambique estaria assim, ao tempo, muito mais avançado do que a Metrópole, em termos de voo à vela.

Porque à boa prática deve sempre corresponder uma bem estruturada teoria, importa registar, em 1939 (RA nº 16) o início do surgimento de artigos teóricos, como a secção designada “*Aviação sem Motor*”, a cargo de um profícuo Fernando Ferreira da Costa. Já se dominava, ao tempo, as técnicas de voo em orográfica, pelo que nesses artigos teóricos iniciou-se a divulgação da “*Pilotagem em correntes térmicas*”, cujo conhecimento se espalhou rapidamente por toda a Europa, depois dos

primeiros e famosos voos de Kronfelds em 1928.

Com o famoso planador Wien, desenhado por Lippisch, Kronfelds começou, partindo da concha de Wasserkuppe, a utilizar frentes de tempestade e as suas “ascendentes térmicas” (já antecipadas por Georgii), ultrapassando em 1929 os 100km de distância e tornando-nos livres das limitações das colinas. Começava o nosso sonho de fazer voos de muitos quilómetros, em vez de permanecer no ar cada vez mais minutos.

Surgira entretanto, na década de 30, um aparelho mágico, o variómetro, que facilitou enormemente o voo térmico, divulgado pelos voos de Wolf Hirth em Elmira, nos USA em 1930, com o seu fiel planador Musterle. Ficou também disponível o essencial tratado de Hirth *Manual de Voo à Vela* (ou *Arte do Voo à Vela*, conforme a origem da tradução), publicado em 1938 e imediatamente traduzido para inglês (*The Art of Soaring Flight*, 1938), depois traduzido para castelhano, em 1942, e muito depressa divulgado em Portugal (por pioneiros como Prista Caetano, que com ele contactaram em Espanha).



Legenda: Pioneiros de Santa Iria.

surgem também os primeiros acidentes, como a triste notícia do falecimento do sócio do AeCP Carlos Nazaré Silva Costa Alves, em 1939 (RA n.º 22, ano2), quando este iniciava a sua instrução de voo sem motor, nos frágeis aranhaços abertos, utilizados ao tempo (o falecimento ocorreu devido a uma forte

⁷ O AeCP estabeleceu em 1937 um acordo com a Mocidade Portuguesa, que permitiu organizar a I Escola de Vôo sem Motor (depois designada Escola Bartolomeu de Gusmão) e garantir a sua frequência pelos sócios do AeCP. Esta escola, como já foi referido, surgiu originalmente na Amadora, mas muito rapidamente foi deslocada para as encostas do Maria Dias, no Algueirão, onde dispôs de barracões em jeito de hangar privativo (nos terrenos limitrofes da actual BA1 de Sintra).

José Aguiar, 100 Anos de Voo à Vela, alguns metros, poucas horas, centenas de quilómetros!
Em: *Revista do Ar*, nº 618. Lisboa: AeCP, 2009 (pp.21-32)

contusão sofrida na cabeça). Apesar dessa infelicidade, regista-se uma forte afluência aos cursos de aviação sem motor da Escola Bartolomeu de Gusmão.

Ferreira da Costa, um entusiasta que já tinha construído no Norte do país dois “pairadores” (similares ao Zogling, e ao Grunau) o CS-ABA e o CS-ABD, procede à construção de “*Um veleiro Português*”, inspirado no planador alemão Hutter 17. Apresenta em 1939 o seu projecto base e descreve a sua construção, feita em madeira. As suas características eram: 14m² de área alar, perfil Got 535, patim de madeira e um amortecedor de borracha, possuindo um posto de pilotagem aberto, mas que também podia ser fechado (1939, RA, nº 33, de Junho). Infelizmente este planador foi destruído quando desabou o hangar onde se abrigava, devido ao ciclone de 1941.

Em 1940 o célebre Professor do IST Eng.º Artur Varela Cid, acabado de chegar de um longo estágio de fora do país, publica o artigo “*Em prol do vôo sem motor português*” onde faz uma grande apologia do voo à vela, que «(...) é como desporto o mais científico» e propondo novas formas de organização do ensino e novos *silabus* (RA, nº 30, Março de 1940). Mais tarde, no IST, dirige o projecto e a construção do planador primário, mas com cabine ovóide, o São Miguel (CS-PXA) que voaria em 1948.

Com os danos do ciclone de 1941 - que na zona provocou ventos de 200 km/h⁸ (e em Lisboa destruiu uma série de pavilhões da Exposição do Mundo Português cuja visita tinha impressionado tanto Saint Exupery, na sua visita a convite do AeCP) - encerra-se a nossa única Escola no Algueirão. Em plena II Guerra

⁸ A RA n.º 44 de Maio, de 1941, artigo de título “A Escola do Algueirão”, anuncia o encerramento da escola de voo sem motor do Monte Maria Dias, muito danificada pelo ciclone que, com ventos de 200km/h, “arrancou chapas, derrubou paredes, estragou material”, fechou em consequência a escola e foram rapidamente desmanchados os seus barracões. O mesmo ciclone destruiu a cobertura do maior hangar da Base de Sintra e um elevado número de aviões de caça (já relativamente obsoletos).

Mundial, sem recursos financeiros e na mira de fazer renascer o voo à vela em novos moldes, os adeptos dos planadores mudam de estratégia e, no seu eterno namoro ao interesse oficial, começam a exaltar o mérito do voo sem motor para as forças aéreas modernas, para a formação de base e para missões militares, em sucessivos artigos na *Revista do Ar*⁹.



Legenda: 1937, Quintino da Costa em formação em Grunau, na Alemanha.

Em 1942, Marcelo Caetano, máximo responsável da Mocidade Portuguesa, na entrevista “*Aviação e Juventude*” anuncia que se prepara a criação de uma nova Escola de Voo à Vela com renovada capacidade, preparada para um ensino teórico e larga

⁹ Consultem-se os textos como o de Quintino da Costa a “*Aviação sem motor aplicada a fins militares*”, (RA, n.º 30, Março de 1940). Consulte-se também o artigo sem autor “*Escola de Pilotos de Planador*”, publicado na RA, nº 57, Junho de 1942, que destaca a importância da formação em voo sem motor para o esforço de guerra da Inglaterra, quando esta preparava a invasão aliada, que tanto dependeu do transporte de material ...por planadores! O artigo de Américo Vaz, “*O Planador na Guerra*”, na mesma RA, agora no nº 61, de Outubro de 1942. O artigo sem autor “*A juventude voadora da Alemanha. As escolas ao serviço da aeronáutica*”, que destaca o papel da “aviominiatura” e do voo à vela na Alemanha de Hitler. (RA, n.º 69, Setembro de 1943).

prática. Caetano defende a criação de um centro funcionando em regime de internato, «(...) com instalações capazes, material abundante e pessoal instrutor de primeira ordem» e esclarece «...estas coisas ou se fazem bem ou é melhor não as fazer!»¹⁰

Muito mais tarde (RA 284, Junho de 1962) Quintino da Costa, esclarece como, apesar das dificuldades da guerra, se continuou a enviar pilotos portugueses para o estrangeiro (Alemanha e Espanha) para obterem o título de *Instrutor de Planadores*: em 1939 partiram seis candidatos; em 1942 mais quatro candidatos; em 1943 e 1944 sete candidatos em cada ano (14).

Em 1943 o profícuo articulista Jorge de Lemos Peixoto, que tinha acabado de chegar da sua formação na célebre escola de Wasserkuppe, entrevista o famoso piloto alemão de planadores F. Jachtmann que tinha permanecido 56 horas e 10 minutos em voo contínuo, batendo esse louco e perigoso recorde do mundo, depois extinto pela FAI devido a mortes desnecessárias (RA, nº 70-71, Outubro e Novembro de 1943).

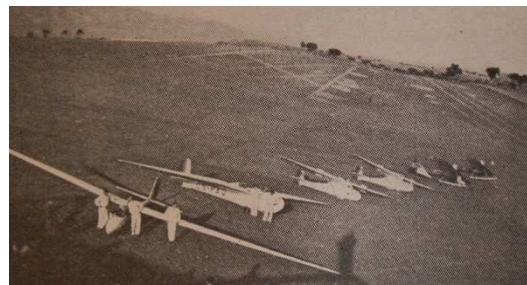
HORAS EM VEZ DE MINUTOS E MAIS ALTO

Provando que nunca somos santos na nossa própria casa, em 1943 José Graça Reis faz as suas cinco horas para o “C de Prata” em Wasserkuppe. Em 1944, uma outra missão portuguesa de instrução em Huesca faz um verdadeiro brilharete: o Capitão Sarmento sobe aos 2800m, o Alferes Rosa Rodrigues vai aos 4780 m, o Alferes Reinaldo dos Santos atinge os 4900 m, e o Alferes Burnay vai a uns estratoféricos 5050 metros, batendo o recorde espanhol da altura, na posse do seu próprio Instrutor o Espanhol Carlos Ara, e que estava nos 4030m (um mês depois os Espanhóis repõem a honra do convento indo aos 5450m, e restaurando a sua primazia).

Em 1943 regressa da sua formação em voo sem motor na Alemanha um outro grupo de

portugueses, o alferes Belmarço, Ildo Queiroz e, o famoso Galvão de Melo, que, muito impressionado pela experiência, irá fazer uma propaganda entusiasmada do voo à vela, defendendo a necessidade de estabelecer um aeródromo para a sua prática e o seu grande interesse para a aeronáutica militar¹¹.

Simão Aranha, desde 1941, iniciara a exploração de uma magnífica encosta, em Santa Íria da Azoia. Em Março de 1945 o Capitão Quintino da Costa e Simão Aranha reiniciam a pesquisa de locais nessa zona, para instalar uma nova Escola de Voo sem Motor da Mocidade Portuguesa.



Legenda: I Grupo Aero-Explorador Escola de Voo Sem Motor (GA-EVSM), de Santa Íria da Azoia.

¹¹ Cf. RA, nº 84 e 85, Março e Abril de 1945, RA, nº 79, de 1944, e RA n.º 84, Março de 1945. Na RA n.º 98, de Setembro 1946, pp. 14-16, no artigo *A ascendência geral espanhola*, o capitão J. Quintanilha, subdirector do Voo Sem Motor Espanhol, descreve o recorde mundial estabelecido em Espanha em Huesca, de 6263m, por Juez Gomes, aproveitando a onda da Sierra de Guara, nos Pirinéus, onde os portugueses P. dos Santos, Rosa Rodrigues e Burnay alcançaram 4.350, 4780 e 5050 metros, batendo o recorde espanhol à altura.

¹⁰ Veja-se a “RA, n.º 63, de Dezembro de 1942.

José Aguiar, 100 Anos de Voo à Vela, alguns metros, poucas horas, centenas de quilómetros!
Em: *Revista do Ar*, nº 618. Lisboa: AeCP, 2009 (pp.21-32)

Identificados os melhores locais, pedem a colaboração do Instrutor Espanhol Sr. Gutierrez, para validar os locais considerados mais adequados.

Nasceu assim o *Grupo Aero-Explorador Escola de Voo Sem Motor (GA-EVSM)*, de Santa Iria da Azóia, que, entre 1946 e 1959 (quando o crescimento do aeroporto e do seu crescente movimento, inviabilizam este local), funcionou primeiro em Manjões (com alojamentos e hangar) com interrupções de actividade a partir de 1950, e depois numa nova e famigerada escola no vale. Em 1952 iniciara-se um malfadado projecto: as novas instalações da Escola de Voo Sem Motor na Granja de Alpriate (junto à EN 155, por baixo do actual MARL), onde foi feito, de raiz, um novo e vasto hangar, com 1100m², prevendo-se duas pistas adjacentes, em terra batida e de 600 x 70 e 500 x 70 m.

Em 1945 organizou-se um festival de apresentação de novos planadores adquiridos à Espanha, um Kranich II e um Baby, com demonstrações de voos por Juez e Sevilhano Perez, recordistas mundiais e instrutores. Esses novos planadores foram atribuídos ao novo Grupo Aero Explorador de Voo Sem Motor de Santa Iria (GE-VSM), que contaria com pelo menos quatro “pairadores” do tipo SG38 Schulgleiter, para formação genérica e nove “veleiros”, dos quais cinco monolugares e três bilugares. Excelentes monolugares (Olympia, Weihe, Grunau Baby II, mais tarde o Baby III, e o Baby Eon), mas reservadas aos craques, como Simão Aranha, Ruy Grancha, Wilson Macário, Prista Caetano, Viana, Viveiros Rego, etc.; e dos melhores bilugares disponíveis, como o Kranich I e o Kranich II, mais tarde, o T-21 e dois aviões de reboque (operando a partir de Alverca).

No início da sua actividade foi muito útil o apoio do Instrutor Espanhol Carlos Arenas, para formação dos Instrutores e para reactualização dos pilotos que tinham obtido formação na Alemanha. Foi primeiro Director deste Grupo

Simão Aranha e, depois José Pinto da Graça Reis, que se tinham formado na Alemanha (cf. Pinheiro Corrêa, RA, 280, Fevereiro, 1962).

Os lançamentos eram por elástico, na encosta próxima ao actual rádio farol de Lisboa, e o feliz (ou infeliz) aluno, depois de alguns treinos no solo tentando dominar o planador virado ao vento (a célebre tesoura), era literalmente catapultado (em voo solo) para o ar, onde obviamente se tinha de desenrascar da melhor forma possível! Seguiam-se alguns segundos de voo, ou de pânico ...e depois a extenuante subida da encosta, a empurrar, a puxar, a carregar em ombros o resistente “pairador” para novo salto de um novo e tremelicante aluno!



Legenda: Ruy Câmara Cabral, no *Grupo Aero-Explorador Escola de Voo Sem Motor*, de Santa Iria da Azóia.

Humberto Delgado, fervoroso adepto da modalidade, era um dos que frequentemente se via, com a sua farda branca, agarrado aos elásticos a puxar e a correr, dando assim o seu exemplo (*Aviaticus, In Illo Tempore*, em: RA, 431, Dezembro de 1974). E foi nesta dura escola que muitos dos nossos mais antigos pilotos se formaram, como o eterno Ruy Câmara Cabral (que aqui, em 1947, iniciou a sua longuíssima história de amor com o voo à vela), ou Prista Caetano, José Sardinha, Miguel Melo e Mota e o eterno Abílio de Matos (estes em 1948).

O artigo da RA, *Voo sem Motor, I Grupo Aéreo-Explorador* (RA, nº 106, Julho de 1947), profusamente ilustrado, descreve como funcionava, com disciplina férrea, este internato

de voo sem motor, e eis o horário: *Alvorada* às 5:30; *Instrução Prática* às 06:00; *Pequeno Almoço* às 08:00; *Suspensão da Instrução* às 10:30; *Banho* às 11:45; *Almoço* às 12:30; *Repouso* das 13:00 às 16:00; *Aulas Teóricas* das 16:00 às 17:00; *Descanso* das 17:00 às 18:30; *Jantar* às 18:30; *Instrução Prática* das 19:00 às 21:00; *Recolher* às 22:00; *Silêncio* às 22:30!

Sobre o esforço sobre-humano necessário para obter os títulos “A”, “B” e, sobretudo, o almejado “C” conta-nos Abílio de Matos: *“Imagine-se agora o trabalho necessário, sabendo-se que cada piloto necessitava de, pelo menos, trinta lançamentos por cada título; correr, puxando os cabos, até que o planador era catapultado – e depois ir buscá-lo ao fundo da ladeira, trazendo-o novamente para o ponto de partida! Tudo feito à força de braços, é claro, em obediência às regras reinantes na modalidade. (...) Debaixo de um sol impressionante, era preciso realmente, ser muito fervoroso adepto, para voar ao fim e ao cabo, [num dia de duro trabalho] três ou quatro vezes – num total de cerca de dois minutos.”*

E prossegue: *“Os alunos dormiam em tabuleiros pendentes de ferros suspensos das paredes e do tecto das barracas semi-cilíndricas; um exercício muito vulgar, e que consistia em retirar, noite alta, os ferros de suporte, e com o maior cuidado, transportar o tabuleiro-cama com o respectivo dorminhoco, colocando-o ao relento. Escusado será dizer que os visados nem sempre achavam graça e uma vez por outra acabava-se a Sena com uma sarabanda dos diabos, digna dum filme de «cow-boys».”*¹²

Foi também em 1947 e em Santa Iria que Prista Caetano, saindo da encosta voa de planador até cerca da BA1, regressando de novo a Santa Iria, num entusiasmante voo de 2 horas e 06

minutos. Ao aterrar, comemora exuberantemente, até chegar o gélido Director do Grupo que lhe dá forte reprimenda e uma declaração fatídica: *“Se você voltar a sair de cima da ladeira, garanto-lhe que não volta a sentar-se num planador da Direcção-Geral”*. E eis os mimos da “mediocridade” a prevalecerem hoje e sempre (como diria Pinheiro Corrêa, num duríssimo artigo publicado na RA, nº 280, Fevereiro de 1962).



Legenda: Viveiros Rego em Santa Iria da Azóia.

QUILÓMETROS EM VEZ DE MINUTOS!

Em 1948, Ruy Grancha começa a publicar as suas veementes exortações: *“Rapazes! Pratiquemos o vôo sem motor! O meu C”* (RA 118, Julho de 1948), depois o texto *“5 horas em Baby”*, e repete inúmeras vezes, durante longos anos, o seu eficaz cocktail: uma longa série de artigos sobre o que se passava lá fora, no voo à vela de diversos países, artigos acompanhados de imagens de planadores de sonho, com profusas fotos e planos, descrevendo as características e exaltando os desempenhos, de forma sempre entusiasmada e entusiasmante! Luís de Viveiros Rego, Lemos Peixoto e outros escrevem também artigos apelando a outras formas de ensinar e praticar voo à vela; em Santa Iria o progresso era de caracol e em vez de apoiar, persegue-se quem tem sangue na guelra, apesar de se dispor do melhor material disponível ao tempo.

Na mesma RA, Simão Aranha, em carta de desagravo, oferece um prémio anual de “cinco contos” (quantia significativa ao tempo) ao piloto

¹² Em: RA, 237, Julho 1958, pp. 314-315. Mais tarde Miguel Melo e Mota e Prista Caetano, publicam descrições similares (*“Brevet A. A vida numa escola de voo sem motor”*, na RA 131, Agosto de 1949 do primeiro; *“Voo sem Motor, Um sonho lindo”*, na RA 139, ou *“Cinco horas em Baby”*, na RA 119, do segundo autor).

José Aguiar, 100 Anos de Voo à Vela, alguns metros, poucas horas, centenas de quilómetros!
Em: *Revista do Ar*, nº 618. Lisboa: AeCP, 2009 (pp.21-32)

português que conseguisse fazer a maior distância “em veleiro” e defende uma mudança de cultura fundamental no ensino do voo sem motor: “É preciso que na escola se abram as portas de par em par aos mais novos, permitir que voem muito, é preciso que vejam os dirigentes a voar muito, fazer voos de duração, voos de altura, voos de distância, e que se ponham a pensar no dia em que os também poderão tentar.”¹³



Legenda: Planadores em Alverca (fonte: R C Cabral e RA).

Em 1949 inicia-se a operação em Alverca, no ano seguinte, no artigo “*Diplomas C para pilotos civis*”, um exultante “Hurry Spit” (seria Grancha?) divulga os cursos civis feitos abertos a partir de Junho de 1950, por acordo entre o AeCP e a DGAC, tendo como instrutores Wilson

Macário e Graça Reis; agora com lançamentos por reboques com avião Auster (piloto Tavares), a instrução de base dada com Slinsby T21-B e o para voo solo, o planador Nord 1300 (?) e Baby Eon. Entre 1946 e 1951, o GA-EVSM voará 654 horas de planador, com 8923 lançamentos, 357 cartas desportivas concedidas e apenas quatro “superiores” (Pinheiro Corrêa, 1962).

Rui Grancha, mercê de boas relações que mantinha com personalidades do VV espanhol consegue fazer um estágio na Escola de VSM de Huesca, em 1950. Ainda no mesmo ano, Viveiros Rego, lançado por elástico em Santa Iria de Azóia, contacta com uma onda e sobe até aos 2600m. Ruy Grancha, muito impressionado com esse voo, começa a estudar e a divulgar as técnicas de voo em onda (RA 136, Fevereiro de 1950), fenómeno que frequentemente se manifestava na zona do Grupo Explorador, local que oferecia condições magníficas para voar (sabem-no bem os praticantes de rádio modelismo). Estas aventuras dão origem às primeiras divulgações internacionais sobre a nossa realidade.

Assim sucedeu em alguns artigos publicados na espanhola *Avion Revue* e artigos sobre a “onda” de Santa Iria de Azóia, dado à prensa pela prestigiada revista inglesa *Sailplane and Glider*, (antepassada da actual e célebre *Sailplane & Gliding*), nomeadamente no seu número de Fevereiro de 1951.

Num destes artigos saído na S&G, Ruy Grancha descrevia o muito ambicioso programa (obviamente nunca cumprido) de Santa Iria para 1951: *Estabelecer a escola no vale, efectuar voos experimentais em onda, explorar a sua máxima altitude e range, assim como o segundo e terceiro ressaltos; efectuar mais distância ao nível do “C de Prata” [50 km]; efectuar recordes de duração em solo e em duplo comando e, talvez, um voo até Sevilha no decorrer dos cursos de voo “C’s”* (em: *Sailplane and Glider*, 1951, 1/6d, p. 32).

Numa outra página da mesma revista (p. 36, no artigo “*News from Portugal*”, Ruy Grancha

¹³ RA, nº 280, Fevereiro de 1962, p. 20.

prosegue as informações sobre o que se passa no nosso país, e cito: "(...) *durante quatro anos de cursos, os rapazes portugueses obtiveram 400 brevet's "A", 200 "B's" e 32 "C's"*". Descreve a onda de Santa Iria e refere um voo pioneiro em onda ("*...como temos um vale largo na nossa colina, pensamos que um sector da onda se situa por aqui, e conseguimos enquanto planávamos a 300m de distância da colina contactar com a onda e subir nela até aos 2.600m à vertical da margem do Tejo. A colina tem 400 metros e ficamos espantados como foi possível obter aqui 2.600 metros, registados em barograma. O rio tem aqui 10km de largura, pelo que tivemos de adiar voos de distância devido à incerteza de poder contactar a segunda onda. Depois do rio temos 500km de terreno plano até Sevilha em Espanha*") (Sailplane and Glider, 1951, 1/6d, p.36).

E ocorre um azar, em Maio de 1952 Wilson Macário sofre um acidente em Alverca, com destruição do avião que pilotava. (1952, RA 163, Maio, p.22); e um segundo: por ordens superiores foi retirada a inscrição da «Equipa Portuguesa» (que tinha material antiquado e experiência absolutamente insuficiente, diga-se) no Campeonato do Mundo de VSM que se iria realizar em Madrid (em Julho do mesmo ano). Apesar das limitações teria sido da maior importância para nós o usufruto dessa perdida oportunidade, que Ruy Granha descreverá em detalhe, em sucessivos números da RA.

Com o encerramento de Santa Iria, muito entusiastas defendem a necessidade de planear outra escola, em novos moldes. Em 1953, Ruy Granha defende a criação de um "Centro de Estudos Científicos e Técnicos" para o VSM, uma nova e mais competente *Escola Central* que substituisse as abandonadas instalações do Grupo Aero-explorador (RA, nº 177, de Julho, 1953, p. 173). Pouco depois, a DGAC organiza um curso "C" em Pedras Rubras, dado pelo pessoal e material da sua secção de VSM e dirigido por Wilson Macário (RA, 169, Novembro, 1953).

OS PRIMEIROS 50 QUILOMETROS DO "C DE PRATA"

Em 1953, João António Santos Silva, filho do piloto de planadores João Daniel da Silva, completa em Espanha o primeiro "C de Prata" obtido por um piloto português, realizando as 5 horas, 1000m de altitude de ganho de altitude e a distância de 50km, requeridos¹⁴. Para além deste relevante feito, pouco ou nada mais se ouve falar sobre a actividade deste piloto, o que talvez se explique pelo mau momento que se vive em Portugal nesse período, sendo rara e difícil a prática do voo à vela. Na verdade seria preciso esperar mais nove anos até que um outro português, o nosso Ruy Câmara Cabral, repetisse esta façanha, desta vez em França na célebre Montanha Negra (em 1962).



Legenda: Daniel da Silva, primeiro "C de Prata" Português.

Portugal altera as suas leis e começa a introduzir as exigências do Anexo I da ICAO, introduzindo os Brevets de "Pilotos Particulares de Planadores" a partir de 1954. Nesse mesmo ano fala-se insistentemente do novo centro de VV que a DGAC projecta para o vale de Santa Iria (Granja de Alpriate).

¹⁴ Cf, RA, nº 181, Novembro de 1953.

Aproveitando as suas amizades em Espanha, Rui Grancha organiza em 1955, um estágio na “*Escuela del Cerro del Telegrafo*” junto a Madrid, para tentar completar o seu “C de prata”, levando consigo Prista Caetano e Joaquim Raimundo. Em 1956, o Presidente do AeCP, Pinheiro Corrêa, apresentou ao IV Congresso da União Nacional uma comunicação, de título “*O Desporto Aéreo em Portugal. Bases para uma reorganização*”, onde defendeu a criação de Centros de Voo sem Motor no Norte, Centro e Sul de Portugal e nas províncias ultramarinas, apelou ao auxílio material do Estado para Secções de Voo à Vela dos aeroclubes, e a criação “imediate” de um campo destinado ao voo sem motor nas proximidades de Lisboa¹⁵.

No mesmo ano iniciam-se cursos de pilotos “C” para filiados na Mocidade e admitem-se dois jovens sócios do AeCP assim como dois outros pilotos de avião do AeCP para poderem obter a licença de pilotos rebocadores. No ano seguinte, um esperançado JCF escreve um artigo¹⁶ sobre a nova “Escola de Voo Sem Motor” que se finalizava em Alpiarce. Previam-se oficinas para reparar planadores e viaturas, sala de pintura, sala de pára-quedas e outros equipamentos, tais como sala de estar, casa para um guarda, garagem, armazém de matérias e outros anexos. Preparava-se a finalização de duas pistas em terra batida de 600 x 70 e 500 x 70 m. JCF terminava dizendo que se estimavam em 6000 horas de voo à vela por ano a capacidade instalada; mas muito em breve este grande sonho terminaria ...em pesadelo!

A DGAC, através da sua Repartição e Pessoal Navegante, cometera um terrível erro de avaliação, um erro do qual o Voo à Vela Português não mais conseguiria, até hoje, recuperar: este primeiro Centro Nacional de Voo à Vela, onde se investiram tantos recursos do Estado, ainda semi-concluído teria de ser

abandonado devido ao crescimento do Aeroporto da Portela, cujas pistas e servidões aéreas obrigam, ao encerramento, por segurança, a operação de planadores neste local.

Em 1958, Pinheiro Corrêa, de visita aos E.U.A. no decorrer da 51ª Conferência da FAI, a decorrer no Texas é interpelado por um homem que o abraça ...era Karl Baur, o primeiro instrutor da Mocidade Portuguesa, que o conhecia desde os tempos do voo sem motor, na Amadora. Karl tinha sobrevivido à guerra, no decorrer da qual foi piloto de testes dos aviões da Messerschmitt, tais como o Me 109, 209, 309, 410, o super planador Me 321, o sexamotor 323, o super bombardeiro 264, o foguete 163 e teve grandes responsabilidades no desenvolvimento do primeiro avião a jacto operacional do mundo o Me 262. Em 1958 Baur era piloto de ensaio da Chance Vought, vivendo nos USA e possuindo um planador próprio Bergfalk II. Como Vice-presidente da “Texas Soaring Association” dirigia um dos maiores clubes da América. E, sobre este afortunado encontro, concluía Pinheiro Corrêa dizendo esta grande verdade: “*Graças à aviação, o mundo hoje é pequeno e a camaradagem entre aviadores não é, felizmente, uma palavra vã....*”¹⁷



Legenda: Karl Baur, com a esposa no seu Bergfalk II, no Texas (foto: Pinheiro Corrêa).

Cada dia mais conscientes do erro cometido na construção do Centro de VV em Alpiarce, o Grupo Aero-Explorador da Escola de Voo Sem

¹⁵ RA, nº211, Maio de 1956, regressará ao assunto na RA 212, de Junho do mesmo ano.

¹⁶ RA, nº 222, de Abril de 1957.

¹⁷ RA, n.º 234, Abril de 1958, pp. 205-206.

José Aguiar, 100 Anos de Voo à Vela, alguns metros, poucas horas, centenas de quilómetros!
Em: *Revista do Ar*, nº 618. Lisboa: AeCP, 2009 (pp.21-32)

Motor da DGAC, chefiado pelo seu Instrutor Chefe (Wilson Macário) faz em 1958 um raide de uma semana à pista do Gavião, a convite do seu proprietário Dr. Pequito Rebelo; era fundamental estudar as condições de voo noutras zonas. Dentro da DGAC alguns defendiam localizações próximas de Lisboa para o Centro Nacional de Voo à Vela em falta, outros apostavam no melhor clima do interior, defendendo o surgimento de um Centro Nacional no Alentejo, em Évora.

Nessa missão, no Gavião, no último dia, Domingo, Vital Afonso, estagiário para instrutor de VV, voando num Baby é surpreendido por uma frente muito activa de cúmulos (na véspera tinha passado uma Frente Fria) e acaba por ser sugado para dentro das nuvens. Cego, sobe de forma brutal, e dirá mais tarde: “O ponteiro [do altímetro] anda com tal velocidade que mais parece um variómetro ...”. Sem instrumentos para o voo sem visibilidade, procura imobilizar os comandos, voa às cegas em turbulência forte, com muito frio, e, de repente, vê de novo o sol, ao ser cuspidos por cima das nuvens, mas em voo invertido. À sua frente, descreve: “(..) ergue-se um cúmulo-nimbus gigantesco e imponente como um vulcão. Sinto um arrepio, não sei se é de frio se da visão. Endireito o aparelho e dirijo-me para a frente das nuvens. O voo agora é calmo e adquiriu a sua beleza!”



Legenda: Grupo Aero-Explorador da DGAC no Gavião.

Com o vento forte a opor-se, não consegue regressar ao Gavião, e está já próximo de Portalegre, é depois apanhado por chuva torrencial. Escolhe um campo lavrado e aterriza sem problemas. É bem recebido, deixa um GNR a guardar o planador e vai para o posto da guarda comunicar aos companheiros a sua

aventura e organizar a recolha. E assim temos o primeiro relato, na primeira pessoa, de um dos primeiros voos de *cross country*, feito entre nós¹⁸.

Gradualmente, demasiado lentamente, alteram-se as realidades do nosso VV. Em 1959, a DGAC aprova os *Estatutos da Secção de Voo-sem-motor* do AeCP, e prepara a aquisição de um bilugar para instrução. O planador escolhido, que chega em Dezembro de 1959, é um sólido Rhonelerche II, o CS-PAV; a DGAC, cede no mesmo ano ao AeCP uma Auster para utilização em reboque de planadores¹⁹.



Legenda: João Villaret na Montanha Negra.

No ano seguinte, João Villaret, sócio do AeCP frequenta durante duas semanas o famoso Centro da Montanha Negra. Villaret que voava desde 1954, tinha 36 horas de voo, e na Montanha Negra fará em quinze dias ...23h e 53min, obtendo a prova de duração do “C de prata”. Em 1962, o seu amigo Ruy Câmara Cabral acompanha-o, e passa a tornar-se um assíduo da Montanha Negra²⁰. João Cardoso

¹⁸ O vivido relato encontra-se na RA nº 238, Agosto de 1958.

¹⁹ Com cinco planadores a voar em Portugal, no ano de 1960 realizaram-se 269 horas de voo, concretizando-se 25 licenças PPP e mantendo em treino 21 pilotos (1956, 2 licenças de PP concedidas em Portugal; 1957, 4; 1958, 4; 1959, 16; 1960, 25; 1961, 15).

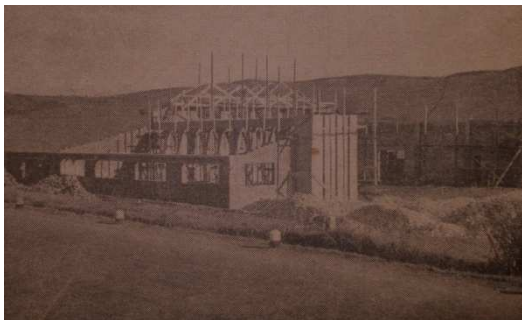
²⁰ Há uns anos editou-se na França um livro sobre a história da Montanha Negra que consegui adquirir em Paris. Ao folhear essa compilação foi com alguma emoção que encontrei as descrições dos seus feitos, do “*sportsman portugais*” ...e esse livro hoje repousa na sua estante, na

José Aguiar, 100 Anos de Voo à Vela, alguns metros, poucas horas, centenas de quilómetros!
Em: *Revista do Ar*, nº 618. Lisboa: AeCP, 2009 (pp.21-32)

Fernandes e Anneliese Pinto, serão, depois de Villaret e de Câmara, outros dos estagiários portugueses da Montanha Negra, onde contactam com uma formação de voo à vela profissional e a fundo!

Em 1962, na RA, nº 280, de Fevereiro, o Eng.º António Francisco de Aguiar, Director dos Serviços Técnicos da DGAC, obriga a *Revista do Ar* a publicar uma carta sua de reclamação, acusando a revista de produzir matéria “falsa, mal intencionada” referente à (não) participação portuguesa no campeonato do mundo de voo à vela de 1963.

Pinheiro Corrêa (Director da RA) com coragem e justa indignação reage num artigo magistral, denunciando a atitude errática da DGAC no que se refere ao voo à vela! Revela como se delapidaram recursos do Estado Português na construção de um centro de Voo à vela que nunca poderia funcionar na localização escolhida (a Granja de Alpiarte), a inconsistência política e as falhas cruciais de formação, que considera “anti-voo-à-vela” da escola de VSM do Estado. Réplica duríssima – feita em pleno regime do Estado Novo - que vai provocar uma decisiva mudança na forma de actuar da própria DGAC²¹.



Legenda: As novas instalações do Centro Nacional de Voo à Vela em Alpiarterapidamente abandonadas, disparatando-se recursos preciosos e nunca mais surgindo em Portugal um centro de VV do Estado!

A verdade objectiva é que depois desta livre e invulgar troca de razões – sobretudo naqueles tempos da “censura”–, aumentam

substancialmente, e a partir daí, os apoios directos aos aeroclubes!!!!.



Legenda: anos 70, operações em Évora com o Mucha (foto de Ruy Câmara Cabral).

No início dos anos 60 Anneliese Fernandes Pinto junta-se à famosa Isabel de Melo, a célebre Isabelinha, e inicia a publicação de inúmeros artigos sobre as razões “*Da mulher e da aviação*”. No início dos anos 70 frequentará estágios avançados na Montanha Negra e irá tornar-se recordista nacional de distância em planador, batendo (em 1974) e com quase mais 20km a melhor distância feita pelos homens.

João Cardoso Fernandes, no artigo *Montanha Negra, Impressões de um estágio*, procede a um sistemático e interessante relato, sobre as valências dos profissionais centros franceses, e fá-lo de forma muito motivadora! Termina este interessante texto, dizendo: “*A criação do nosso Centro Nacional de Voo à Vela é, portanto, uma necessidade tão urgente quanto indispensável. No entanto há que reconhecer que somos modestos, Modestos em recursos e em experiência. Aconselha-se, pois, que aproveitemos a lição que os melhores nos podem ensinar*”.

Pouco depois, o mesmo João Cardoso Fernandes adquire um fabuloso e muito manobrável planador - do tipo que tinha vencido o Campeonato do Mundo - o famoso Mucha Standard (planador magnífico e que tive o prazer de voar inúmeras vezes, quando ao AeCP o adquiriu) e torna-se o primeiro

Ota (fui incapaz de o tirar da mãos do Ruy, quando lhe vi o brilho que tinha nos olhos, ao folheá-lo).

²¹ RA, 280, fev, 1962. Pp.180-191.

José Aguiar, 100 Anos de Voo à Vela, alguns metros, poucas horas, centenas de quilómetros!
Em: *Revista do Ar*, nº 618. Lisboa: AeCP, 2009 (pp.21-32)

Português a possuir uma máquina de fábrica (e a melhor do país). Com ela percorre o país de sul a norte, fazendo demonstrações de voo, sempre com impressionantes acrobacias²²!



Legenda: O Mucha Standard de Cardoso Fernandes.

EXPLORAR E INSISTIR: 22 C'S DE PRATA EM SETE ANOS

Em 1962 o persistente, resiliente e incansável Ruy Câmara Cabral, obtém o seu *C de Prata*, na zona da Montagne Noire, depois de três estágios! Imediatamente começa a pensar no próximo degrau o "C de Ouro". No mesmo ano, cada vez mais entusiasmados, entre 24 a 30 de Setembro, um grupo de pilotos (Raimundo, Lavadinho, Matos, Fernandes, Farinha) aluga o material do AeCP e faz por sua conta (uma *premiere* em Portugal) uma semana de prospecção dos ares de Beja!

O voo à vela ganha momento e dinâmica: o início da operação na BA1, em Sintra, é um balão de oxigénio para o VV português e gradualmente inicia-se a exploração da sua Serra. Em 13 de Maio de 1962, Abílio de Matos faz um voo de 2:30 na Serra e, sem conseguir regressar à BA1, aterra fora, perto de Mem Martins; Joaquim Raimundo, em 19 de Abril, com o Baby CS-PAA, faz 3:35 horas de voo, ...entra numa nuvem e é arrastado para barlavento da serra, o que o força a aterrar ...perto de Mem Martins de novo! Em 23 de

²² Consulte-se a RA 318, de Abril 1965; sobre a sua actuação no decorrer da inauguração do Aeródromo de Lagos; ou a RA 320, de Junho de 1965, no Festival de Alverca, sempre com o Mucha Standard!

Maio o mesmo Joaquim Raimundo, com o mesmo planador, faz na Serra a sua prova de duração para o "C de Prata", com um voo de 5:11 horas, conseguindo regressar à BA1. E o mesmo se passa no dia 24 de Maio, com Hélder Piló a fazer as suas cinco horas, no mesmo Baby II.

Estava vencida a serra e iniciara-se a caça aos "C's de Prata". Seguem-se, no mesmo local, os voos de duração substantiva, do Ruy Câmara Cabral, João Fernandes, Carlos Lavadinho, etc.

A SVV do AeCP organiza no ano seguinte, em Junho de 1963, uma nova missão a Beja. Participaram desta vez Mário Velez, Carlos Lavadinho, João Cardoso Fernandes, Abílio de Matos, Prista Caetano, e Joaquim Raimundo (RA, 308, Junho, 1964).



Legenda: O malfadado Bocian do AeCTV.

Com apoio da DGAC, o Aero Clube de Torres Vedras reorganiza-se e compra em 1964, um moderníssimo planador bilugar polaco, o Bocian que se vai juntar ao Baby...infelizmente esta fantástica máquina durará pouco tempo de vida, e ficará totalmente destruído num acidente, sem vítimas, perto do aeródromo de Santa Cruz.

O fim da década de 60, compensando o estaticismo das estruturas governamentais, demonstra a actividade cada vez mais intensa, sistemática e estruturada dos clubes civis²³.

²³ Há que exceptuar acções como a ida de Wilson Macário e Fernando Neves a Angola, levando consigo o Roenlerch CS-PAP (?), para realizar uma missão de formação do voo sem motor, fundamental para o início dessa actividade em terras africanas (RA 321, Julho de 1965). Em 1967 os Serviços de Aeronáutica Civil da Angola adquirem um

José Aguiar, 100 Anos de Voo à Vela, alguns metros, poucas horas, centenas de quilómetros!
Em: *Revista do Ar*, nº 618. Lisboa: AeCP, 2009 (pp.21-32)



Legenda: O Roenlerch e o Bergfalk do AeCP em Sintra.

Na SVV do AeCP surgem, fazendo a sua adaptação ao VSM nomes duradouros e muito importantes da nossa história comum, tais como José Ferreira Pires, Andrade Baptista, e Rui Aguiar, entre alguns outros; adquiriu-se um novo planador, o Bergfalke II S-5, o CS-PBB, que foi baptizado Luiz Viveiros Rego (um grande entusiasta do VV falecido num caça Thunderbolt, quando tentava uma aterragem de emergência na Portela). Com este seu novo planador, o AeCP participa na inauguração do longamente aguardado Aeródromo e Aero Club de Évora. Nesse dia o Bergfalke atinge em térmica uns estratosféricos 2500m, deixando nos sócios do AeCP a ideia de regressar as estas promissoras terras. Joaquim Raimundo dirige durante longos anos a instrução do AeCP, contando com o apoio dos Instrutores Estagiários Ruy da Câmara Cabral, Maurício Palha, Helder Piló e do novíssimo mas muito experiente Comandante Ferreira Pires.

Em 1968 a RA noticia a ida de Ruy Câmara Cabral - depois de quatro estágios na Montanha

moderno Blanik e reserva-se uma Auster 160cv para reboque, relança-se o voo à vela em África.

Negra - para mais um estágio avançado em França, agora em Saint Auban e seguindo o exemplo de Cardoso Fernandes²⁴. Consegue treinar voo em onda (atingindo os 6000m, e desta vez dispondo do precioso oxigénio), faz 35 horas de voo ...mas não consegue o seu novo objectivo, o elusivo “C de Ouro” que perseguia²⁵.

Em 1970 Eugénio Martins, no artigo “A Aventura em Évora” publicado na RA²⁶, relata o aventureiro voo feito a 17 de Maio por António Charrua, do Aero Clube de Évora, que, com o Bergfalke II, sai de Évora e aterra em Beja, fazendo pela primeira vez em Portugal uma prova de distância FAI (53km). Joaquim Raimundo, Instrutor do AeCP com o mesmo Bergfalke, completa em 30 de Maio o primeiro “C de Prata” feito inteiramente em Portugal (prova de altura feita em Beja, com Rhonlerche II, a de duração feita em 1964, na Serra de Sintra, com um BaBy II). Em 21 de Junho Helder Piló do AeCP, completa também o seu “C de Prata”, com um voo de Évora a Beja.

Em 1971, o ACTV adquire um moderno Blanik L13 (depois de perder o Bocian) e o AeCP adquire um monolugar “de performance”, o SIE-3²⁷.

Fernando Cabrera escreve na RA 407, de Setembro de 1972, um artigo divertidíssimo,

²⁴ RA nº 359, de Setembro de 1968.

²⁵ Apenas nos anos 90 outros portugueses aqui retornarão, para seguir as pegadas de Cardoso Fernandes e Câmara, fazendo estágios na Meca do Voo à Vela, como Martinho Pimentel, Eduardo Borges em 1994, Luís Soares e José Aguiar em 1995, e Francisco Almeida e J Aguiar em 2002, entre outros!

²⁶ Eugénio Martins, no artigo “A Aventura em Évora” publicado na RA, nº 381, Julho de 1970.

²⁷ Em Portugal existiam em 1971 apenas 14 planadores, dos quais 6 estavam inoperacionais; destes apenas 4 eram monolugares (SIE 3; Baby Eon I; Moucha Standard – entretanto vendido à Mocidade Portuguesa – e um Grunau Baby III) (AeCP 2 x Rhoenlerche II; Bergfalke e SIE-3; ACTV Blanik; C.A. Ass. Ac. Coimbra, Blanik L13; AC Costa Verde, Rhoenlerch II; AC Porto, Blanil L13 e Baby Eon; AC Braga Rhoenlerch II; Mocidade Portuguesa Grunau Baby III, Moucha Standard; 2 x Rhoenlerche II). Existiam 58 licenças válidas e apenas 5 instrutores. Balanço feito em artigo de Fernando Cabrera, RA, 398, Dezembro 1971.

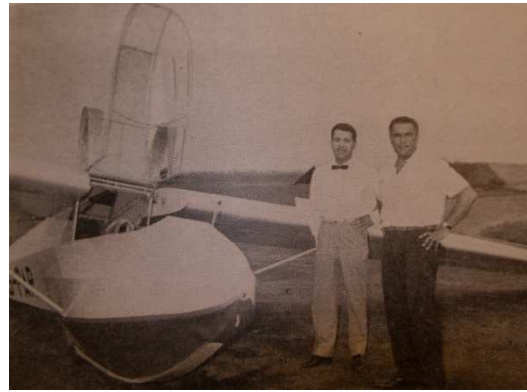
José Aguiar, 100 Anos de Voo à Vela, alguns metros, poucas horas, centenas de quilómetros!
Em: *Revista do Ar*, nº 618. Lisboa: AeCP, 2009 (pp.21-32)

“Inaugurada em Évora a temporada de 1972”,
captando o excelente ambiente humano que se
vivía no Voo à Vela e em Évora.



Legenda: Inícios da exploração de Évora (o grupo do AeCP e o magnífico Blanik de Santa Cruz).

Cabrera relata os exames com o grande amigo do VV Vital Afonso, as resmunguices de Raimundo, com Dona Ester sempre a acalmar a febre e a tomar conta de todos, a presença de Baptista, Chevalley, Norton, Câmara (acompanhado de uma das suas famosas, e formosas, primas), o regresso de João Cardoso Fernandes, o Xisto, o Charrua, o Elídio, o Cascais, etc. Um almoço colectivo opíparo (menu: sardinhas assadas e salada de pepino, atum à Napolitana de Dona Patrícia, caril de frango à Dona Ester, ananás com natas, enchardadas, fruta à discrição ...vinho interdito, que apesar de todo este almoço, ainda se ia voar! Como de costume o Câmara meteu-se num bilugar com o Pais Lopes e ...desapareceram (i.e. desceu quando quis e muito bem lhe apeteceu!



Legenda: Fernando Neves e Wilson Macário numa missão em Angola..

Em Angola, depois do “C de Prata” de Joaquim Sá Correia em 1971, com voos de Nova Lisboa para Cuima (51Km) e mais tarde para Silva Porto (de quase 200km), no ano seguinte obtêm-se mais dois novos “C’s de Prata” (Outubro de 1972), por Caeiro dos Santos e Henrique Pinto, em Blanik, com 63 km feitos entre Sá da Bandeira e Quihita (RA, 413, Março de 1973).



Legenda: Baptismo do SIE3 e teste do SF27m de Ferreira Pires em Cascais.

José Aguiar, 100 Anos de Voo à Vela, alguns metros, poucas horas, centenas de quilómetros!
Em: *Revista do Ar*, nº 618. Lisboa: AeCP, 2009 (pp.21-32)



Legenda: operações do AeCP em Évora (com o SIE3 e o Cobra15 de Cardoso Fernandes, aqui com a esposa).

A partir da segunda metade dos anos 70 e nos inícios dos anos 80, o AeCP e o ACTV, além de actividade de verão, iniciam cursos de intensivos em Évora com excelentes resultados, que nunca mais até hoje foram repetidos; ao fim de uma destas activas semanas quase todos os alunos eram largados em voos solo, pelo que conseguiam obter muito rapidamente as licenças (eu próprio iniciei assim a minha instrução de planadores, em 27-09-1980 e tinha o meu PPP feito, ...em apenas 43 dias).

Em 1977 inicia-se a exploração da Serra da Estrela, em colaboração conjunta entre o AeCP e o ACTV; aqui em 1982 sucede um novo desastre, o jovem piloto alemão Gerhard Schmidt, de incedível empenho e simpatia, despenha-se com o Cobra-15, na zona das Penhas, acabando por falecer.

Em sete anos, entre 1970 e 1977, de um total de 24, obtém-se 22 “C’s de Prata” em Portugal (os outros dois tinham sido obtidos antes e fora do país); seria preciso esperar mais 11 anos até se iniciar nova fase de contagem (com José Aguiar, mas em Espanha, em 1989), ou melhor, 17 anos, pois só em 1994 Martinho Pimentel fez, de novo, um “C de Prata” nos céus da nossa terra!



Legenda: Évora, anos 70, o fabuloso Cobra15 de Cardoso Fernandes (fotos de JA e de Annelise Pinto).

QUILÓMETROS EM VEZ MINUTOS!

Sem nenhum planador a voar em Portugal (todos *inop*), J. Sardinha, no seu artigo “Voando em Fuentemilanos”²⁸, descreve a estupefacção que causa a um pequeno grupo de portugueses (Ruy Câmara, Filipe Conceição, Silva, Luís Soares, Luís Gomes, Luís Garção, José Aguiar, José Sardinha), a ida ao famoso centro de Fuentemilanos, onde operava a escola alemã de Oerlingausen. Aqui fizeram um estágio de voo à vela conduzido por Ingo Renner, pluricampeão do mundo (e que, ao tempo só tinha perto de 20 000 horas de voo à vela).

Pela primeira vez, outros portugueses, para além de Ferreira Pires, e os afortunados que frequentaram a Montanha Negra e Saint Auban, têm a oportunidade de praticar voo à vela “a sério”. Não o deixam por mãos alheias: fazem voos magníficos, de centenas de quilómetros, em excelentes máquinas (como o delicioso L-S4), alguns já afiando o dente aos 300km e um

²⁸ RA, 557, Jul/Ago/Set, 1989.

José Aguiar, 100 Anos de Voo à Vela, alguns metros, poucas horas, centenas de quilómetros!
Em: *Revista do Ar*, nº 618. Lisboa: AeCP, 2009 (pp.21-32)

português traz para casa mais um “C de Prata” concluído (c/ um voo de 108km).



Legenda: 1989, J Aguiar, F C. Silva, Ingo Renner, Luís Soares e J Sardinha, em Fuentemilanos.

Seria em Fuente que Pedro Sá e Melo, em 1993, e Ruy Câmara Cabral, em 1994 (ambos com LS4), conseguem finalmente fazer os seus 300km, concluindo as provas de *C de Ouro* e tornando-se o segundo e o terceiro portugueses, respectivamente, a conseguirem essa insígnia.

A experiência de Fuentemilanos, é repetida quase todos os anos (por cada vez mais aficionados²⁹) e vai ter um impacto concreto: o mesmo grupo de “Fuente”, e estando Luís Soares à frente da Secção de Planadores do AeCP (mais tarde substituído por Filipe C. Silva) inicia a reorganização do voo à vela no AeCP desenvolvendo um bem *estruturado Plano de Recuperação* (1989)³⁰. Faz-se uma subscrição entre pilotos e, com apoio da DGAC e do AeCP junta-se dinheiro suficiente para comprar à Grob um reconicionado bilugar plástico, o primeiro a voar em Portugal (o TWIN Astir Acro II “Albatroz”, CS-PBH), e recuperar um Auster (todos os Auster foram obrigados a uma reentelagem das asas depois de um acidente ocorrido em Seia).

Com a chegada do primeiro planador “plástico” a Portugal dá-se uma verdadeira revolução:

²⁹ Em 1990 na nova visita a Fuentemilanos, com o “grupo” aumentado, Luis Gomes e Luís Garção trazem mais dois “C’s de Prata”, Sá e Melo faz um voo de 300km, e J Aguiar e FC Silva voos superiores a 200km (voos não homologados) (RA 561, Jul/Ago/Set, 1990).

³⁰ RA 558, Out/Nov/Dez, 1989.

formam-se novos instrutores com renovado empenho e mentalidade orientada para o voo de distância; sintetizará muito bem este período, a feliz expressão de Filipe Conceição Silva, quando define o novo objectivo a perseguir: “*Quilómetros em Vez Minutos*”!



Legenda: 1990, Recuperação do Auster 180cv e chegada a Portugal do primeiro “plástico” (Twin Astir CS-PBH).

Também pela primeira vez Portugal surge em roteiros mundiais de voo à vela (num Atlas editado na Suécia) e ressurgem notícias sobre a nossa actividade na Sailplane & Gliding.

A Força Aérea Portuguesa inicia no início dos anos 90 um programa de formação em voo à vela, na sua Academia, adquirindo quatro ASK-10 (depois mais alguns Blanik L-23, do novo modelo) que complementam os já existentes – de infeliz escolha - motoplanadores RF-10 (chegados em 1984). Alguns oficiais da FAP fazem também estágios em Fuentemilanos, em França e na Alemanha, destacando-se entre todos a figura de José Paulo Rosado que se tornará um dos mais relevantes impulsionadores do voo à vela, quando funda a empresa PLANAR, durante toda a década de 90 e inícios de 2000.

Em 1994, em estreita colaboração ente o AeCP, AC Covilhã e UBI, reinicia-se a exploração da Covilhã na época da Páscoa, ou antes a caça à “Onda”, dispondo-se agora de excelente e resistente material para este efeito (os planadores Twin Astir e o Astir Jeans). Em 1995 e em 1996, a SVV do AeCP consegue

ultrapassar as 1000 horas de voo por ano, feito que foi bem celebrado!



Legenda: O ASW20F do AeCP.

Continuando esse esforço, em 1996, o AeCP adquire um verdadeiro Ferrari dos ares, um ASW20 FL que irá abrir novas possibilidades aos pilotos mais avançados no voo de distância. Também por iniciativa da SVV-AeCP, Paul Williams um mecânico inglês especializado na reparação de planadores compósitos, dá um primeiro curso sobre compósitos em Sintra, e passa a acompanhar – juntamente com sempre activo e esforçado Silvino Pedroso - a reparação anual das pequenas avarias nos planadores de fibra, sem necessidade de transportar o material para fora do país.

Em 1996 anuncia-se a chegada do primeiro planador LAK12 (1:50 de planeio) importado pela primeira empresa de voo à vela portuguesa a PLANAR³¹. J P Rosado dá, assim, um formidável contributo, que impulsiona, de forma nunca antes vista, a prática de voos de distância e de competição (cedendo planadores e patrocinando a *Equipa Nacional de Voo à Vela*). Começa por disponibilizar dois excelentes LAK12³², depois dois versáteis PW5 (1:33), um bilugar PW6 (1:34), um fabuloso LAK17a de carbono com extensões para 18m (1:50 planeio) e, ainda, um motoplanador Dimona (infelizmente, pouco depois acidentado).

³¹ 1996, RA 585, Outubro a Dezembro.

³² Em 1999, o LAK12 C1 da PLANAR, pilotado pelo nosso conhecido piloto espanhol Javier Marcos, vence o Campeonato de Espanha. Javier, muito pouco tempo depois, morre nos Andes, ao atravessá-los de planador (RA 593, Maio, Julho de 1999).



Legenda: J. P. Rosado com o LAK12 em Évora, e em voo com o LAK17, nos Primeiros WAG da FAI, em Lilló.

A organização da empresa permite assegurar recolha no caso de aterragem fora (dispondo de um 4x4 par ao efeito), assim como pequenas reparações em fibra, se necessário, com o excelente piloto-mecânico-desempanador, o celeberrimo e sempre amistoso Arunas!

É também em 1996 que Ruy Câmara Cabral se torna o primeiro “milionário” do ar do VV nacional, fazendo 1000 horas de voo em planador. Sempre activo, em 1998, no habitual acampamento da Covilhã da Páscoa, Ruy Câmara Cabral com Norberto Grancho, depois de um espectacular voo de onda na Covilhã, com o Twin, ficam sem visibilidade para o solo, e ao penetrarem num aberta descobrem que estão demasiado baixos e demasiado longe do aeródromo aterrando com segurança num terreno a sul da Capinha. Sem trailer, o transporte do planador de regresso ao aeródromo foi uma verdadeira epopeia! E, apesar da aventura só ter terminado às 4:00 da matina, Câmara impressiona todos com a sua genica e vitalidade.



Legenda: aterragem fora, em Beja, JA com Lak12.

MAIS LONGE E MAIS DEPRESSA!

1997 foi um ano charneira e extraordinário : a FPA e a empresa Planar organizam a primeira competição de Voo à Vela em Portugal, o *Primeiro Torneio Distância em Planador*, vencido por J Aguiar (1003,6km), seguido de JP Rosado (1001,1km) e Sá e Melo em terceiro (474,1km), (RA 588, Julho a Setembro, 1977); na mesma revista publicitam-se os primeiros voos declarados e registados de 300km, feitos em território português, por JP Rosado (LAK12), Peter Richter-Trummer (Diamant) e J Aguiar (LAK12)³³. Foi também em 1997 que Pedro Sá e Melo, bem equipado (com uns calções, uma *t-shirt* e um telemóvel quase sem bateria), descola da Covilhã com o ASW20 para tentar um triângulo Guarda, Monfortinho, Castelo Branco, Covilhã. Apertado por cúmolonimbus, que lhe cortam o caminho de regresso, dirige-se para Fuentemilanos em Espanha, onde aterriza e pernoita, fazendo 282km. No dia seguinte faz o voo de regresso em sentido inverso³⁴.

Ainda em 1997, dá-se a primeira participação de uma equipa portuguesa (piloto Pedro Sá e Melo, equipa de terra Luís Gomes, Capitão de Equipa Andrade Baptista) num Campeonato do Mundo de Voo à Vela, na 1ª Prova da Classe Mundial com PW5's (cedido pela PLANAR); dificuldades várias colocaram o piloto português nos últimos lugares da tabela³⁵.



Legenda: equipa Portuguesa nos pré WAG's FAI, em Lillo, 2000.

Em 2000 quatro pilotos da Equipa Nacional de Voo à Vela (ENVV), com quatro novíssimos PW5, participam na prova internacional dos *Pre-World Games* e no *Campeonato de Espanha*, preparando o Campeonato do Mundo da Classe Mundial do ano seguinte (J.P. Rosado, J. Herrmann, L. Gomes, J. Aguiar, Capitão de Equipa Henrique Pinto, Ruy Câmara Cabral, Amaro e Francisco Almeida). Pela primeira vez na história do seu voo à vela, Portugal vence por equipas, conseguindo um magnífico segundo e terceiro lugares (J. Aguiar e J. Herrmann, à frente do alemão Memmert Diether, recordista do mundo em PW5 e um dos poucos pilotos que já bateu os 2000km), mas atrás da velha raposa Giovanni Perotti. Foi atribuída, por todos os participantes, a *Taça da Simpatia* à equipa portuguesa e o prestigiadíssimo *Galo de Chumbo* (dado a J.P. Rosado pelo elevado empenho emir às vacas)³⁶.

2001, foi o ano intensíssimo em competições³⁷: realizou-se o 1º Torneio de Castelo Branco, em Maio, que foi vencido por J P Rosado em Lak 17 (J. Aguiar em segundo e Sá e Melo em terceiro).

³³ Infelizmente todos estes voos não puderam ser certificados pelo NAC-FAI, o AeCP, porque o observador FAI.... perdeu as disketes com os ficheiros dos loggers que os documentavam!!!

³⁴ RA 586, Jan/Fev/Mar; e RA 587, Abril/Maio/Junho de 1997.

³⁵ RA 589, Out/Nov/Dez e RA 590, Janeiro – Agosto, 1998.

³⁶ RA 600, Jan/Mar, 2001.

³⁷ RA 602/603, Julho Dezembro.

José Aguiar, 100 Anos de Voo à Vela, alguns metros, poucas horas, centenas de quilómetros!
Em: *Revista do Ar*, nº 618. Lisboa: AeCP, 2009 (pp.21-32)



Legenda: provas nacionais em Castelo Branco e Évora, 2001 e 2002.

A Equipa Nacional de Voo à Vela (ENVV) participou no *Senasa Gliding Chalange/British Overseas*, em Ocanha, com J. Ferreira Pires, J. P. Rosado e Jorg Herrmman que faz um verdadeiro brilharete ao pilotar um PW5 em provas com uma média de 400km de distância, vencendo máquinas muito superiores e ficando a meio da tabela (grande piloto); em Évora realizou-se o III Campeonato Nacional, com nove concorrentes em *Assigned Area Tasks*, vencendo José Aguiar (em PW5), o vice-campeão nacional foi J. P. Rosado (em LAK17a) e B. Sebestik ficou em terceiro lugar. Jorg Herrmann (PW6) tem o azar de ter um acidente no último voo, destruindo o recém-adquirido PW6 da Planar, numa azarada aterragem fora a 2km do aeródromo (e tirando uma das sete vidas do Ruy Câmara)³⁸.

³⁸ Em 1999 realiza-se o primeiro Campeonato Nacional de Voo à Vela (CNVV) sagrando-se Campeão Nacional Jorg Herrmann; em 2000 realiza-

Ainda em 2001, disputaram-se os *Primeiros Jogos Mundias do Ar*, e pela primeira vez Portugal apresenta duas equipas completas num Campeonato do Mundo, na classe Mundial e na classe 18metros (Jorg Herrmann; Pedro Sá e Melo em PW5; J P Rosado e Ferreira Pires com LAK17a, capitão de equipa J Aguiar, equipas de apoio Ruy Câmara Cabral, Francisco Almeida, Silvino Pedroso, Henrique Pinto como *Steward FAI*).



Legenda: os autocolantes, chapéus e tshirts (design JA) da equipa portuguesa fizeram grande sucesso em Lillo, WAG FAI 2001.

Nos Jogos Mundiais do Ar, J. P. Rosado e Jorg provaram já estar ao nível dos melhores pilotos mundiais, e foi um enorme orgulho vê-los chegar, sozinhos, à frente de equipas profissionais (num dos voos J P Rosado faz

se o II CNVV, sagrando-se Campeão Nacional J. P. Rosado; em 2001, no III CNVV é José Aguiar Campeão Nacional, sendo Vice J. P. Rosado; 2002, em IV CNVV vence J.P. Rosado e J. Aguiar é Vice; em 2004, no V CNVV, vence J. Aguiar, sendo Vice Jorg Herrmann; em 2007 vence Francisco Almeida o Campeonato Nacional mas renuncia, dando o lugar de Campeão Nacional a Pedro Sá e Melo.

José Aguiar, 100 Anos de Voo à Vela, alguns metros, poucas horas, centenas de quilómetros!
Em: *Revista do Ar*, nº 618. Lisboa: AeCP, 2009 (pp.21-32)

447km à incrível média de 140,64km/h) . Os resultados finais não foram brilhantes, ficando todos os pilotos portugueses no fim da tabela, exceptuando-se a brilhante prestação de Jorg Hermmann, que ficou a meio da classificação geral; e não contente com isso, no fim da competição, faz um voo directo Lillo-Évora, tentando bater um recorde do mundo (conseguiu chegar a Évora mas a meteorologia não correspondeu ao previsto).

Em 2003, Bohdan Sebestik é o segundo piloto, depois de F Pires, a concluir o *C de Ouro com Três Diamantes*; seguido depois por Vasco Brederode, que, em Minden conseguiu os difíceis 5000m de ganho de altitude, e, em Espanha os 300Km com destino e os 500km (todas as provas de distância foram realizadas no estrangeiro, pelo que aqui está um belo objectivo para as novas gerações: conseguir ser os primeiros a fazer os 500km, mas partindo de solo português!).



Legenda: logos da equipa portuguesa em Lillo.

Em 2004, a RA 615, anuncia a finalização do novo Aeródromo de Mogadouro, onde foi construído o Centro Internacional de Voo à Vela VOADOURO, o município anuncia a vontade de levar a Mogadouro um Campeonato Europeu da modalidade e poder receber centenas de praticantes e suas famílias. Mais de 50 anos depois do encerramento do Centro Nacional de Alpiarte, ressurgiu de novo um centro nacional de voo à vela, agora devido à iniciativa de uma autarquia do interior.

Os pilotos portugueses começam a participar cada vez mais em provas internacionais, adquirindo planadores competitivos (pelo menos em competições com Handicap e na classe Club). Inicia-se assim um plano de preparação da ENVV, que implica a participação nos British Overseas (onde F. Almeida e J. Hermmann serão repetentes e onde obtêm muito boas classificações) e treinos específicos com o melhor dos treinadores mundiais o pluricampeão inglês Brian Spreckley (em Ontur, em 2004, participando F. Almeida, J. Hermmann e J. Aguiar). A mesma vontade de treino e preparação leva os nossos pilotos a participarem em consecutivos Campeonatos de Espanha (sobretudo os que se realizam mais próximos de nós, em Fuente, Lillo ou Ocanha)³⁹. A Federação Portuguesa de Aeronáutica foi apoiando, com algumas verbas, este enorme investimento pessoal e económico dos pilotos envolvidos.

Esse grande esforço algum dia teria de começar dar resultados e, em 2005, pela primeira vez na história do Voo à Vela nacional, um piloto

³⁹ Em 2002, no 34º Campeonato de Espanha disputado em Fuentemilanos, J. Aguiar fica em 2º classificado da classe Standard (DG300), Bohdan com Dg400 e F. Almeida concorrem na classe Open, ficando em 3º e 4º lugares, respectivamente; em 2003, no 35º Campeonato de Espanha, em Lillo, J. Aguiar fica em 2º classificado da classe standard (DG 300); F. Almeida em 3º (LS7) e Duarte Freitas em 5º (DG300); Sá e Melo fica 2º classificado na classe Club (Astir Jeans). Em 2004, no 36º Campeonato de Espanha, J. Hermmann e J. Aguiar, ficam penalizados por entrarem 100m num sector interdito, no decorrer do último dia de prova, perdendo assim as hipóteses de aspirar ao 1º e 2º lugares do 1º Campeonato Ibérico.

José Aguiar, 100 Anos de Voo à Vela, alguns metros, poucas horas, centenas de quilómetros!
Em: *Revista do Ar*, nº 618. Lisboa: AeCP, 2009 (pp.21-32)

português vence uma competição do nível II da FAI.



Legenda: 2004, Jorg Hermann em treinos da equipa portuguesa. em Ontur com Brian Spreckley.

No 37º Campeonato de Espanha em Lillo. J. Aguiar vence todos os dias da prova da classe 15m e obtém o seu segundo diamante dos 500km (520km de distância livre e 501.6km com objectivos prefixados). E repetirá esta vitória (e esses voos) de novo em 2007, no decorrer do 39º Campeonato de Espanha, em Ocanha (vencendo quatro do cinco dias de prova e ficando em segundo no último dia); na mesma prova F. Almeida vence dois dias da classe Standard (mas não participa nos restantes dias).



Legenda: Fuentemilanos 2002 e Lillo, 2005, Campeonatos de Espanha de Nível II da FAI, equipa J. Aguiar e R. Câmara Cabral.

MAIS LONGE AINDA: OS MAIS LONGOS VOOS FEITOS EM PORTUGAL

Em 1974 Anneliese Fernandes Pinto torna-se a primeira e única senhora a obter até hoje um “C de Prata” em Portugal, e estabelece um recorde nacional de distância, fazendo 80 Km. No entanto em Angola, em 1971, Sá Correia conseguiu fazer quase 200km num voo feito em Blanik, entre Nova Lisboa e Silva Porto⁴⁰, e esta distância só foi batida 14 anos depois, quando, em 1985, Pedro Sá e Melo tenta pela primeira vez os elusivos 300km, fazendo 200km (em Mucha Standard) entre Évora e o Tramagal.

No ano seguinte (1986) José Ferreira Pires, faz os primeiros 300km na África do Sul e obtém o primeiro “C de Ouro” Português.



Legenda: Annelise Pinto, feliz, depois do seu primeiro recorde nacional com um voo de 80km.

O mesmo piloto, em 1988 e agora nos USA, na Califórnia junto a Edwards, atinge uns fantásticos 9053m de altitude, com um ganho efectivo de 7000 m (a 50º negativos). No mesmo ano consegue um voo de 503 km em Fuentemilanos, com um LS4, sendo de novo o primeiro piloto português a obter a Insignia FAI completa com os Três Diamantes (ultrapassando os 300km em distância pré marcada; 500 Km de distância livre ou prefixada, 5000m de ganho de altura)⁴¹.

⁴⁰ Henrique Pinto, a partir da RA 552, Abril/Maio/Junho de 1988, escreve finalmente a história do voo à vela em Angola, contando as suas extraordinárias aventuras.

⁴¹ RA 553, Jul,Ago,Set. de 1988.

José Aguiar, 100 Anos de Voo à Vela, alguns metros, poucas horas, centenas de quilómetros!
Em: *Revista do Ar*, nº 618. Lisboa: AeCP, 2009 (pp.21-32)



Legenda: Sá e Melo, Silvano, Ferreira Pires e Bárbara, em Lillo durante os Primeiros Jogos Mundiais do Ar, da FAI, 2001.

Em 1997 José Paulo Rosado e José Aguiar, ambos em LAK12 e Peter Richter-Trummer em Diamant, ultrapassaram finalmente esta marca fazendo os primeiros 300km registados em Portugal (mas não validados por se terem extraviado os documentos de prova). Na verdade apenas em 2002, se validaram as primeiras distâncias de 300Km em Portugal, em triângulo FAI (Évora, PT1 20km S-SE de Amareleja; PT2 6km NE de Campo Maior, Évora) em dois voos feitos no mesmo dia, por José Aguiar e - uma hora depois - por Francisco Almeida, ambos com Lak12.



Legenda: 2009, Covilhã, voo de onda com o especialista Bhodan Sebestik.

Em 1996, Pedro Sá e Melo faz um voo de 500km em Fuentemilanos, com LS7 (no entanto, os registos deste voo – fotografias e traçado do barógrafo confirmados por Ingo Renner - não constam da listagem do NAC-FAI, publicitada pelo AeCP, para atribuição dos consequentes diamantes).

Apenas três pilotos portugueses e um residente Checo têm hoje o Diamante de Distância de 500 km (1988, José Augusto Pontes Ferreira Pires;

2003, Bohdan Sebestik em Fuente; 2005, José Aguiar em Lillo; 2005, Vasco Brederode em Fuentemilanos). Além do pioneiro José Ferreira Pires, apenas Bohdan Sebestik (DG400, em 2003) - e que já tem concluído um voo de 750km feito na sua nação de origem, a República Checa - e Vasco Brederode (em 2006), são os únicos portugueses que completaram todas as provas e que possuem o prestigiado “C de Ouro com Três Diamantes” (até hoje).



Legenda: Lillo, 2002, participação do Bhodan com o seu Dg400 no Campeonato de Espanha.

Com o surgimento da competição online OLC-FAI, (i.e com registos GPS em logger's certificados e validados pelo sistema *Aerokurier OnlineContest*) deu-se uma verdadeira explosão no número de grandes voos, i.e superiores aos 500km. Em 2005 F. Almeida, com LS7, faz o primeiro voo de mais de 600km registado em Portugal e em 2006 J. Aguiar faz três voos ainda mais longos, deixando a fasquia nos 666,28km, que é, neste momento, a maior distância documentada feita até hoje em Portugal (planador LS3A, trajecto aproximado Évora – Covilhã – Barragem de Albernoa – Vimieiro – Évora). (abaixo).

Quase a finalizar, o ano passado, em 2008, e pouco antes do C.N. Espanhol, F. Almeida obteve um excelente 2º lugar numa Prova FAI de nível II, o Campeonato dos Pirinéus. No mesmo ano, sem provas organizadas em Portugal, uma alargada equipa de cinco jovens (e menos jovens pilotos), António Conde (5º Classificado em Club, com o seu fabuloso Duo Discus), Luis Castanheira (LS1f), João Rosa e Ricardo Fernandes (ambos em Dg200), e F.

José Aguiar, 100 Anos de Voo à Vela, alguns metros, poucas horas, centenas de quilómetros!
Em: *Revista do Ar*, nº 618. Lisboa: AeCP, 2009 (pp.21-32)

Almeida (no LS7 e que só participou num dia de prova, mas que o venceu), mais equipas de terra (cheia de veteranos e excelentes compinchas, como o Ruy Câmara, o António Cabrita e o Rui Fonseca e com o Arlindo Silva sempre ao telefone a empurrar todos para a frente) participaram num divertidíssimo e muito descontraído 40º Campeonato de Espanha.

Iniciou-se assim, a gradual passagem de testemunho para uma segunda e nova geração de futuros pilotos de competição, que todos esperamos possam ir muito mais longe e muito mais depressa do que nós já fomos!



Legenda: 2008, Ocanha, parte da equipa portuguesa em treinos (a ganhar lastro na Abadia, Toledo), o Luís Castanheira nas "vacas" e o António Conde em boas (mesmo, mesmo boas) companhias.

Importa terminar registando a influência e a contínua inspiração da presença de Ruy Câmara Cabral, o nosso eterno Capitão da Equipa Portuguesa, e a quem em 2008, foi concedido o Diploma Paul Tyssandier da FAI; e é ao Ruy Câmara Cabral, este pioneiro dos primeiros dias, um grande piloto, um grande homem e, sobretudo, um grande amigo de todos, e de todas as horas, que dedicamos este artigo sobre os CEM ANOS DE VOO À VELA!



Legenda: O Roenlerch em Chaves e Ruy Câmara Cabral aos comandos do seu LS3a (2003, foto: Luís Gomes).

Nota final: muitas fotos ilustrativas dos conteúdos deste longo artigo podem encontrar-se na WEB: <http://www.vooavela.net/fotos/> (no álbum de José Aguiar).