

# MAIS ALTO

A REVISTA DA FORÇA AÉREA PORTUGUESA



# *Koala*

AW119MKII

**FORÇA  
AÉREA**

FORÇA AÉREA PORTUGUESA



**24/7**  
COM  
**PORTUGAL**  
E COM OS  
**PORTUGUESES**

ANO LXI Nº 444 2020



**CAPA**  
Koala AW119MKII

## Sumário

### ARTIGO DE CAPA

4

Koala AW119MKII: A nova «Máquina» da Força Aérea | 4

### ARTIGO ATUALIDADE

12

Revisão de Literatura:  
Desfibrilhação automática externa | 12

### ARTIGO DE OPERAÇÃO

16

Enfermeiro Aeronáutico da Esquadra 751  
Mãos que salvam | 16

### ARTIGO DE INVESTIGAÇÃO

20

Programa Peace Talon - 2ª Parte  
Atividade operacional na Base Aérea nº 5 (1979-1986) | 20

### ARTIGO HISTÓRICO

34

Centenário da Granja do Marquês - 2.ª Parte  
O "De Havilland Canada DHC-1 Chipmunk" | 34

Nossa Senhora do Loreto  
100 Anos do Padroado Universal da Aviação | 44

### NOTÍCIAS

54

Especial COVID 19

#### Diretor Editorial

Tenente-General Lopes da Silva

#### Sub-Diretor

Coronel Telmo Reis

#### Chefe de Redação e Revisão

Dr. Carlos Serejo

#### Administração

Primeiro-Sargento Diogo Soares

#### Design Editorial

Primeiro-Sargento Miguel Duarte Ferreira

#### Fotografia

Primeiros-Sargentos João Brito,  
Carlos Barbosa e Manuel Cascalheira

#### Edição, Redação e Administração

Av. Força Aérea Portuguesa N.º1, 2614-506 Amadora  
Redação - Tel.: 214723512 - Email: maisalto@emfa.pt  
Administração - Tel.: 214723511 Fax: 214706980  
Email: malto\_admpub@emfa.pt

#### NIPC

600 010 686

#### Estatuto Editorial

<http://maisalto5.emfa.pt/>

#### ISSN

0870-0370

#### Depósito Legal

27404/89

#### Pré-impressão/Impressão/Acabamento

MX3 - Artes Gráficas, Sociedade Unipessoal, Lda.  
Parque Industrial Alto da Bela Vista  
Pavilhão 50 - Sulim Parque  
2735-192 Aqualva Cacém

#### Distribuição

VASP - Distribuidora de Publicações, S.A.

#### Tiragem

3000 Exemplares

**Publicação anotada na Entidade Reguladora  
para a Comunicação Social - ERC**

**Inscrita no Instituto da Comunicação Social**

#### Assinaturas

Contactar Administração



ARTIGO  
DE CAPA  
21

# Koala

— AW119MKII

**Texto:** Capitão PILAV João dos Santos Janeiro  
Piloto de helicóptero da Esquadra 552 Zangões

**Fotos:** 1SAR João Brito  
Pg. 8 e 9 foto de Paulo Mata

## A nova «Máquina» da Força Aérea

A substituição da frota do Alouette III foi durante anos um assunto adiado. Apesar da idade, a máquina recusava-se a morrer, perpetuando o espírito daqueles que nela serviram.

Desde missões de resgate nos Alpes suíços, busca e salvamento pelo porta aviões francês Charles de Gaulle ao transporte oficial da rainha Beatriz da Holanda, a simplicidade, versatilidade e robustez do motor, combinado com o empenho e dedicação de quem sempre o manteve, possibilitaram a operação de uma máquina quinquentenária até à era digital de um novo milénio.

A comunicação do fim do fornecimento de *sparcs* por parte do fabricante precipitou o fim há muito anunciado do Alouette III ainda em operação em várias forças





# Koala

AW119MKII

aéreas europeias, despertando imediatamente um sentimento de nostalgia e perda. A inevitabilidade do tempo ditava o descanso do guerreiro.

O concurso público traria o substituto e herdeiro de um dos maiores legados aeronáuticos do país, a expectativa e dúvidas em relação às capacidades da nova máquina eram por isso legítimas. Os sentimentos despertados eram variados. A expectativa era muita, o ceticismo também, e não era fácil aceitar a substituição de uma máquina que conseguiu tamanha ligação emocional com os militares, principalmente dos que mais deram à Nação. Símbolo de entrega, sacrifício e abnegação,

o Alouette III tornara-se «um amigo permanente que nunca esquecemos».

À Esquadra 552, dotada de uma estrutura operacional e de uma secção de manutenção sólida, resultado de décadas de experiência e conhecimento da aeronave, apresentar-se-ia agora um novo e desconhecido desafio em todos os campos, e ia exigir mais de todos e de qualquer um.

O helicóptero AW119 MKII Koala, fabricado pela Leonardo Helicopters, apresentou-se como o candidato mais forte e foi o modelo escolhido para substituir o helicóptero



ligeiro da Força Aérea Portuguesa. O contrato no valor de 20,5 milhões de euros contemplava a compra de cinco helicópteros. Seriam entregues duas aeronaves de início seguindo-se a entrega faseada das restantes três, com a singularidade de as duas primeiras regressarem a Espanha mais tarde para sofrerem um *retrofit*, ação que permitiria integrar nessas duas aeronaves componentes que não foram possíveis instalar de início.

As duas primeiras máquinas tocaram solo nacional no sábado, dia 16 de fevereiro de 2019. Descolaram ambas de Palma del Rio às 16:05 hora portuguesa, tendo sido recebidas na fronteira por dois Alouette III que as escoltaram até Beja onde aterraram às 17:50.

A primeira descolagem em terras lusas foi feita no dia 7 de março, iniciando-se o curso de *typerating*, qualificação dos pilotos da esquadra na nova plataforma. No primeiro ano de operação o Koala realizou 843:55 horas de voo.

Dedicaram-se 769:30 horas de voo à transição do pessoal navegante para a nova máquina com o objetivo de definir procedimentos e familiarização das novas capacidades e métodos de operação. Foram realizadas 54:50 horas de voo de instrução, 299:10 horas de treino, 313:50 horas de voo de qualificação e 101:40 horas de voo de uniformização, sendo executadas em várias zonas do país para possibilitar aos pilotos operar em vários cenários como o ambiente marítimo ou em montanha.

Foram realizados cursos de conversão de pilotos operacionais, conversão de pilotos instrutores, cursos de qualificação operacional, qualificação de operadores de guincho e recuperadores salvadores. O treino para as missões futuras nesta aeronave contemplaram um contacto básico, missões com carga externa suspensa de 800Kg, recuperação de vítimas no mar, voo por instrumentos, navegação visual, voos em formação com outras aeronaves, voo noturno e voo de montanha.

Voo de chegada a Portugal das primeiras aeronaves Koala com um número de cauda 29701 e 29702.



O «saber adquirido» do Alouette III foi utilizado numa primeira abordagem aos vários tipos de voo, verificando-se que, embora haja diferenças óbvias e que a máquina obrigue a uma operação diferente, os princípios e conceitos continuam atuais e eficazes, confirmando a qualidade do trabalho desenvolvido ao longo de gerações na Esquadra 552.

A primeira missão operacional, coincidente com alguma atenção mediática, foi iniciada no dia 11 de agosto aquando da requisição civil para o transporte de matérias perigosas. A missão foi requerida pela Guarda Nacional Republicana que, através de elementos helitransportados da Brigada de Trânsito e do Grupo de Intervenção e Operações Especiais, acompanharam o transporte.

O Koala tem sido empregue em missões operacionais e de treino que têm como objetivo assegurar as missões antes desempenhadas pelo Alouette III. Atualmente tem sido dada prioridade às missões de treino de busca e salvamento devido às poucas horas disponíveis nos Alouettes destacados no Aeródromo de Manobra n.º 1, em Cortegaça, que garantem o alerta permanente. Prevê-se que o Koala assuma este destacamento em maio de 2020.

Nos últimos meses realizaram-se missões de apoio ao aprontamento da 7.ª Força Nacional Destacada/Minusca para a República do Centro Africana, missões com *Tactical Air Controllers* nacionais, a missão de escolta na cimeira «Amigos da Coesão», missões de tiro real com atiradores helitransportados, entre outras, perfazendo um total de 74:25 horas de voo em missões operacionais. Num futuro próximo prevê-se a utilização do Koala no apoio a missões do Centro de Treino e Sobrevivência da Força Aérea e o emprego no DECIR2020.





# Koala

AW119MKII

A partir de junho de 2020 o Alouette III deixará de estar ao serviço, sendo o Koala a garantir todo o leque de operações até então executadas pela «cotovia».

O AW119 MKII apresenta-se como um helicóptero moderno multitask que utiliza uma plataforma civil como base, possuindo componentes militares para fazer face aos requisitos operacionais. Com uma turbina *Pratt&Witney* PT6b-37A de 1002 cavalos e com capacidade para ser operado por apenas um piloto à direita, mantém a essência do Alouette III. Já as capacidades operacionais são bem diferentes. Com um peso máximo à descolagem de 2850kg, 3150kg com carga externa, uma velocidade máxima de 152kts, capacidade para oito tripulantes e uma autonomia de aproximadamente três horas, é claramente um *upgrade* ao que existia, dotando este novo helicóptero de grande potencial. Também os sistemas instalados oferecem maiores capacidades operacionais. Possui um guincho elétrico para busca e salvamento que pode ser operado pelo piloto com uma capacidade içar de 204kg

Aeronave Koala AW119 em ação de manutenção entre voos no aeródromo Municipal de Seia.

# Koala

AW119MKII

e comprimento de 50 metros, um balde de combate a incêndios de 1000 litros, flutuadores de emergência, farol de busca SX-16 para busca noturna e cinco rádios que varrem as frequências aeronáuticas, civis, banda marítima e terrestre. Conta ainda com ajudas à pilotagem através do *Stability Augmentation System*, um sistema de compensação elétrico, sendo a «cereja em cima do bolo» um *glass cockpit* que apresenta um *software* GPS Garmin 1000H Nxi de última geração. Como na vida «nem tudo são rosas», a nova máquina

perde em manobrabilidade, visibilidade e simplicidade, sendo que a nível mecânico também são óbvias as diferenças, sendo o tipo de manutenção realizada assente no conceito de LRU, *Line Replaceable Unit*.

Atualmente o Koala encontra-se em operação em países como a Espanha, a África do Sul, China ou Bangladesh, sendo utilizado por empresas e Forças Armadas no combate a incêndios, evacuações médicas ou patrulha de fronteiras.



Aeronave Koala AW119 em voo de treino na Base Aérea n.º11 em Beja.

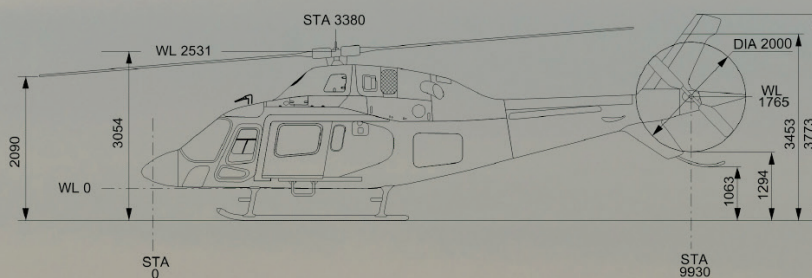
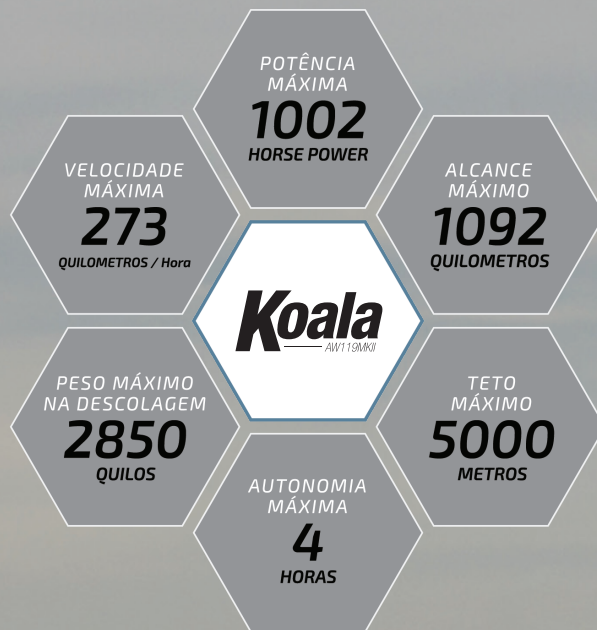
# Koala

AW119MKII

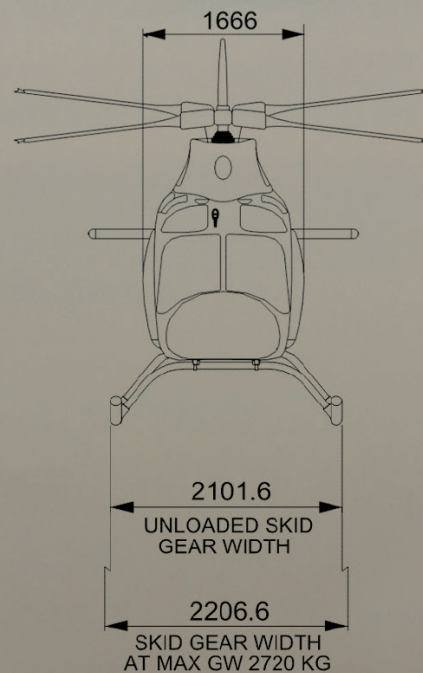
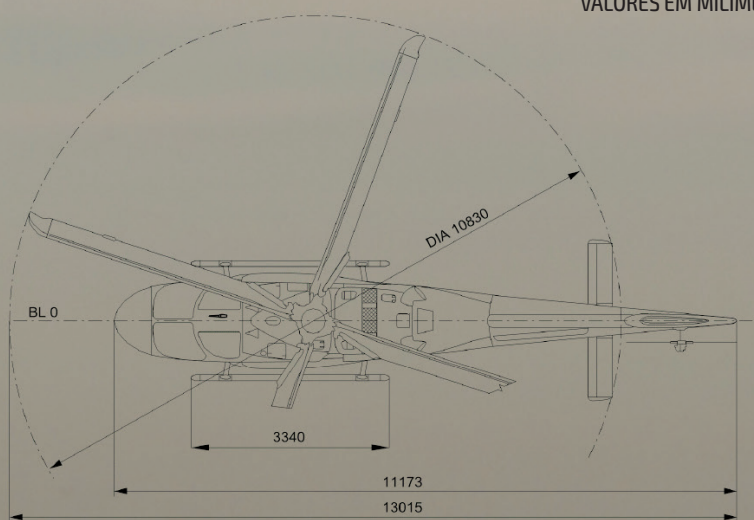
Apesar da sua sentença, também o Alouette III continua em operação embora cada vez mais distante e cada vez mais diferente. Na Índia, Paquistão e Chade o Alouette III continua a desempenhar funções e a continuar o seu legado.

Volvido um ano é seguro afirmar que o Koala veio dotar a Força Aérea Portuguesa e a Esquadra 552 de maiores capacidades operacionais. Embora estejamos no início de um caminho longo (57 anos é demasiado ambicioso) onde as variáveis e incógnitas são mais que as certezas, certo é que o Koala começa a afirmar-se como uma plataforma competente a ganhar o seu espaço no panorama operacional nacional e internacional. 🇵🇹

«HÁ» MÁQUINA!



VALORES EM MILÍMETROS



# ***Koala***

— AW119MKII





19302

29701

ÇA AÉREA PORTUGUESA

PERIGO  
DANGER  
KEEP AWAY  
FROM AIR



ARTIGO DE  
ATUALIDADE  
22



## REVISÃO DE LITERATURA: DEFIBRILHAÇÃO AUTOMÁTICA EXTERNA

**Texto:** Sargento-Chefe do Serviço de Saúde Fernando Pereira Janeiro

**Foto:** 1SAR Carlos Barbosa

Ao falarmos de Paragem Cardio Respiratória (PCR), falamos de uma interrupção súbita, inesperada e catastrófica da circulação sistémica (GUIMARÃES, et al., 2015), que irá impedir uma normal e eficaz oxigenação das células do organismo, a sua falência, provocando lesões que poderão ser irreversíveis, levando mesmo, em caso extremo, à morte da vítima, sendo que, após iniciadas as manobras precoces de reanimação, a desfibrilhação automática externa seja o único método de reverter o quadro de PCR por Fibrilhação Ventricular (FV).

### Breve história da Desfibrilhação Cardíaca

O primeiro relato de uma desfibrilhação em animais data de 1933, relato esse feito por Kouwenhove (GUIMARÃES, 2011). Contudo, esta técnica foi pouco referida até ao ano de 1947 quando Beck e Colbs descreveram a aplicação, com êxito, de uma corrente eléctrica alternada directamente sobre o coração humano.

Claude Beck tinha iniciado 27 anos antes o estudo da temática baseada no saber dos seus antecessores e depois de perder um paciente com 20 anos observou que «*corazones demasiado buenos para morir*» (CARRETO, cit. MONTES, 2015). Desta forma decorria o ano de 1947 quando, durante uma cirurgia a um jovem de 14 anos, Beck se viu confrontado com uma situação de FV. Tendo iniciado massagem cardíaca, técnica já autorizada na altura, mas que não iria resolver o problema e já numa situação limite foi autorizado a realizar o seu procedimento experimental no jovem, ligando para o efeito dois elétrodos diretamente ao coração (CARRETO, 2015).

Contudo, segundo Carreto, citando Akselrod et al. (2015) «*relembra as experiências do veterinário dinamarquês Abdilgaard, o qual descreveu um relatório de 1775 que, através de choques eléctricos, era possível matar galinhas e, depois, repetindo a ação devolver-lhes a vida*». Na realidade foi preciso esperar mais de um século até que se sistematizassem mais experiências com o intuito de explorar o potencial da ação do choque eléctrico num quadro de FV.

Data de 1954 o relato feito por Paul M. Zoll segundo o qual «*usou de corrente eléctrica alternada indirectamente através do torax com sucesso, iniciando o princípio do uso dos marcapassos transcutâneos*» (GUIMARÃES et al., 2105). Já em 1962 e citando os mesmos autores «*Bernard Lown provou, que o uso da corrente contínua era superior nas desfibrilhações e iniciou os procedimentos da cardioversão eléctrica no tratamento das arritmias*» (2015).

Desta forma foi toda esta sequência histórica que permitiu darem-se importantes passos até aos equipamentos que atualmente se conhecem e utilizam. Ora, quando se fala em desfibrilhação, fala-se na aplicação de uma descarga eléctrica, no torax, que tem como objetivo reverter um quadro de FV, o principal de PCR e morte súbita. Segundo Carreto (2015), citando fonte do INEM, «*A descarga eléctrica é aplicada através de duas placas auto-adesivas colocadas sobre o peito com o objetivo de coordenar a contracção das células do coração*».

Desta forma e cronologicamente, em 1966 foram desenvolvidas as primeiras diretrizes de ressuscitação pela *American Heart Association* (AHA) e em 1970 surgiram os cursos de *Advanced Cardiac Life Support* (ACLS) e *Basic Life Support* criados pela AHA. Em 1979 deu-se o desenvolvimento do primeiro desfibrilhador externo, contudo só em 1995 os primeiros DAE foram aprovados pelo *Food and Drug Administration* (FDA).

Até aos dias de hoje foi grande o avanço em DAE, a sua implementação através de programas e o treino da população em contexto de socorro a vítimas de PRC. Segundo Guimarães et al. (2015) «*Atualmente, a desfibrilhação precoce é o tratamento de escolha para vítimas em FV de curta duração, pode ser realizada com um equipamento manual (somente usado pelo médico) ou com o DEA, que poderá ser utilizado por qualquer pessoa, assim que possível. O DEA é um equipamento portátil, capaz de interpretar o ritmo cardíaco, seleccionar o nível de energia e carregar automaticamente, cabendo ao operador apenas pressionar o botão de choque, quando indicado*». Contudo, e como já revimos em anteriores trabalhos, o suporte básico de vida constitui o principal ponto do socorro à vítima de PCR, sendo a sua sistematização, treino e aperfeiçoamento o primeiro passo para um correto socorro à vítima até à chegada de meios de socorro diferenciados. Conforme nos diz CARRETO, 2015 «*De fato, se não existirem manobras de SBV e DAE precoces, a probabilidade de sobrevivência diminui de 10% a 12% por cada minuto*».

## A desfibrilhação automática externa em Portugal – Estado da arte

A PCR é, ainda, nos dias de hoje um sério problema de saúde pública tanto em Portugal como no mundo, nomeadamente quando nos referimos aos casos ocorridos extra-hospitalar. E apesar dos avanços ocorridos nos últimos anos relacionados com a prevenção, atuação e tratamento ainda se perdem muitas vidas quando se fala de PCR.

Estima-se que em Portugal existam cerca 12000 pessoas vítimas de morte súbita/ano sendo que destas 80% aconteçam fora do ambiente hospitalar (casa ou lugares públicos). A taxa de sobrevivência a uma PCR fora do hospital cifra-se nos 3% (Movimento Cívico Salvar Mais Vidas, (s.d)). Ou seja morrem por dia 32 pessoas vítimas de PCR. Ainda segundo alguns dados do Movimento Cívico Salvar Mais Vidas, «apenas 2% das vítimas de PCR tem alta hospitalar, sendo que apenas 1% retoma a sua vida normal» (s.d).

Os últimos dados apontam que em Portugal existam cerca de 2453 DAE, 2 por cada 10000 habitantes. Segundo o Grupo de Trabalho – Requalificação do Programa Nacional de Desfibrilhação Automática Externa (GT – RDAE), 2018, citando o Instituto Nacional de Emergência Médica (INEM) «...o número de pessoas existente em Portugal que já frequentou formação em Suporte Básico de Vida (SBV) ou SBV-DAE é hoje muito maior do que há 10 anos, existindo atualmente cerca de 1 pessoa formada por cada 100 habitantes.» Ainda segundo este grupo de trabalho, «os vários estudos internacionais existentes demonstram que a utilização dos DAE é segura, mesmo quando utilizados por pessoas menos diferenciadas, incluindo crianças. O rigoroso controlo atualmente existente sobre equipamentos, dá garantias de um uso em segurança e com fiabilidade.»

Como descrevemos anteriormente, quanto mais rápido for o socorro prestado a uma vítima em PCR e a utilização de um DAE, maior será a probabilidade de sobrevivência. Ora, para que toda a sequência do socorro ocorra de maneira lógica e eficaz, e em tempo útil, é necessária uma correta coordenação de todo o processo, e segundo o Decreto-Lei n.º 220/2007, de 29 de maio «é necessário existir uma base de dados com todos os locais onde exista DAE, devidamente certificado e licenciado pelo Instituto Nacional de Emergência Médica (INEM), na qualidade de entidade responsável pela definição, organização, coordenação e avaliação das actividades

de emergência médica, nomeadamente, no que diz respeito aos sistemas de socorro pré-hospitalar» (CARRETO, 2015).

Desta forma compete ao INEM, primeiro, licenciar a utilização de DAE, quer em âmbito do Sistema Integrado de Emergência Médica (SIEM), quer em locais de acesso público; cabe ainda ao INEM a fiscalização e monitorização da utilização de cada um dos DAE por parte de operadores treinados e certificados para o efeito, que atuam mediante delegação médica, tendo para o efeito material adequado, em perfeitas condições de funcionamento e integrados na sequência lógica da cadeia de sobrevivência.

Compete ainda ao INEM, segundo o Decreto-Lei n.º 188/2009 de 12 de agosto «incumbido da aprovação de um programa Nacional de Desfibrilhação Automática Externa (PNDAE), que serve de base à expansão de uma rede de DAE à escala nacional e que se espera pode vir a contribuir para a elevação da cultura nacional de emergência médica, de forma, a que se possa salvar vidas, e não menos importante, melhorar a cadeia de sobrevivência em Portugal» (CARRETO, 2015).

Atualmente, e mediante o Decreto-lei n.º 184/2012 de 8 de agosto, foi definida a instalação de DAE em locais públicos, sendo esta uma prática obrigatória em zonas de elevada concentração de pessoas (centros comerciais, unidades hoteleiras, monumentos, áreas de diversão, embarcações turísticas e de transporte público, aeronaves de aviação comercial, comboios de longo curso, estabelecimentos de ensino) ou pelo risco elevado da população envolvida, a ocorrência de PCR seja mais provável acontecer (exemplo: espaços desportivos, locais de serviços de saúde) (GT-RDAE, 2018).

Nunca será demais referir que o ato de desfibrilhar deve ser enquadrado na cadeia de sobrevivência, em programa devidamente certificado pela entidade competente e realizado por operacionais treinados e certificados para o efeito sob delegação médica, de acordo com lei vigente.

Será também importante referir a necessidade de se efetuarem todos os registos inerentes a práticas de DAE, de modo que sejam possíveis estudos epidemiológicos da arte, bem como o tratamento de todos os dados que permitam hoje e sempre melhorar a atuação dos operacionais integrados nos programas, bem como o



próprio programa. Estes registos permitem monitorizar o percurso da vítima, desde a ocorrência, tratamento hospitalar, prognóstico e estado de saúde posterior. Do relatório final do GT-RDAE, destacamos os seguintes pontos:

«(...)

- *A prática de DAE deve continuar enquadrada em programas organizados, com profissionais formados e certificados;*

- *O aumento do número de locais protegidos por programas de DAE, caminhando para uma cobertura nacional;*

- *Este alargamento deve ser pensado não só com base nos aglomerados populacionais, mas também com base no risco das populações em apreço;*

- *A sensibilização da população para o problema da PCR, o direito a ser reanimado e o dever de reanimar, deve ser uma prioridade, sabendo que desse modo se aumenta a consciência nacional para o problema.»*

## **Programa de desfibrilhação automática externa do Complexo de Alfragide – EMFA**

Com a criação do programa DAE-FFAA, a ESSM propôs a implementação de um programa de desfibrilhação automática externa nas instituições militares em concordância com o PNDAE. O Programa DAE-FFAA permite, desta forma, a instalação de aparelhos DAE nas unidades militares que manifestem essa intenção junto da ESSM, tendo esta escola a responsabilidade da coordenação da implementação, formação, monitorização e auditoria do programa. De realçar ainda que a adesão da Força Aérea a este programa é coordenada pela Direcção de Saúde, entidade essa que já promoveu a instalação do programa, além do EMFA, no Aeródromo Trânsito n.º 1, unidade pioneira da FA.

Em 28 novembro de 2016 iniciou-se sob a égide da Escola do Serviço de Saúde Militar (ESSM) a primeira formação de operacionais de DAE, que mais tarde iriam pertencer ao programa de desfibrilhação do Complexo de Alfragide. A ESSM é a entidade militar acreditada pelo INEM com o intuito de formar operacionais de DAE a fim de integrarem programas de DAE em unidades militares. Até à presente data foram formados pela ESSM cerca de 150 militares e civis do Complexo de Alfragide, os quais obtiveram certificação por parte do INEM para puderem utilizar em caso de socorro de vítima em PCR um dos DAE existentes no Complexo e que fazem parte do

programa de desfibrilhação. Para cumprimento de todos os requisitos a fim de se obter a devida credenciação por parte do INEM/ESSM foram adquiridos sete equipamentos (DAE's), que foram colocados em sete locais do Complexo de Alfragide após o devido estudo da área física do Complexo por parte de auditores da ESSM. O Programa de DAE-Exército Português-Escola do Serviço de Saúde Militar-Estado Maior da Força Aérea está licenciado nos termos do Decreto-Lei n.º 188/2009 de 12 de agosto e do Decreto-Lei n.º 184/2012 de 8 de agosto, para o uso de Desfibrilhação Automática Externa, sendo responsável médico o Coronel Médico José Pinheiro Monge e o responsável local o Sargento-Chefe do Serviço de Saúde Fernando Pereira Janeiro. Para o efeito foi emitido o parecer técnico n.º 0788/2017 de 28/08/2017 pelo INEM. Refere o parecer «*uma organização pública de qualidade tem como parte integrante do processo de auto-avaliação a auscultação das necessidades e do nível de satisfação dos seus clientes internos e externos, isto é, a auscultação dos clientes que, de alguma forma, beneficiam da actividade do serviço*» (INEM, 2017).

## **Conclusão**

A reanimação cardiopulmonar de uma vítima para que tenha êxito deverá ser de boa qualidade e realizada precocemente, influenciando desta forma a evolução do quadro da vítima e a sua recuperação. E apesar de todos os avanços ocorridos durante as últimas décadas é inegável que só o treino de pessoas, o desenvolvimento das técnicas, o trabalho coordenado da equipa multidisciplinar envolvida no evento e a rapidez de atuação podem fazer a diferença numa boa recuperação da vítima. E cada vez mais se deverá envolver a sociedade leiga no treino de SBV e SBV-DAE, treino esse que se deve enquadrar em contexto teórico-prático, pois como já vimos o cenário de PCR pode ocorrer em qualquer lugar, nomeadamente fora do ambiente hospitalar, havendo a necessidade inequívoca do treino da população em geral. ❏

## **Bibliografia**

CARRETO, André Filipe Alvarrão – *Otimização de redes de Desfibrilhação Automática Externa (DAE) – Tempos de alerta e resposta no Norte de Portugal*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2015.

*Grupo de Trabalho Requalificação do Programa Nacional de Desfibrilhação Automática Externa (GT-RDAE)*. Despacho n.º 2715/2018, Lisboa, 2018.



ARTIGO  
DE OPERAÇÃO  
23

# *Enfermeiro Aeronáutico da Esquadra 751*

# ENFERMEIRO AERONÁUTICO DA ESQUADRA 751

## MÃOS QUE SALVAM

**Texto:** Capitão Técnico de Saúde Enfermeiro Aeronáutico Filipe Garcia  
Enfermeiro Chefe da Unidade de Saúde II Montijo

**Fotos:** Pags 42 e 43 1SAR Carlos Barbosa; Pag 44 Esq. 751;  
Pag 45 Nuno Correia.

A Força Aérea Portuguesa (FAP) executa missões de socorro e assistência a pessoas que se encontram em perigo na sequência de doença súbita, de traumatismo ou de outra situação que se configure como emergência para a vida humana, nas áreas de responsabilidade atribuídas pelo Sistema Nacional para a Busca e Salvamento.

O Enfermeiro da Força Aérea Portuguesa, à semelhança do que acontece nos restantes ramos das Forças Armadas Portuguesas, pertence atualmente, na sua maioria, ao quadro especial de Técnico de Saúde, por apresentar habilitação académica e especiais qualificações científicas e técnicas inerentes a esse quadro específico, ou seja, é detentor de conhecimentos e aptidões profissionais na área do saber e saber fazer necessários ao exercício de funções específicas.

A FAP, entre todas as suas funções inerentes ao estatuto de Força Armada, é também responsável por disponibilizar os meios adequados de salvamento e transporte aéreo, em coordenação com as demais entidades que constituem o Sistema Nacional para a Busca e Salvamento. Em concreto, trata-se de um apoio protocolado com outros sistemas institucionais para o interesse público, como os Serviços Regionais de Saúde das Regiões Autónomas e o Sistema Integrado de Emergência Médica ou Sistema Integrado de Operações de Socorro.

Em todas as unidades militares da FAP os enfermeiros são profissionais integrantes da equipa de saúde, cujo exercício profissional, de forma genérica, visa assegurar os cuidados de Enfermagem garantindo o apoio necessário à atividade nas diferentes unidades. A vertente operacional engloba as situações em que o enfermeiro desempenhe a sua função em contexto de missão militar, seja no terreno, a bordo de um navio ou aeronave, em território nacional ou no estrangeiro. Esta faceta inclui componentes estritamente militares, que respondem a cenários preenchidos de variáveis e necessidades de saúde a que o enfermeiro tem de dar resposta em tempo útil eficiente e eficazmente.

Em específico, integra a tripulação das esquadras disponibilizadas para missões de Busca e Salvamento (SAR) e missões de Evacuação Aeromédica (MEDEVAC). Neste artigo em concreto faz-se referência à sua função como Enfermeiro Aeronáutico (EA), operacional enquadrado na Esquadra 751.

É na vertente operacional que a enfermagem militar na FAP mais se diferencia de todas as outras realidades da profissão, sendo a designação de EA ou «*flight nurse*»<sup>1</sup> atribuída aos profissionais que exercem enfermagem e prestam cuidados em voo. A sua atuação, regulada pelo estatuto profissional da Ordem dos Enfermeiros, passa pelo respeito pela *leges artis*, pelos deveres éticos e princípios deontológicos nos cuidados emergentes e urgentes às vítimas de patologia médica ou traumatológica, nas missões SAR e MEDEVAC, utilizando todos os recursos à sua disposição na recuperação e estabilização da vítima.



Enfermeiro Aeronáutico, Operador de Sistemas (OPS) e Recuperador-Salvador (RS) a embarcarem no EH-101 para uma missão de treino.

A tripulação SAR da Esquadra 751 é constituída por cinco elementos como módulo de tripulação base, sendo um dos poucos operadores mundiais, que empenha permanentemente um elemento de saúde diferenciado (EA) na sua tripulação responsável pela prestação de cuidados de saúde durante o voo.

Até ao início de 2018, a colocação nas unidades que apoiam a operação da Esquadra 751 observava as regras do regulamento de colocações e transferências. No entanto, face à especificidade da missão realizada versus competência e qualificações exigidas, iniciou-se um percurso para que a colocação de enfermeiros tenha

térmicas, pelo aumento do ruído, pela diminuição da humidade relativa, pela aceleração e desaceleração acompanhadas de vibração e turbulência. Estes «stresses» impostos pelo ambiente aeronáutico assumem uma maior importância quando exercidos sobre alguém que padece já de alguma condição de saúde prévia, ou, caso o EA não acautele ou mitigue os efeitos das mesmas, poderá levar ao desencadear de problemas em alguém que previamente estava estável. Assim, as funções executadas pelo EA em voo são indispensáveis, na medida reveladora de inúmeras vezes serem essenciais ao sucesso das missões cujo objetivo primário e fundamental é salvar vidas.



Enfermeiro Aeronáutico presta cuidados de saúde a tripulante resgatado de um navio no Atlântico Norte.

A atuação do EA desenvolve-se através da aplicação de protocolos de atuação de Suporte Imediato de Vida (SIV), cuja formação específica é ministrada pelo Instituto Nacional de Emergência Médica (INEM). Estes protocolos são idênticos aos utilizados em terra pelas Viaturas de SIV do INEM e do Serviço de Emergência e Proteção Civil do arquipélago dos Açores. Neste âmbito a FAP destaca-se, desde 2017, na vanguarda das instituições militares em relação à implementação e sistematização destes protocolos.

O atual paradigma de globalização, cheio de «novas» ameaças e riscos para a segurança, bem como uma maior procura no emprego de meios de asa rotativa em ambiente não convencional ou pouco permissivo leva a que, quando oportuno e requerido, exista a necessidade de empenho de um ou mais EA em missões táticas. Neste género de missões, que até hoje foram somente de treino, a presença do EA pode oferecer as mais recentes práticas em emergência em ambiente tático. Esses padrões e os mais recentes padrões na abordagem à vítima foram estabelecidos pelo Comité sobre

critérios obrigatórios, originando e permitindo uma diferenciação do EA, o que coloca ao dispor das vítimas socorridas um leque de técnicas e saber científico a que as mesmas só teriam acesso após várias horas desde o início do quadro, somente em terra após serem entregues a meios de socorro civis.

O ambiente de voo é agressivo para o corpo humano saudável. É um ambiente distinto onde os «stresses» de voo a que se está sujeito vão provocar alterações fisiológicas induzidas pela diminuição da pressão parcial de oxigénio e da pressão barométrica, pelas variações

Tratamento Tático de Acidentes de Combate (TCCC) e pelo American College of Surgeons, conforme descrito no Suporte à Vida em Trauma Pré-Hospitalar (PHTLS) e TCCC. A sua aplicação e disponibilização em cenário real, no imediato, podem ser a verdadeira diferença na recuperação futura da vítima sem qualquer sequela ou dano. Ou, até mesmo, a diferença entre a vida e a morte.

O cuidar precoce, num espaço de tempo mais próximo do início do evento, em ambiente aéreo e sujeito à influência do mesmo, distingue o EA dos restantes profissionais que exercem a sua função numa enfermaria ou hospital.

Não pelas suas competências intrinsecamente diferentes, mas pela preparação, exigência e disponibilidades requeridas a todos os tripulantes da Esquadra 751. O objetivo futuro é ter uma equipa de EA dedicada exclusivamente às funções de voo em asa rotativa, permitindo que os mesmos desenvolvam todas as competências, valências e capacidades no cuidado emergente ou urgente às vítimas a quem devem ser prestados os melhores cuidados de saúde durante o voo.

Este artigo surge num período temporal em que os profissionais de saúde têm sido postos à prova diariamente. O «inimigo» é invisível e mostra-se implacável em inúmeros casos. O momento não será abordado agora em artigo, mas haverá bastante a escrever sobre a realidade em que operamos na BA6. A par do pessoal com funções na área da saúde todos os outros elementos da Unidade tiveram que se adaptar rápida e eficazmente às transformações que foram necessárias, aos novos procedimentos, à consciencialização de todos os efetivos, militares e civis, e sobretudo à execução das operações na própria BA6 e nos destacamentos sob novos moldes.

Estando ou não pressionados por este novo desafio, o Enfermeiro Aeronáutico, juntamente com os restantes tripulantes SAR, contribui inequivocamente para aquilo que a Esquadra 751 faz de melhor e pelo qual é reconhecida a nível de SAR internacional: a salvaguarda da vida humana! 🇵🇹



◀ Aeronave EH-101 na Base Aérea N.º4 nas Lajes, Ilha Terceira - Açores.

<sup>1</sup> As nomenclaturas flight nurse (Enfermeiro Aeronáutico) e flight surgeon (Médico Aeronáutico), num ambiente de operação NATO, distinguem-se da designação genérica de medic. Esta diz respeito a um grupo profissional que não tem enquadramento legal em Portugal, mas que podem assemelhar-se à designação de Socorrista, na realidade FAP.



ARTIGO DE  
INVESTIGAÇÃO

24

# T-38

## PROGRAMA PEACE TALON

2ª Parte

Chegada a Portugal do segundo lote de seis T-38A Talon, em 21 de janeiro de 1981. Descarga dos aviões a partir do C-5A Galaxy estacionado na pista de Alverca.

## Atividade operacional na Base Aérea nº 5 (1979-1986)

**Texto:** Prof. Doutor Luís Proença e Mário Diniz

Investigadores da História da Aviação Militar Portuguesa

**Fotos:** Pág. 23, 25 e 27 - Dr. Mário Correia.

Em 1979, cerca de dois anos decorridos desde a chegada a Portugal, o Northrop T-38A Talon afirmava-se como um sistema de armas de relevo na Força Aérea Portuguesa (FAP). Atravessava-se um período de renovação na FAP, com particular ênfase na adaptação das estruturas operacionais aos novos desafios colocados pela premente modernização e integração num cenário centrado nos compromissos assumidos com os parceiros NATO/OTAN.

### Os T-38 em operação na Esquadra 201

A Esquadra 201 «Falcões» era, por esta altura, responsável pela operação da frota de T-38A, a par com o F-86F *Sabre*. No horizonte próximo estava o encerramento de atividade da frota F-86F, com a expectativa de esta ser substituída, a curto prazo, pelo Northrop F-5E *Tiger II*, sendo o T-38A encarado como um avião de transição neste processo. Assim, uma das prioridades da Esquadra 201 era a de continuar a assegurar o processo de formação de pilotos capazes de operar o T-38A, na perspetiva de evolução tecnológica para um sistema de armas mais recente, mas também da manutenção das missões operacionais que lhe estavam atribuídas. Para tal, no início de 1979, dispunha de quatro pilotos qualificados como instrutores em T-38A: Tenente-Coronel PILAV Fernando Carvalho Seabra (Comandante do Grupo Operacional 51), Tenente-Coronel PILAV José Oliveira Simões (Comandante da Esquadra 201), Major PILAV Vítor Rodrigues da Silva (Oficial de Operações do Grupo Operacional 51) e o Capitão PIL Eugénio Bolais Mónica. Dando continuidade ao processo de formação, entre janeiro e março de 1979, decorreu mais um Curso de Qualificação em T-38A (CQ T-38 1/79) para dois pilotos provenientes da Esquadra 301 «Jaguares»: o Capitão PILAV Vasco Medeiros Tavares e o Capitão PILAV Carlos Castro Leal.

No dia 30 de abril, o Tenente-Coronel PILAV José Oliveira Simões foi nomeado Comandante do Grupo Operacional 51, substituindo o Tenente-Coronel PILAV Fernando Carvalho Seabra, transferido para o Estado-Maior da Força Aérea (EMFA). Em resultado desta alteração funcional, o comando da Esquadra 201 foi assumido pelo Major PILAV Vítor Rodrigues da Silva.

Em face das limitações crescentes na operação dos F-86F, estando a frota num processo de *phase-out*, os T-38A foram colocados progressivamente como as aeronaves principais na «linha da frente» da Esquadra 201, assumindo algumas das missões que estavam, até então, atribuídas ao *Sabre*.

### Os primeiros *squadron exchange*

A partir de 1978, as unidades aéreas da FAP, em particular as Esquadras de Combate, no âmbito da manutenção do treino operacional e com a finalidade de valorizar a capacidade técnica dos pilotos, adequando-a à nova realidade geoestratégica, iniciaram a participação regular em exercícios internacionais, assim como em intercâmbio de Esquadras (*squadron exchange*) com unidades aéreas de países aliados, em Portugal e no exterior. Este programa de intercâmbios, com larga tradição nas Forças Aéreas dos países NATO/OTAN, permitiu que Esquadras de Voo, de países distintos, efetuassem treino conjunto, por períodos de curta duração, com o objetivo de exercitar e testar a projeção e operação das Esquadras fora das suas Unidades Base de origem. Simultaneamente, permitiam articular e harmonizar procedimentos operacionais entre as diferentes Esquadras da NATO/OTAN.

A Esquadra 301 «Jaguares», equipada com os Fiat G.91, foi pioneira neste processo, efetuando um total de cinco intercâmbios, com unidades aéreas da República Federal Alemã e da Itália, durante o ano de 1978. A Esquadra 201 «Falcões», tornou-se, em 1979, a segunda unidade aérea da FAP a integrar o programa de intercâmbio de Esquadras NATO/OTAN. Como primeira parceira para um *squadron exchange* foi escolhida a unidade aérea «349 Smaldeel», da Real Força Aérea Belga, equipada com o Lockheed F-104G *Starfighter*. Esta Esquadra estava sediada na Base Aérea de Beauvechain, situada na zona central da Bélgica, próxima de Bruxelas.

A deslocação até Beauvechain foi alvo de planeamento prévio rigoroso, havendo necessidade de articular a rota com a gestão dos espaços aéreos civis, evitando potenciais conflitos com os serviços de controlo de tráfego aéreo. De referir que as rotas civis eram baseadas em rádio ajudas VOR (VHF *Omnidirectional Radio range*) e que o T-38A só dispunha de um sistema de radionavegação TACAN (*Tactical Air Navigation*),

Perspetiva do interior do cockpit de um T-38A tripulado pelo Tenente-Coronel PILAV José Oliveira Simões (1979).

havendo, assim, a necessidade de efetuar navegação indireta com base nos radiais obtidos a partir do TACAN. Para tal, no dia 14 de maio, uma delegação da Esquadra 201 constituída por seis pilotos e três T-38A Talon (n.º 10915, 10890, 10843), deslocou-se de Monte Real para Beauvechain, efetuando a ligação em voo direto. A partir da base aérea belga teve oportunidade de efetuar treinos conjuntos com a unidade anfitriã, durante o período do intercâmbio, que durou até 23 de maio. Comparando as duas aeronaves, ficou claro que o T-38A tinha uma clara vantagem em termos de manobrabilidade face ao F-104G. Tal ficou cabalmente demonstrado num episódio ocorrido no decurso de um treino no espaço aéreo belga, numa área de interceção livre *fair-meet*. Durante um combate aéreo entre o F-104G e o T-38A, este não só evitou a interceção, como terminou a manobra na cauda do F-104G. Por ocasião da visita, o Tenente-Coronel PILAV José Oliveira Simões efetuou, a pedido dos anfitriões belgas, uma exibição de acrobacia no T-38A que impressionou sobremaneira a assistência, incluindo dois dos presentes: os experientes pilotos que integraram a célebre patrulha acrobática belga «Diabes Rouges/Rode Duivels» em Fougua Magister, André «Dédé» Muller e Lucien «Lulu» Servais. Este seria o mote para a formalização de um prestigante convite por parte da Real Força Aérea Belga para a FAP fazer representar-se no Festival Aéreo a realizar na Base Aérea de Florennes, que iria ter lugar no final de junho. A FAP aceitou o convite, tendo ficado definido que seria apresentada uma demonstração de *performance*, a solo, em T-38A, a cargo do Tenente-Coronel PILAV José Oliveira Simões.

As duas Esquadras atravessavam, curiosamente, um período de transição em termos operacionais: a unidade belga aguardava a chegada do F-16A/B *Fighting Falcon*, na altura na fase inicial de entrada ao serviço na Real Força Aérea Belga. A «349 Smaldeel» foi mesmo uma unidade pioneira, no que concerne à operação do F-16 *Fighting Falcon* na Europa, iniciando a conversão de pilotos para o novo caça em outubro desse ano e tornando-se, em janeiro de 1981, a primeira Esquadra da NATO/OTAN operacional no F-16.





Os pilotos que integraram este primeiro intercâmbio foram: Tenente-Coronel PILAV José Oliveira Simões (Comandante da Esquadra 201), Tenente-Coronel PILAV Bernardo Diniz de Ayala, Capitão PILAV Joaquim Dias Crespo, Capitão PIL Eugénio Bolais Mónica, Tenente PILAV José Araújo Pinheiro e Tenente PILAV Carlos Pereira Guerra. No mês seguinte, entre 6 e 14 de junho, coube à Esquadra 201 receber, na Base Aérea n.º 5 (BA5), a sua primeira visita, precisamente da unidade belga «349 Smaldeel». Estas atividades de intercâmbio entre a Esquadra 201 e a sua congénere belga revelaram-se um sucesso a todos os níveis, tanto em termos operacionais como sociais. Para além do referido, este primeiro intercâmbio foi também particularmente frutuoso e relevante, em termos institucionais, para a FAP. A partir desta colaboração iniciou-se uma parceria entre a Força Aérea Portuguesa e a Real Força Aérea Belga que perdura até aos dias de hoje, especialmente no que diz respeito às Esquadras de Caça, com intercâmbio de pilotos e participação conjunta em programas operacionais relacionados com o F-16.

## Exibição de um T-38 português na Bélgica

O Festival Aéreo de Florennes era, à época, dos maiores eventos aeronáuticos realizados na Europa, com assistência de várias centenas de milhares de espetadores.

Embora estivesse programada uma demonstração de *performance* no Festival envolvendo apenas um T-38A, a participação portuguesa foi planeada de forma a assegurar a redundância necessária, no caso de falhas mecânicas que pudessem afetar a aeronave escolhida para a exibição. Para tal foram mobilizados três T-38A, dois deles atribuídos para exibição em voo, um efetivo (n.º 10915) e um de reserva e o terceiro para exibição estática. No dia 21 de junho partiram de Monte Real os T-38A n.º 10843, 10890 e 10915, com destino a Florennes. O voo foi efetuado com escala na Base Aérea de Cazaux, em França. Na equipa, para além dos pilotos Tenente-Coronel PILAV José Oliveira Simões, Capitão PIL João Gonçalves Roda, Capitão PIL Eugénio Bolais Mónica, Tenente PIL Carlos Ribeiro Macário, Alferes PILAV José Ramos Tareco e Alferes PILAV Luís Pinto de Almeida seguiram igualmente elementos da manutenção e apoio técnico à operação das aeronaves. Para este efeito, como habitualmente, foi mobilizado um C-212 Aviocar da Base Aérea n.º 3, em Tancos.

No dia 23 de junho, como pré-agendado, o Tenente-Coronel PILAV José Oliveira Simões efetuou uma demonstração de *performance* com o T-38A. Entrando na sequência imediatamente antes da *Patrouille* de France, uma das mais esperadas exibições do Festival Aéreo, a pressão era elevada. Numa exibição de oito minutos, foram efetuadas várias manobras acrobáticas numa sequência de grande efeito: descolagem imediatamente seguida de voo invertido com o trem de fora, retração do trem e recuperação, *tonneau* a quatro tempos, série

Chegada a Portugal dos primeiros A-7P Corsair II, em 24 de Dezembro de 1981, escoltados pelos T-38A da Esquadra 103.

de cinco *tonneaux* rápidos no eixo, voo invertido a baixa velocidade, extensão do trem em voo invertido, tocar-e-andar seguido de um *tonneau* e voo descoordenado a baixa velocidade com o avião configurado com trem e *flaps*, volta apertada de 480°, passagem invertida a alta velocidade e *tonneau* no eixo seguido de aterragem.

A demonstração foi de tal modo espetacular, que foi considerada a melhor exibição a solo realizada naquela edição do Festival.

O regresso a Portugal fez-se pela mesma rota da ida, no dia 25 de junho, com o orgulho do dever cumprido. Com esta participação, a imagem da Força Aérea saiu reforçada num elevado patamar de reconhecimento internacional que então já era uma referência, muito pelo impacto da projeção da patrulha acrobática «Asas de Portugal», formada pouco tempo antes, em 1977.

Já plenamente integrada no espírito dos *squadron exchange*, em julho, de 3 a 11, a Esquadra 201 recebeu a visita de uma unidade da Real Força Aérea Holandesa, equipada com o caça NF-5: o «315 Squadron» da Base Aérea de Twenthe. A visita foi retribuída no mês seguinte (21 a 29 de agosto), fazendo a Esquadra 201 deslocar três T-38A Talon (n.º 10868, 10890 e 10915) e uma representação de seis pilotos. Para além do Comandante da Esquadra 201, o Tenente-Coronel PILAV Vítor Rodrigues da Silva, seguiram igualmente viagem o Capitão PIL Eugénio Bolais Mónica, o Capitão PIL João Gonçalves Roda, o Tenente PILAV Carlos Amaral Félix, o Tenente PILAV José Araújo Pinheiro e o Alferes PILAV Pedro Dias Pissarra.

Em setembro, de 18 a 26, nova visita aos Países Baixos, agora à Base Aérea de Gilze-Rijen para um intercâmbio com o «316 Squadron», também uma unidade equipada com o NF-5A/B, a versão de fabrico local do modelo F-5A/B. Neste intercâmbio tomaram parte dois T-38A (n.º 10868 e 10915) e seis pilotos, incluindo o Major PILAV Manuel Taveira Martins, Comandante da Esquadra 103 «Caracóis». A representação dos «Falcões» foi assegurada pelo Tenente-Coronel PILAV José Oliveira Simões, Major PILAV Joaquim Dias Crespo, Capitão PIL Eugénio Bolais Mónica, Capitão PIL Adelino Pereira Lopes e Tenente PILAV Carlos Pereira Guerra. A visita foi retribuída no final de novembro, quando os NF-5 do «316 Squadron» se deslocaram à BA5, para uma visita de nove dias.

Como curiosidade, de referir que nestes intercâmbios de Esquadras havia sempre espaço para o convívio e episódios de salutar «rivalidade». Como aconteceu, por exemplo, durante a visita da Esquadra 201 a Gilze-Rijen, em setembro, quando os pilotos portugueses «fizeram desaparecer» o estandarte do «316 Squadron». Surpreendentemente este «reapareceu» hasteado no mastro principal da Base Aérea n.º 5, em novembro, à chegada dos holandeses a Monte Real!

## Um *Sabre* português em Oldenburg

Entre os dias 7 e 14 de novembro a Esquadra 201, a convite da *Luftwaffe* (Força Aérea Alemã), fez deslocar até à Base Aérea de Oldenburg um F-86F para participar num evento comemorativo que aí teve lugar. O convite prendeu-se com o facto do F-86 Sabre ter sido o primeiro caça a ser operado pela *Jagdbombergeschwader* 43 (JaBoG 43), naquela unidade, entre 1964 e 1966. A título de curiosidade, de referir que o F-86 foi substituído em Oldenburg pelos Fiat G.91R/3 que mais tarde, em 1976, viriam a ser cedidos pela República Federal Alemã a Portugal e utilizados pela FAP. Em 1979, os F-86F portugueses eram os últimos ainda operacionais na NATO/OTAN, assumindo o legado «*Sabre*» que ligava, historicamente, as duas Forças Aéreas. O F-86F da Esquadra 201, presente em exposição estática, foi, inegavelmente, uma das «estrelas» do evento. A comitiva da Esquadra 201 foi constituída pelo Tenente-Coronel PILAV José Oliveira Simões, Capitão PIL Eugénio Bolais Mónica e Capitão PILAV Carlos Castro Leal, que asseguraram a deslocação do F-86F n.º 5333, acompanhado pelo T-38A n.º 10890, até Oldenburg.

Entretanto, em simultâneo com a intensa atividade operacional realizada ao longo de 1979, a Esquadra 201 manteve a formação e qualificação de pilotos em T-38 como prioridade. Em julho teve início o Curso de Requalificação e Treino Avançado em T-38A 1/79 para os Alferes PILAV Pedro Dias Pissarra, Eugénio Rodrigues Coelho e José Brito Oliveira e em outubro o Curso de Qualificação em T-38A 2/79 para o Tenente PILAV Francisco Martins Baptista.

Em outubro de 1979, decorrido um período de dois anos após o término do Programa «Peace Talon», a gestão da frota T-38A passou, finalmente, a ser responsabilidade integral da FAP. A entrega processou-se na primeira quinzena de setembro, sendo a data formal de

transmissão o dia 1 de outubro. Esta formalização acabou, no entanto, por não estabilizar a definição de estratégia para a operação da frota, já que em novembro surgiu a decisão de aquisição do A-7P Corsair II em detrimento da hipótese F-5E Tiger II. As premissas do Programa «Peace Talon», preconizado desde o início como um impulso para a futura operação do F-5E pela FAP, assente na introdução do T-38A como uma aeronave de transição, acabavam de ser abandonadas. Era necessário redefinir o papel a desempenhar pela frota T-38A no contexto da operação do A-7P Corsair II, enquanto se reequacionava o futuro imediato. A assinatura do contrato de aquisição da frota A-7P Corsair II viria a ser formalizada em maio do ano seguinte.

Apesar destes desenvolvimentos, a vertente operacional na Esquadra 201 continuava, no entanto, a seguir o seu rumo. No início de fevereiro de 1980 terminaram os cursos de requalificação/qualificação em T-38 iniciados, respetivamente, em julho e outubro 1979. Simultaneamente terminou o penúltimo curso de qualificação operacional em F-86F ministrado na Esquadra, para os Tenentes PILAV José Ramos Tareco e Luís Pinto de Almeida. No dia 5 de fevereiro teve início o Curso de Interceção e Combate Aéreo em T-38A 1/80 para o Tenente PILAV Francisco Martins Baptista, o primeiro curso de qualificação operacional da Esquadra 201 a ter lugar no T-38A (com término a 15 de julho de 1980). Em março teve início o Curso de Qualificação em T-38A 1/80 para o Coronel PIALV Aurélio Aleixo Corbal (Comandante da BA5), Tenente-Coronel PILAV Jorge Graça e Melo (Oficial de Operações do Grupo Operacional 51) e Tenente PILAV Luís Pinto de Almeida (finalizado em 30 de maio de 1980).

Em maio, a Esquadra 201 recebeu a visita dos NF-5A do «316 Squadron» holandês, sediado na Base Aérea de Gilze-Rijen, em mais um intercâmbio de Esquadras.

No dia 20 desse mês deu-se um incidente com o T-38A n.º 10853, pilotado pelo Tenente-Coronel PILAV José Oliveira Simões, durante um voo noturno: uma aterragem de emergência por falta de sensibilidade nos comandos hidráulicos de profundidade, sem consequências de maior.

Entre 21 de maio e 4 de junho, a operação das Esquadras da BA5 foi deslocada para a Base Aérea n.º 6 (BA6), no Montijo, em virtude de, nesse período, ter-se procedido à asfaltagem da pista de Monte Real.

No dia 3 de junho, em mais uma missão CESC (Caça Escolta), os T-38A da Esquadra 201, asseguraram a escolta do Boeing 727 da TAP, «CS-TBP», saído do Aeroporto da Portela. Este avião transportava o Presidente da República, General Ramalho Eanes, para uma visita de Estado à Noruega.

Entre 10 e 19 de junho foi a vez do «314 Squadron» holandês, sediado na Base Aérea de Eindhoven, deslocar-se à BA5 para um *squadron exchange* com a Esquadra 201.

No dia 29 de junho, o Tenente-Coronel PILAV José Oliveira Simões efetuou uma exibição no Aeródromo de Bragança com o T-38A n.º 10853, no âmbito das Comemorações do 28.º Aniversário da FAP. A exibição foi efetuada com o avião de reserva, face a problemas detetados no T-38A originalmente atribuído durante a preparação para a descolagem na BA5. O atraso provocado pela troca de avião foi compensado com a execução do trajeto final entre Monte Real e Bragança em voo supersónico.

No dia 1 de julho deu entrada nas Oficinas Gerais de Material Aeronáutico (OGMA) o T-38A n.º 10843, o

T-38A n.º 2608 ao serviço da Esquadra 103, na Base Aérea n.º 5, em Monte Real.



primeiro T-38A a ser submetido a uma inspeção profunda (*Inspect and Repair as Necessary* - IRAN). De referir que as ações de manutenção programadas na frota T-38 eram realizadas, numa fase inicial, em Espanha, nas instalações da C.A.S.A. na Base Aérea de Getafe (Madrid). Aqui funcionava uma unidade de manutenção da USAF (*Detachment 19, AFCMC, C.A.S.A.*) que assegurava as intervenções. Os aviões sempre que necessitavam de ser sujeitos a uma ação de manutenção eram transferidos em voo de Monte Real para Getafe. Por norma, quando um avião era enviado para manutenção, no regresso era trazido outro que estava pronto. No entanto, por vezes acontecia os pilotos ficarem retidos em Getafe vários dias (num caso até dez dias), pois ao serem realizados os voos de teste havia frequentemente situações a corrigir e o avião tinha que voltar a ser intervencionado pela manutenção. Com a transferência da gestão integral da frota T-38 para a FAP, em outubro de 1979, as OGMA assumiram a responsabilidade das ações de manutenção mais profundas, não asseguradas pela unidade base, como já acontecia com as restantes frotas da FAP.

No dia 15 de julho terminou o último curso de qualificação operacional em F-86F ministrado na Esquadra 201, para os Tenentes PILAV Eugénio Rodrigues Coelho e Pedro Dias Pissarra. Estes seriam os últimos pilotos da FAP a serem qualificados em F-86F.

O final do mês de julho foi marcado pelo encerramento de atividade da frota F-86F *Sabre*. No dia 31, os F-86F n.º 5347 e 5360, tripulados pelo Tenente-Coronel PILAV Vítor Rodrigues da Silva e pelo Capitão PIL João Gonçalves Roda, efetuaram o último voo do venerável caça que serviu na FAP ao longo de 22 anos.

A partir desta data, a Esquadra 201 ficou a operar apenas os T-38A Talon numa situação inédita que se prolongaria durante um período de dez meses, até à desativação da Esquadra no dia 1 de junho de 1981.

No dia 11 de setembro, uma parelha de T-38 deslocou-se até à Base Aérea de Talavera La Real (Badajoz) no âmbito da participação num Exercício «Red Eye». Este Exercício periódico, organizado pelo *Ejército del Aire* no sentido de testar o sistema de defesa aéreo do país vizinho, contava habitualmente com a participação de aeronaves portuguesas. Nesta deslocação tomaram parte o Tenente-Coronel PILAV José Oliveira Simões,

Tenente-Coronel PILAV Jorge Graça e Melo, Tenente PILAV Eugénio Rodrigues Coelho e o Tenente PILAV José Brito Oliveira.

Em novembro deu entrada nas OGMA mais um T-38A para uma intervenção profunda de manutenção (IRAN). O T-38A n.º 10868 juntou-se ao n.º 10843, já imobilizado desde julho.

No dia 16 de dezembro foi efetuada nova deslocação à Base Aérea de Talavera La Real (Badajoz), no âmbito de uma missão de teste do sistema de defesa aérea espanhol. A parelha de T-38, desta vez teve como tripulantes o Capitão PIL Eugénio Bolais Mónica, Capitão PIL João Gonçalves Roda, Tenente PILAV Carlos Pereira Guerra e Tenente PILAV Francisco Martins Baptista.

O ano de 1981 teve o seu início marcado pela imobilização de mais um avião da frota. No dia 9 de janeiro o T-38A n.º 10853 deu entrada nas OGMA, para uma inspeção de 300 h/v. A frota T-38A ficou assim reduzida a três unidades.

Esta limitação crescente na disponibilidade das aeronaves era fruto natural da situação provocada pelo facto dos T-38A entrarem quase simultaneamente nos mesmos ciclos periódicos de manutenção profunda. Numa frota de reduzida dimensão como a operada pela FAP (seis aviões), esta era uma situação, apesar de expectável, preocupante.

A situação viria, no entanto, a ser amenizada com a disponibilização de um segundo lote de seis T-38A, por parte do governo Norte-americano, ao abrigo do programa de assistência a países aliados na área da defesa, o *Foreign Military Sales*. Os aviões provenientes da 82nd *Flying Training Wing* (Williams AFB, Arizona), 12th *Flying Training Wing* (Randolph AFB, Texas), 64th *Flying Training Wing* (Reese AFB, Texas) e 14th *Flying Training Wing* (Columbus AFB, Mississippi) foram reunidos, em dezembro de 1980, nas instalações da Sacramento *Air Logistics Area*, em McClellan AFB (Califórnia), onde foram preparados para transporte.

## A chegada do segundo lote de T-38A

À semelhança do ocorrido quatro anos antes, com a entrega do primeiro lote de T-38A, os aviões chegaram a Portugal, desmontados, a bordo de um gigante C-5A *Galaxy* da USAF. Desta vez, o local de aterragem não

foi o Aeroporto da Portela, mas sim a pista de Alverca. No dia 21 de janeiro de 1981, aterrou em Alverca o C-5A *Galaxy* «70-0462», ao serviço da 60th *Military Airlift Wing* (60th MAW), sediada em Travis AFB, na Califórnia. O acontecimento foi largamente difundido na imprensa escrita da época, tendo em conta a dimensão inusitada do avião de transporte, raramente avistado em Portugal. Neste segundo lote estavam incluídos os T-38A com os seguintes números de série USAF: 61-0815, 61-0837, 61-0840, 61-0862, 61-0872 e 61-0903.

Depois de montados, inspecionados e testados em Alverca, os «novos» T-38A foram transferidos gradualmente para a BA5, ao longo dos meses seguintes, reforçando a capacidade de operação da Esquadra 201 «Falcões».

Foi por esta altura que foram alteradas as identificações individuais dos aviões, assumindo os números de cauda na série 2601 a 2612. Os T-38A integrantes do primeiro lote abandonaram as inscrições USAF, sendo substituídas pelos números de cauda FAP, n.º 2601 a 2606. Os primeiros a sofrer esta alteração, logo no início de fevereiro, são dois dos T-38A do primeiro lote, ainda ativos, os n.º 10890 e 10897 que passaram a assumir respetivamente a identificação FAP n.º 2604 e 2605. O T-38A n.º 2605, poucos dias depois de ter adquirido a nova matrícula, deu entrada nas OGMA para uma inspeção de 300 h/v. Os T-38A do segundo lote, à medida que foram integrados operacionalmente, receberam o correspondente número de cauda FAP. O primeiro foi o n.º 2612 (61-0903), ainda em fevereiro.

No dia 10 de março decorreu, na BA5, a reunião da «Comissão para a Recepção Técnica dos Aviões T-38ª», na Esquadilha de Abastecimento, para proceder à aceitação dos seis aviões recentemente entregues. Presentes, o Tenente-Coronel PILAV Jorge Graça e Melo, o Major ENGAER Francisco Pinto Ferreira e o Capitão TMMA José Carneiro.

Segundo nota interna da Esquadra 201, o Curso de Instrutor de Pilotagem em T-38A 1/80 teve a conclusão no dia 27 de março de 1981. Neste curso foram formados três novos pilotos instrutores em T-38, Capitão PIL João Gonçalves Roda, Tenente PILAV Francisco Martins Baptista e Tenente PILAV José Brito Oliveira.

No dia 21 abril foi assinalado o final do Curso de Qualificação em T-38A 1/81, no qual concluíram a qualificação em T-38, o Major PILAV Manuel Taveira Martins (Comandante da Esquadra 103) e o Major PILAV Duarte Cândido Reis.

No dia 27 de abril deu entrada nas OGMA o T-38 n.º 2606 para uma inspeção de 300 h/v. Nesta altura apenas um T-38 do primeiro lote, o n.º 2604, se mantinha em atividade. No início de maio foi realizado um intercâmbio com a Ala 73, sediada na Base Aérea de Talavera La Real (Badajoz) e equipada com os SF-5A/B.

## A transferência dos T-38 para a Esquadra 103

No âmbito do processo de preparação para a receção dos A-7P Corsair II, a BA5 adaptou a sua estrutura operacional à nova realidade que, entretanto, começava a ganhar forma. Neste contexto, no dia 1 de junho de



Parelhagem de T-38A em voo junto ao litoral português, em 1981.

1981 foi desativada a Esquadra 201 e simultaneamente ativada a Esquadra 302. Herdeira da tradição e legado histórico dos «Falcões», a Esquadra 302 foi criada para enquadrar a operação do novo sistema de armas. Com esta reorganização, a operação dos T-38A passou para a égide da Esquadra 103 «Caracóis», onde foi criada uma estrutura a duas Esquadrilhas. A Esquadra 103 voltou assim, pela segunda vez na sua história, a compreender duas Esquadrilhas independentes, equipadas com frotas de aeronaves distintas: T-33A e T-38A.

Os pilotos operacionais à data integrados na Esquadra 201 foram colocados na nova Esquadra 302 (Tenente-Coronel PILAV Vítor Rodrigues da Silva, Major PILAV Cândido Duarte Reis, Capitão PIL Eugénio Bolais Mónica, Tenente PILAV Carlos Pereira Guerra, Tenente PILAV José Araújo Pinheiro, Tenente PILAV José Ramos Tareco, Tenente PILAV Luís Pinto de Almeida) e na Esquadra 103 (Capitão PIL João Gonçalves Roda, Tenente PILAV Francisco Martins Baptista e Tenente PILAV José Brito Oliveira, pilotos já qualificados como instrutores em T-38).

Representação da Esquadra 201 na Base Aérea de Beauvechain (Bélgica) aquando do primeiro «squadron exchange» realizado pelos «Falcões», em maio de 1979  
(Foto: Tenente-General PILAV José Oliveira Simões).

Enquanto o processo de formação no A-7P Corsair II não teve início, o que só se viria a verificar em 12 de setembro, com o Curso Preliminar de Instrução Teórica (CITA), os pilotos integrantes do núcleo inicial da Esquadra 302 mantiveram a sua proficiência voando o T-38A. O Curso de Adaptação em A-7P, ministrado nas instalações do fabricante, a empresa Vought, localizada em Dallas (Texas, E.U.A.) teve o seu arranque a partir de 21 de outubro.

No dia 29 de junho, no âmbito das comemorações do 29.º Aniversário da FAP, a Esquadra 103 assegurou uma demonstração de *performance* com um T-38A, pilotado pelo Capitão PIL João Gonçalves Roda, no Aeródromo de Viseu.

No dia 10 de julho, o Capitão PILAV Armando Teixeira Marques concluiu o Curso de Instrutor de Pilotagem em Avião T-38A 1/81, tornando-se no mais recente piloto instrutor na aeronave.

Entre os dias 20 e 24 de julho foi realizada uma visita de intercâmbio à Ala 21, na Base Aérea de Morón de La Frontera (Sevilha). Para o efeito foram mobilizados quatro T-38A (n.º 2608, 2609, 2611 e 2612) e um grupo de oito pilotos, da Esquadra 103 (Major PILAV Manuel Taveira Martins, Capitão PIL João Gonçalves Roda, Tenente PILAV Francisco Martins Baptista e Tenente PILAV José Brito Oliveira) e da Esquadra 302 (Major PILAV Cândido Duarte Reis, Tenente PILAV José Araújo Pinheiro, Tenente PILAV José Ramos Tareco e Tenente PILAV Luís Pinto de Almeida).



A partir do dia 27 de julho, data do ingresso nas OGMA do n.º 2604 para uma inspeção de 300 h/v, a frota ficou temporariamente (e novamente) reduzida a seis aeronaves.

Entre agosto e outubro, em virtude de estarem a decorrer obras de asfaltagem da pista, os meios aéreos da BA5 foram deslocados para a BA11, operando em regime de Destacamento. Durante o período de operação a partir da BA11, as manobras de aterragem em Monte Real eram executadas no percurso de circulação de aeronaves (*taxiway*). Estas só eram permitidas a pilotos instrutores para troca de avião, em situações de entrega de aeronave para ações de manutenção.

A atividade dos T-38A, agora integrados na Esquadrilha T-38 da Esquadra 103, seguiu, entretanto, o seu curso, assegurando as missões que já lhes estavam atribuídas na Esquadra 201, nomeadamente, manutenção de proficiência de pilotos e controladores de interceção na missão de defesa aérea, incluindo em missões de escolta. A título de exemplo, no dia 23 de outubro, no âmbito de uma destas missões, uma parelha de T-38A, pilotados pelo Tenente PILAV Francisco Martins Baptista e pelo Capitão PIL João Gonçalves Roda, acompanhou a chegada do DC-9 «MM62012/31-12», avião que transportava o Presidente italiano Sandro Pertini, ao Aeroporto da Portela.

Entre os dias 2 e 6 de novembro, os T-38 foram mobilizados para participar no Exercício «Júpiter 81», atuando em regime de destacamento a partir da BA6, no Montijo.

## O início da participação da FAP no Programa ENJJPT

No final de novembro de 1981, o Tenente PILAV Francisco Martins Baptista foi colocado no *Euro-NATO Joint Jet Pilot Training Program* (ENJJPT), em Sheppard AFB (Texas, E.U.A.), iniciando uma colaboração da FAP neste Programa que perdurou até ao ano 2009. O ENJJPT foi criado oficialmente no dia 23 de outubro de 1981, como um Programa multinacional, com o objetivo de proporcionar a formação de pilotos para as Forças Aéreas dos países integrantes da NATO/OTAN, num ambiente cooperativo, com recursos partilhados. Portugal participou no Programa desde o seu início, em regime de *short fall*, ou seja, atribuindo pilotos instrutores (PI), para suprir

as faltas dos países que formavam alunos, mas não conseguiam providenciar o número acordado de PI. No total, 22 pilotos da FAP exerceram funções de piloto instrutor no ENJJPT, entre 1982 e 2009, nas aeronaves utilizadas pelo Programa: o T-37C e o T-38A. O Tenente PILAV Francisco Martins Baptista foi o primeiro piloto português a exercer as funções de PI em T-38A, ao passo que o Tenente PILAV Fernando Silva Dias foi o primeiro PI português em T-37C.

No dia 24 de dezembro de 1981 chegaram à BA5 os primeiros A-7P Corsair II depois de um voo transatlântico, proveniente dos E.U.A., com escala na Base Aérea n.º 4, nas Lajes (Açores). À chegada a Monte Real, num gesto simbólico de boas-vindas, foram acompanhados em voo pelos T-38 da Esquadra 103.

No final do ano de 1981, o primeiro ano em que a FAP operou os 12 T-38A, a situação da frota era a seguinte:

N/C	N/S	Situação	H/T	HDUI	HD
2601 (10843)	61-0843	IRAN	8.303:15	-	0
2602 (10853)	61-0853	Inspeção 300 h	7.540:35	-	0
2603 (10868)	61-0868	IRAN	8.064:45	-	0
2604 (10890)	61-0890	Inspeção 300 h	8.541:10	-	0
2605 (10897)	61-0897	Inspeção 300 h	9.036:10	-	0
2606 (10915)	61-0915	Inspeção 300 h	7.922:15	-	0
2607	61-0815	P	9.181:35	157:45	142:15
2608	61-0837	P	9.173:35	100:45	199:15
2609	61-0840	P	8.800:00	147:45	152:15
2610	61-0862	MB	8.992:50	18:50	281:10
2611	61-0872	P	9.239:45	84:50	215:10
2612	61-0903	FS	9.330:00	117:35	182:25

N/C – N.º de cauda, N/S – N.º de série, H/T – Horas totais, HDUI – Horas desde a última inspeção, HD – Horas disponíveis, P – Pronto, MB – Manutenção de Base, FS – Fora de serviço.

Com uma taxa anual de esforço de 800 h/v aprovada para o ano de 1981, foram voadas ao longo desse ano 714 horas, o que representa cerca de 89% do total atribuído. No início de 1982 o Capitão PIL João Gonçalves Roda passou à situação de Reserva, ficando apenas um instrutor colocado na Esquadrilha de T-38, o Capitão PILAV José Brito Oliveira.

No dia 24 de março, uma delegação da Northrop fez uma visita às OGMA, para aquilatar a situação dos trabalhos

de manutenção da frota T-38A que estavam em curso. Nas OGMA encontravam-se, à data, a totalidade dos aviões do primeiro lote: os n.º 2601 e 2603 estavam no hangar, sem pintura e aguardando prosseguimento dos trabalhos de inspeção profunda, ao passo que os restantes quatro aviões estavam na placa, aguardando o início das inspeções de 300 h/v.

O ano de 1982 foi um ano de reduzida atividade na Esquadilha de T-38, em face da situação conjuntural. No entanto, em 27 de junho o T-38 fez a sua habitual aparição no Festival Aéreo integrado nas comemorações do 30.º Aniversário da FAP, que esse ano tiveram lugar na cidade de Évora. O Capitão PILAV José Brito Oliveira assegurou a demonstração de *performance* realizada no evento.

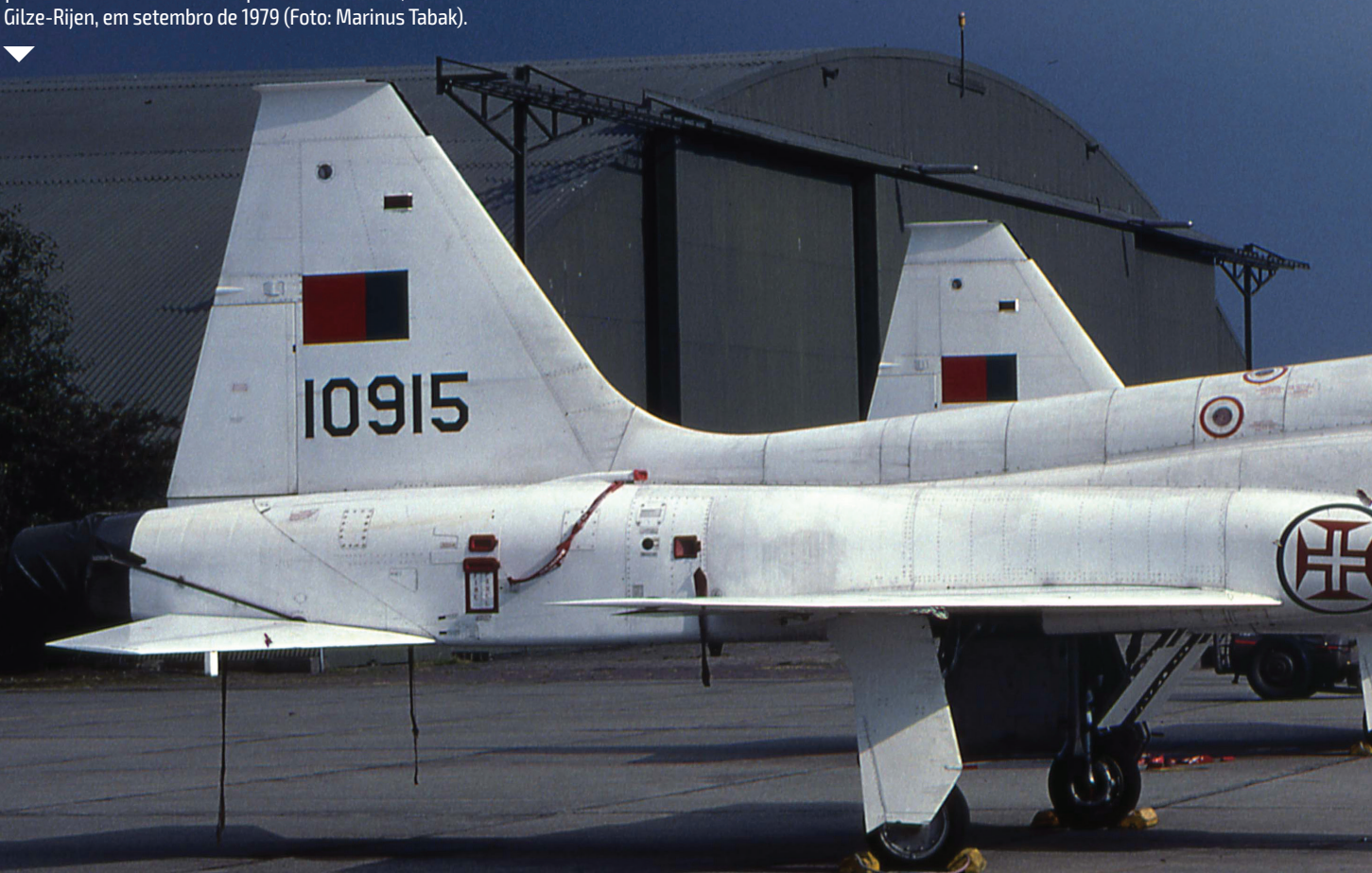
Ainda antes do final do ano, o quadro de instrutores em T-38 foi reforçado com o Capitão PILAV Carlos Santos Donato, que obteve a sua qualificação de instrutor em outubro desse ano.

T-38A ao serviço da Esquadra 201, durante o intercâmbio que esta Esquadra realizou com o «316 Squadron» holandês, na Base Aérea de Gilze-Rijen, em setembro de 1979 (Foto: Marinus Tabak).

## Os T-38 na instrução avançada de pilotagem de aviões de combate

Com a transferência para a Esquadra 103, a operação dos T-38A, embora sem definição das missões específicas atribuídas, passou progressivamente a ser focada na instrução avançada de pilotagem de aviões de combate. O T-38A foi utilizado como plataforma de adaptação às aeronaves de alta *performance*, nomeadamente o A-7 Corsair II, antes dos pilotos ingressarem nas Esquadras responsáveis pela operação daquele avião: a Esquadra 302 «Falcões», inicialmente, e a Esquadra 304 «Magníficos», mais tarde, a partir de 1984. Esta formação complementar em T-38 foi sistematizada e disponibilizada a vários pilotos recém brevetados nos E.U.A., a partir de 1983, com o objetivo de os adaptar aos procedimentos operacionais locais.

Em 1983 estavam colocados dois instrutores permanentes em T-38A na Esquadra 103, assegurando a atividade de instrução naquela aeronave: o Capitão PILAV Carlos Santos Donato e o Capitão PILAV José Brito





Oliveira. Em 1983 foram colocados na Esquadra 103 para adaptação, nas condições atrás referidas, os Alferes PILAV António Allen Revez, António Ramos Leitão e Valdemar Oliveira Cabral. Com o objetivo de aumentar o número de pilotos disponíveis para operar o A-7P Corsair II, ainda em 1983, foi proporcionada formação complementar em T-38A aos Tenentes PIL Carlos Cunha Soares e Adérito Gomes Patrício, através de um «Curso Complementar Avançado em Aviões de Combate» (CCAAC T-38 1/83).

Durante o mês de junho, entre os dias 6 e 13, foi efetuado um intercâmbio de Esquadras na Base Aérea de Morón de La Frontera (Sevilha). Uma parelha de T-38, tripulada pelo Capitão PILAV Carlos Santos Donato, Capitão PILAV José Brito Oliveira, Tenente PIL Carlos Cunha Soares e Tenente PIL Adérito Gomes Patrício, deslocou-se até aquela Base Aérea espanhola, em representação da Esquadra 103.

Em agosto e outubro de 1983, o T-38A n.º 2601 esteve envolvido em dois incidentes. No primeiro sofreu uma perda de compressor e no segundo, durante uma aterragem em condições atmosféricas adversas, como resultado de uma situação de hidroplanagem, esteve envolvido numa situação mais grave. O T-38A, pilotado pelo Major PILAV Armando Teixeira Marques, na sequência da aterragem só ficou imobilizado após engate na barreira de retenção colocada no final da pista, com rebentamento de um pneu e danos na asa esquerda.

Em 1984, a Esquadrilha de T-38 foi reforçada com dois novos instrutores: o Capitão PILAV Eugénio Rodrigues Coelho e o Capitão PILAV Manuel Drago Fialho, mas perdeu o contributo do Capitão PILAV Carlos Santos Donato, que integrou o núcleo inicial da Esquadra 304 «Magníficos», a nova Esquadra de A-7P Corsair II da FAP, formada em outubro de 1984, e do Capitão PILAV José Brito Oliveira que foi colocado como instrutor de T-38 no Programa ENJJPT, em Sheppard AFB, nos E.U.A., no final de 1984, na sequência da nomeação para o período 1985-88. No dia 1 de julho, durante as comemorações do 32.º Aniversário da FAP, realizadas na cidade de Vila Real, os T-38 da Esquadra 103 voltaram a fazer representar-se, através de uma demonstração de *performance* a solo e de uma passagem em formação de quatro aeronaves.

Durante o ano de 1984 foram efetuados vários cursos de requalificação em T-38 para pilotos brevetados nos E.U.A., já com experiência da aeronave. Os Tenentes PILAV Durval Gomes Ribeiro, Luís Pedro Custódio, Vítor Alves Francisco, Carlos Barata dos Santos, Manuel Gonçalves das Neves, Alfredo Garcia Mendonça, Henrique Henriques da Silva e Joaquim Soares de Almeida, após conclusão destes cursos foram colocados nas Esquadras 302 e 304.

No dia 1 de agosto deu-se um incidente com o T-38A n.º 2609. O avião, pilotado pelo Tenente PILAV António Ramos Leitão, sofreu o rebentamento de um pneu durante a fase de aterragem.

No dia 4 de outubro de 1984, as comemorações do 25.º Aniversário da BA5 foram abrilhantadas pelo sobrevoo de uma formação mista com as aeronaves operadas



pelas Esquadras de Voo da Unidade. A formação foi constituída por quatro A-7P Corsair II, três T-33A Shooting Star e três T-38A Talon. Neste mesmo dia foi formalmente ativada a Esquadra 304 «Magníficos», a segunda Esquadra de A-7P Corsair II da FAP.

No início de 1985, no dia 21 de fevereiro, deu-se um incidente grave com o T-38A n.º 2611 que causou sinais de alarme sobre a situação estrutural da frota. O avião, tripulado pelo Capitão PIL Manuel Drago Fialho, tendo como copiloto o Tenente PILAV Manuel Gonçalves das Neves, durante uma curva de perseguição a 4G com 400 a 420 kts (aproximadamente 741 a 778 Km/h) de velocidade e a voltar para a direita, quando transitava para a atitude de nariz em cima, rolou bruscamente para a esquerda não ultrapassando os 90°. Verificando visualmente as asas foi detetado que a ponta da asa esquerda estava seriamente danificada.

T-38A Talon n.º 2606, o último T-38A do primeiro lote de seis aviões recebido pela FAP em janeiro de 1977 (Foto: Amável Vicente Dias).

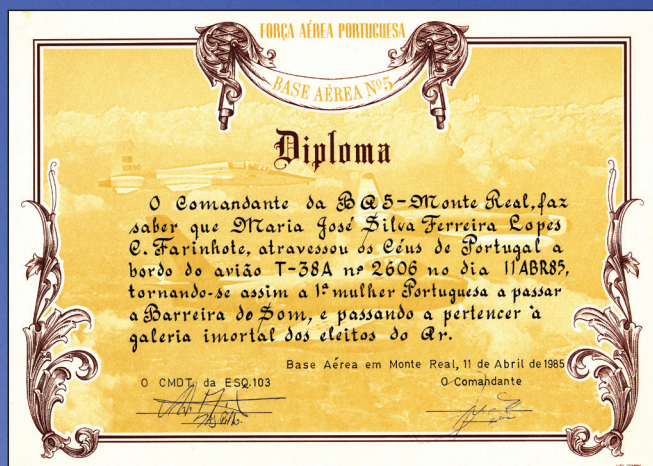
No dia 11 de abril, em voo de cortesia realizado no T-38 n.º 2606, tendo como piloto o Capitão PIL Manuel Drago Fialho, a Dra. Maria José Farinhote, aluna do Curso de Defesa Nacional de 1985, tornou-se na primeira mulher portuguesa a ultrapassar a barreira do som.

No dia 30 de junho, a demonstração de *performance* de um T-38 da Esquadra 103 integrou, uma vez mais, o Festival Aéreo realizado no âmbito das comemorações do 33.º Aniversário da FAP, desta vez na cidade da Covilhã.

No início de julho, o Capitão PILAV Francisco Martins Baptista regressou à Esquadra 103, terminada a comissão realizada no ENJJPT.

No final de 1985, a Esquadrilha de T-38 integrava três pilotos instrutores: o Capitão PILAV Eugénio Rodrigues Coelho (Comandante da Esquadrilha), Capitão PILAV Francisco Martins Baptista e o Capitão PIL Manuel Drago Fialho. Em formação, aguardando colocação nas Esquadras A-7P Corsair II, estavam sete pilotos: Capitão PIL Fernando Marques Ferreira, Capitão PILAV Jorge Melo Ramalho, Tenente PILAV António Pinto Soares, Tenente PILAV Mário Sousa Bento, Tenente PILAV António Teles Cepêda, Tenente PILAV José Ferreira de Azevedo e Tenente PILAV Joaquim Torres Ferreira.





Diploma atribuído à Dra. Maria José Farinhote, a primeira mulher portuguesa a ultrapassar a barreira do som, em 1985, a bordo de um T-38A.

Em fevereiro de 1986, o Capitão PILAV Eugénio Rodrigues Coelho abandonou as funções exercidas na Esquadrilha de T-38, tendo sido colocado na Esquadra 302.

No dia 22 de junho realizou-se na BA5 o Festival Aéreo integrado nas comemorações do 34.º Aniversário da FAP. Na abertura do referido Festival, o Capitão PILAV Francisco Martins Baptista, em T-38, e o Capitão PILAV José Ramos Tareco, em A-7P, surpreenderam o público com um cruzamento, à vertical da pista, voando em direções opostas a cerca de 400 kts.

No início de outubro, a Esquadra 103 recebeu a visita de uma representação da Esquadra de treino da *Royal Air Force*, equipada com Hawk T1, o «4 *Flying Training Squadron*», sediado na Base Aérea RAF Valley (País de Gales), em mais um *squadron exchange*.

No final de outubro, o Capitão PILAV Francisco Martins Baptista foi transferido para o Instituto de Altos Estudos da Força Aérea (IAEFA), para frequentar o Curso Geral de Guerra Aérea. A Esquadrilha de T-38 ficou assim reduzida apenas a um piloto instrutor, o Capitão PIL Manuel Drago Fialho e a um piloto instrutor em formação, o Capitão PIL Joaquim Fernandes Seixas, entretanto colocado na Esquadrilha. Foi neste formato reduzido, em termos de recursos humanos, que se processou a transferência programada da atividade operacional de instrução avançada de pilotagem de aviões de combate, em T-38, de Monte Real para um novo local.

No início de 1987, dez anos depois da chegada a Portugal, os T-38 iriam rumar à sua segunda casa: a Base Aérea n.º 11, em Beja.

*Um especial agradecimento ao Tenente-General José Oliveira Simões, Tenente-General José Ramos Tareco e Major-General Francisco Martins Baptista pela revisão técnica do artigo. ✈*

## PROGRAMA PEACE TALON





ARTIGO  
HISTÓRICO  
25

# CENTENÁRIO GRANJA DO MARQUÊS



2ª Parte



Perspetiva registada de noroeste  
na altura em que a propriedade era  
utilizada pela Quinta Regional de Sintra.

## O “DE HAVILLAND CANADA DHC-1 CHIPMUNK”

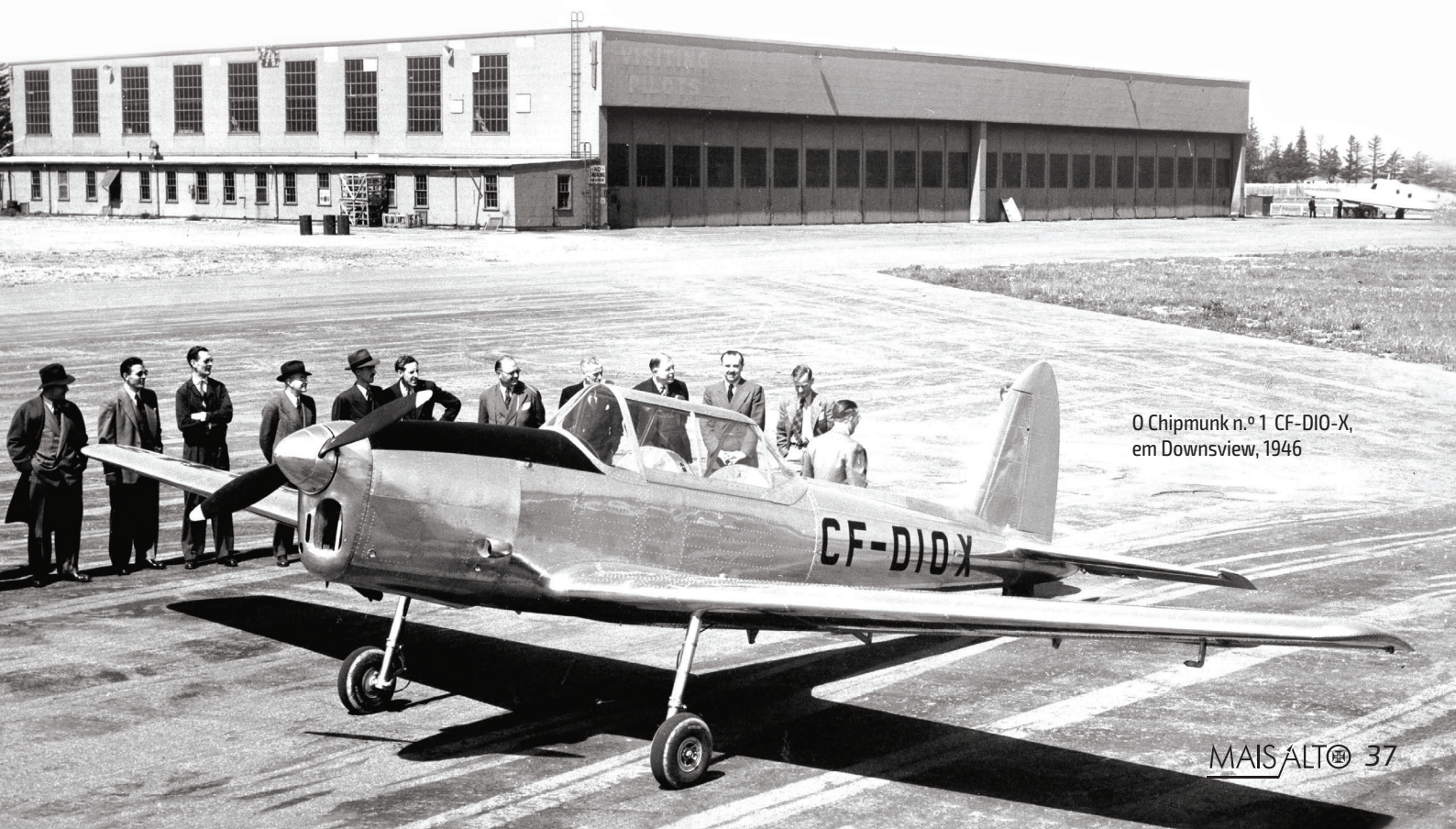
Texto: Capitão de Polícia Aérea Pedro Ventura  
Historiador e Investigador em História da Aviação Militar Portuguesa

Muitas foram as aeronaves que, ao longo de dez décadas, cruzaram os céus da Granja do Marques, fazendo com que a Base Primeira fosse, ano após ano, afirmando a sua posição no panorama aeronáutico nacional não só enquanto berço da Aeronáutica Militar lusa, mas igualmente como continuadora do ADN aeronáutico aqui criado. Foi nestas terras que voaram muitos dos ilustres pioneiros da aviação militar em Portugal, mas foi também por estes céus que perpetuaram a nossa história algumas das mais emblemáticas aeronaves da aeronáutica militar nacional. Dos históricos Caudron G.III aos Vickers Valparaíso II, do De Havilland DH-84 Dragon ao North-American T-6, foram três dezenas e meia as aeronaves que, ao serviço da Base Aérea n.º 1, serviram Portugal.

Mas nenhuma com a longevidade do DHC-1 Chipmunk, aeronave que comemora, no corrente ano, os seus 70 anos a voar em espaço aéreo nacional, e que em setembro de 2021 celebrará a sua primeira aterragem na pista da Granja.

Embora esteja igualmente umbilicalmente ligada tanto à Base Aérea n.º 2 como à Base Aérea n.º 7, foi nos terrenos outrora conhecidos como Quinta Regional de Sintra que a história desta aeronave ao serviço da Força Aérea se iniciou, e onde ainda tal percurso perdura.

Em 1945 tornou-se evidente que o avião biplano de instrução elementar até então em uso por mais de duas dezenas de países na aviação militar, o De Havilland DH-82 Tiger Moth, se encontrava obsoleto, sendo urgente a sua substituição por uma aeronave mais moderna e que fosse ao encontro das necessidades de instrução elementar de futuros pilotos. Empenhada, à data, no desenvolvimento e fabrico de aeronaves como o DH-115 Vampire, o DH-112 Venom ou o DH-104 Dove, a De Havilland haveria de entregar à sua subsidiária canadiana, a De Havilland Canada (DHC), a tarefa «(...) de projectar um novo avião para substituir os Tiger Moth» (CARDOSO, 2009, p. 201).



O Chipmunk n.º 1 CF-DIO-X,  
em Downsview, 1946

Com o primeiro protótipo (de dois) concluído em maio de 1946, o CF-DIO-X (serial number 1) daria assim origem ao primeiro DHC-1 Chipmunk, tendo o primeiro voo sido realizado no dia 22 de maio de 1946, em Downsview, Toronto. Dois anos volvidos e a Royal Canadian Air Force começaria a receber as suas primeiras aeronaves, designadas Chipmunk T.1, sendo que também neste ano a Royal Air Force optaria pelo Chipmunk enquanto aeronave de instrução, facto que levaria a que a produção deste aeronave passasse igualmente a ser realizada pela De Havilland britânica (modelo DH-Chipmunk T-10 e, posteriormente, o modelo T.20, destinado a exportação).

No caso português, também a Aeronáutica Militar (AM) adotaria o De Havilland DHC-1 Chipmunk, precisamente a versão de exportação T-20, por forma a gradualmente substituir o DH-82 Tiger Moth enquanto aeronave de instrução elementar de pilotagem.

Atendendo à Ordem de Serviço n.º 139 de 19 de junho de 1950 das OGMA, verifica-se que foram realizados no dia 13 de junho de 1950, pelos Major Mira Delgado e Capitães Fernando Alberto de Oliveira e António Francisco de Aguiar, três voos de experiência, de 30 minutos cada. A AM acabaria assim por formalizar a aquisição de dez aeronaves, produzidas em Inglaterra, tendo sido fornecidas a coberto de uma ordem de compra datada de 5 de fevereiro de 1951, dando origem à aquisição dos *construction number* C1-0261, 0255, 0286, 0280, 0298, 0351, 0299, 0292, 0346 e 0365, matrícula 1301 a 1310 respetivamente.

Tendo então como primeira colocação a Escola Militar de Aeronáutica de Sintra, situada na Base Aérea n.º 1, os novos DHC-1 começaram desde logo a função de, gradualmente, substituir os Tiger Moth nas suas funções de instrução elementar. Os registos das primeiras aterragens na Base Primeira datam de 18 de setembro de 1951, pelo Chipmunk 1305, cabendo ao Alferes Vaz Nunes esta histórica marca. Ao longo desse mesmo dia chegariam igualmente os N/C 1304, 1301 e 1302, conforme quadro na página ao lado.

Em correspondência com a Ordem de Serviço n.º 277 da Base Aérea n.º 1, datada de 4 de outubro de 1951, verificamos que no campo «Aumentos de Material» a

esta Unidade figuram os primeiros Chipmunk adquiridos em Inglaterra, com os números 1301 a 1305, conforme se transcreve: «*Em conformidade com o despacho de S. Ex.ª o Comandante Geral da Arma exarado à margem do auto de recepção dos artigos de Material Aeronáutico (...), sejam aumentados à carga de Material Aer.º, desta Unidade o seguinte: Cap. 1.º – AVIÕES:- Aviões “CHIPMUNK” n.ºs 1301-1302-1303-1304-1305, equipados, respectivamente c/ motor Gipsy Major 10 Mk. 2, v/u. 337.500\$00.*» (OS n.º 277 da BA1, de 04 de outubro de 1951). As aeronaves com as matrículas 1306 a 1309 teriam o seu aumento à carga da BA1 no dia 7 de novembro, sendo o 1310 aumentado à carga de material aeronáutico da Unidade a 5 de dezembro de 1951.

A criação da Força Aérea (FA) enquanto ramo independente no seio das Forças Armadas Portuguesas levaria a que esta absorvesse as aeronaves até então atribuídas à Aeronáutica Militar, fazendo parte destas os dez DHC-1 adquiridos em Inglaterra. No mesmo ano de 1952, e fruto da reorganização do jovem Ramo, assistiu-se à transferência da instrução elementar de pilotagem para o Centro de Aviação de Aveiro, em São Jacinto, ficando, no entanto, alguns adstritos à BA1. No fundo, o diploma legal determinava que «*A preparação de pilotos, até aqui concentrada numa única base aérea, é agora distribuída por duas, em ambas se melhorando a quantidade do pessoal instrutor*» (DL n.º 37071, de 31 de dezembro de 1952). Julga-se pertinente este enquadramento pois será por esta maioria de razões que se assistirá, na segunda metade da década de 50, à reunião de um substancial número de Chipmunks em São Jacinto, ficando apenas algumas aeronaves deste tipo na BA1 para pequenas missões de transporte e treino, bem como ao Aeródromo da Portela, em Lisboa. «*Com a independência da Força Aérea em 1952, a Escola integrada na BA1 voltou a chamar-se Escola Militar de Aeronáutica, embora as suas funções sofressem algumas modificações. Assim, a instrução elementar passou a ser dada em S. Jacinto, com aviões “Chipmunk”, ficando a básica a ser administrada na B.A.1, com T-6 (Harvard). Concretizando: os cadetes da Academia Militar depois de receberem durante o 1.º ano, instrução elementar na B.A.7, frequentavam nos outros dois anos a B.A.1 onde iniciavam a básica com T-6 no final do 2.º ano do curso.*» (CARDOSO, 1963).



Primeiras aterragens de aeronaves DHC-1 Chipmunk na Base Aérea n.º 1, setembro de 1951

NO	MÊS	DIA	AVIÃO	PILOTO	FUNÇÃO	VIAGEM	DURAÇÃO
1951	SET	18	1305	ALF VAZ NUNES	PILOTO	ALVERCA - GRANJA	20M
1951	SET	18	1304	ALF BORBA	PILOTO	ALVERCA - GRANJA	20M
1951	SET	18	1301	ALF REBELO	PILOTO	ALVERCA - GRANJA	20M
1951	SET	18	1302	ALF AMARO	PILOTO	ALVERCA - GRANJA	20M
1951	SET	18	1303	ALF BORBA	PILOTO	ALVERCA - GRANJA	20M
1951	SET	20	1301	ALF REBELO	PILOTO	GRANJA-ALVERCA-GRANJA	145M
1951	SET	20	1301	1.º CAB BORGES	MECÂNICO	IDEM	IDEM
1951	SET	20	1303	TEN MAGRO	PILOTO	TREINO	50M
1951	SET	20	1303	ALF VAZ NUNES	PILOTO	IDEM	35M
1951	SET	26	1303	TEN RANGEL	PILOTO	IDEM	45M
1951	SET	26	1303	ALF AMORIM	PILOTO	IDEM	?
1951	SET	26	1303	ALF AMORIM	PILOTO	IDEM	45
1951	SET	26	1303	FUR CUNHA	MECÂNICO	IDEM	?
1951	SET	26	1301	ALF AMARO	PILOTO	IDEM	135M
1951	SET	26	1306	ALF VAZ NUNES	PILOTO	ALVERCA-GRANJA	135M
1951	SET	26	1306	ALF REBELO	PILOTO	ALVERCA-GRANJA	120M
1951	SET	26	1308	ASP MOTA	PILOTO	ALVERCA-GRANJA	135M
1951	SET	26	1309	ALF REBELO	PILOTO	?	125M
1951	SET	26	1309	ALF GIÃO	PILOTO	ALVERCA-GRANJA	100M
1951	OUT	30	1307	TEN MONTEIRO	PILOTO	?	20M

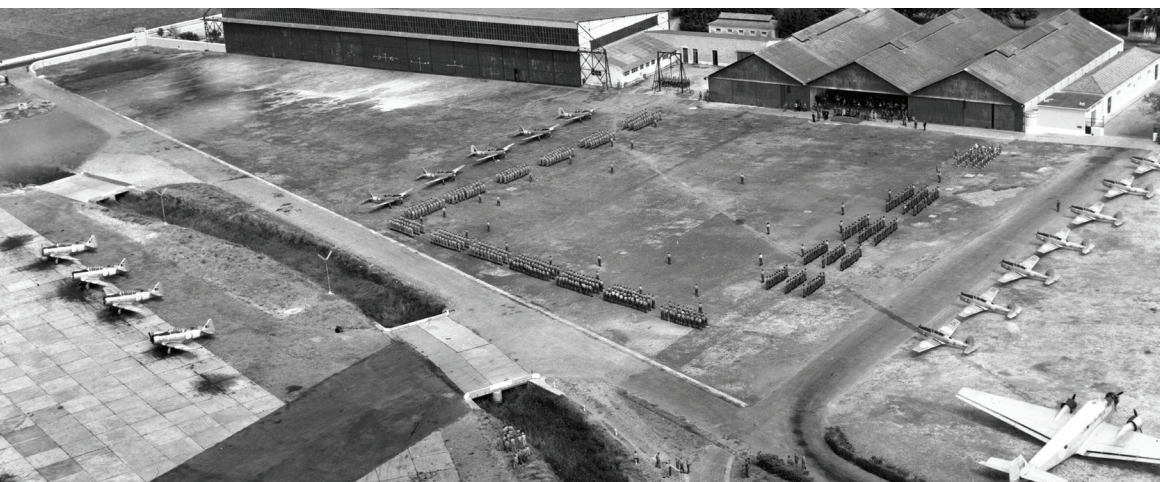
1951 Quatro dos aviões destinados a Portugal, em Hatfield, já com marcas nacionais, sendo o G5-18 tailandês.



O ano de 1952 marcaria o acordo para a construção, sob licença da De Havilland, dos primeiros seis Chipmunk destinados a equipar a Aeronáutica Militar Portuguesa construídos nas OGMA. Dando origem à construção de um total de 66 unidades produzidas em Alverca (mais dez importados), o último aparelho sairia então da linha de montagem no dia 13 de fevereiro de 1961, ostentando a matrícula FAP 1376, correspondente ao *constructor number* OGMA-66. A montagem em terras nacionais, sob patente, ficou, então a cargo das OGMA. Coube ao primeiro desta série (N/C 1301) a função de ser desmontado, servindo como modelo para os primeiros construídos em Portugal, sendo novamente montado e regressando à atividade operacional, vindo a perder-se em acidente em 29 de setembro de 1962, na povoação das Lameiras, do qual resultou a morte do Alferes Jorge Lachand e ferimentos no Primeiro-Cabo António Gomes

da Silva. Nas palavras do Major Fernando de Oliveira, em entrevista concedida à Revista do Ar em julho de 1954 «Foi sem dúvida uma experiência plena de curiosa sensação alinhar na pista, para o seu primeiro voo, o "Chipmunk" N.º 1311, cuja produção se acompanhou a par e passo, desde as mais pequenas peças até à montagem final. Descolagem e subida idênticas às dos aviões de fabrico inglês que estamos habituados a pilotar, notando-se maior suavidade devido ao emprego de hélice de madeira, estudada e fabricada em Alverca em substituição da hélice metálica de origem.» (OLIVEIRA, 1954, p. 78).

Em 1956 foram as OGMA informadas, pela De Havilland Aircraft Co., que a produção desta aeronave cessaria a breve prazo, devendo a FAP realizar as diligências tidas como adequadas por forma a assegurar todo o material



◀ Em baixo, à esquerda, quatro North-American T-6. Em baixo, à direita, visualiza-se ainda o Junkers JU-52 N/C 6316 (AHFA).



◀ O Chipmunk N/C 1305 junto aos hangares da BA1, em Sintra. Ao fundo, o T-6 N/C 1658 (AHFA).



necessário para a exploração da frota. Para dar resposta às necessidades a suprir foi realizado um estudo, levado a cabo pelo Tenente-Coronel Luís Ferreira de Oliveira o qual teria a superior aprovação tanto do General Costa Macedo como de Kaulza de Arriaga, e que apresentava que o número de aeronaves Chipmunk deveria ser o seguinte:

Instrução Elementar de Pilotagem		DIA	AVIÃO
BA5	BA1	18	AB1, BA2, BA3, BA6 e DGMA
30	12	18	6

Recorde-se que estes valores (total de 48 aeronaves) assentavam da premissa de que «(...) até Dezembro de 1956 as Forças Aéreas Portuguesas disporão de 42 aviões, 32 fabricados nas OGMA, 10 da encomenda em Inglaterra. Por determinação superior estão encomendados às OGMA, para serem entregues em 1957, 6 aviões (...). Prevendo que os aviões Chipmunk se manterão ao serviço por mais 6 anos, isto é, até ao final de 1962, tornar-se-á necessário um fabrico anual de 6 aviões, durante 5 anos a partir de 1957.» (Informação de 11 de outubro de 1956 da 2.ª Divisão, 1.ª Repartição da D. G. do S. E. da Aeronáutica).

Contudo, e no caso da BA1, o quantitativo de aeronaves encontrava-se bastante abaixo das necessidades de uma Unidade com as características desta, o que levou a que o Comandante apresentasse essas mesmas dificuldades, a 20 de outubro de 1956, ao Comandante da Instrução e Treino das Forças Aéreas (Nota n.º 554 de 20/10/1956 da BA1). Com o início da instrução de pilotagem dos cadetes alunos dos Cursos de Aeronáutica, cujo quantitativo apontava para 16 ou 17 instruendos, levava a que fosse manifestamente insuficiente a frota de sete Chipmunks

Piloto e Chipmunk: uma relação de proximidade que se vem prolongando no tempo (AHFA).



atribuída à BA1, com a agravante de muitos dos pilotos da FA utilizarem a Base Aérea n.º 1, e estas mesmas aeronaves, para executarem os seus voos, pelo que eram solicitadas mais duas a três aeronaves deste tipo.

A chegada a Portugal da frota Cessna T-37C, no final de 1962, obrigaria a substanciais alterações nos programas de instrução dos alunos de pilotagem, com os cadetes a serem instruídos em Chipmunk e, posteriormente, T-37, ficando reservada aos pilotos contratados a instrução no DHC-1, seguida de instrução em T-6, entretanto transferidos de Sintra para Aveiro.

Em virtude destes ajustes nos programas de instrução, foram transferidos em 1964 para a Base Aérea n.º 2 alguns Chipmunk destinados ao treino dos alunos da Academia Militar:

O Chipmunk N/C 1304 (AHFA)



«Assunto: Transferência de aviões CHIPMUNK para a Instrução de Pilotagem aos alunos da A.M.

1. Tendo merecido a aprovação do 2º SCEMFA a Proposta/Informação nº 31 desta Direcção (do Serviço de Recrutamento e Instrução), determinou-se pela nossa nota nº 792/Pº105/202 de 1 de Março de 1963 que fossem transferidos da BA1 para a BA2 15 aviões CHIPMUNK (ou o maior número possível).

2. (...) Da BA1 fomos informados, não haver possibilidade de transferir os 15 aviões anteriormente mencionados,

visto só existirem actualmente naquela Base 9 em condições de voar, estando os restantes fora de serviço por falta de peças, ou em reparação nas OGMA. Destes 9 aviões, propunha a BA1 que fossem transferidos apenas 7, visto necessitar de pelo menos 2 aviões deste tipo para ligação e treino de pilotos estranhos à Base que ali vão efectuar os seus voos.

(...)

4. (...) Por despacho do 1º SCEMFA foi determinada a transferência para a BA2 dos aviões CHIPMUNK presentemente distribuídos à BA1.»

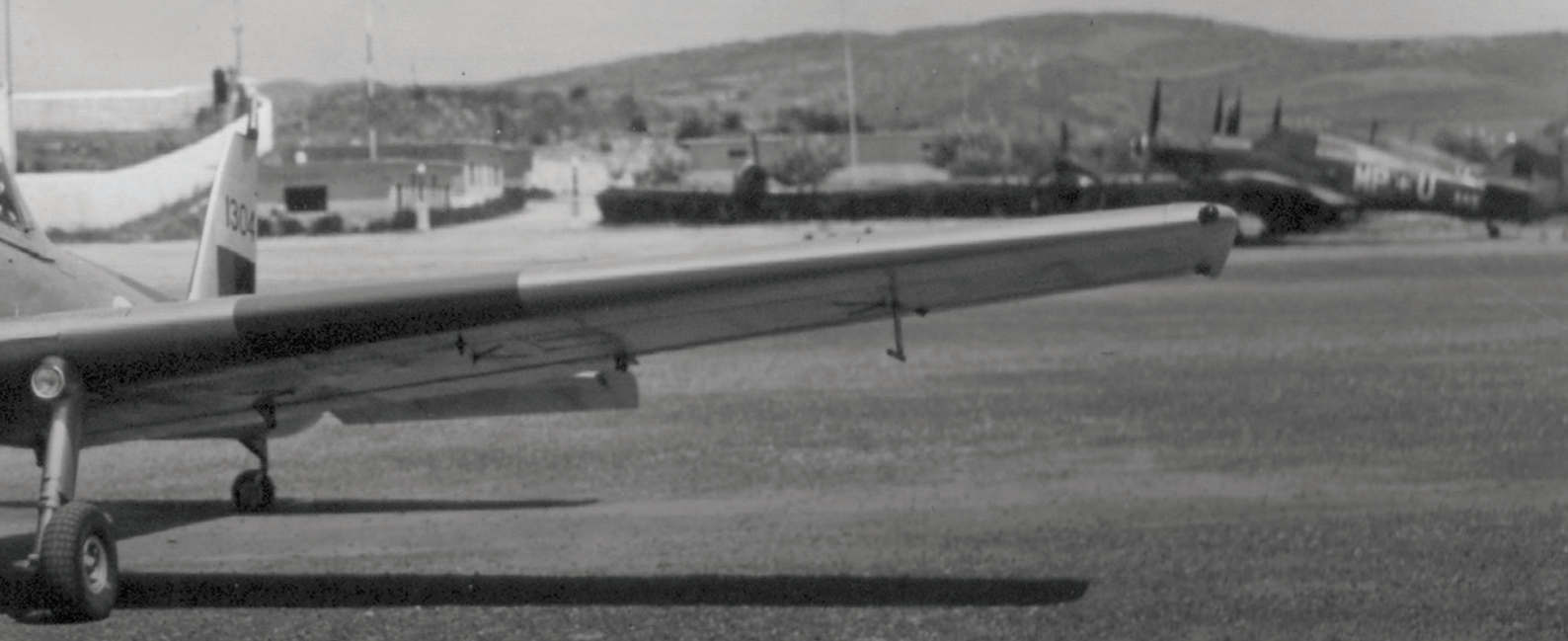
Esta situação voltaria novamente a ser alterada em setembro de 1970 com a transferência das aeronaves colocados na Ota e em Aveiro para a Granja do Marquês, a sua primeira e atual casa.

A BA1 concentrou, assim, toda a instrução elementar de pilotagem, ficando os T-6 afetos à BA7, alterando a sua designação de Esquadra de Instrução Elementar de Pilotagem para Esquadra de Instrução de Pilotagem (EIP).

Seria então na BA1 que o Chipmunk sofreria um dos seus mais curiosos incidentes. No dia 19 de dezembro de 1973, pelas 05H45, a BA1 foi assolada por vento ciclónico, que derrubou os portões do hangar Norte da Unidade, onde

1305, 1307, 1321, 1322, 1324, 1328, 1333, 1334, 1350, 1362, 1365, 1371, 1372, 1373, 1375 e 1376) fossem enviadas para Alverca, libertando assim espaço para a reunião das aeronaves danificadas, tendo tido o mesmo destino o BC danificado.

Do hangar Norte, o mais fustigado, seriam então extraídas oito aeronaves DHC cuja dimensão dos danos impossibilitava a sua reparação na Unidade, pelo que estes seriam enviados igualmente às OGMA para reparação (N/C 1302, 1316, 1311, 1327, 1332, 1345, 1355 e 1364). Por outro lado, e após observação e análise realizada pela equipa conjunta composta por elementos tanto da BA1 quanto das OGMA, concluir-se-ia que as restantes aeronaves danificadas seriam reparadas na



estavam abrigados 35 aviões Chipmunk (dos quais 26 prontos para voo, cinco em inspeção e quatro a aguardar IRAN), um CUB e um BC, os quais sofreriam danos cuja amplitude variava entre estruturas deformadas e hélices ligeiramente danificadas. Este evento causou igualmente estragos nas coberturas de dois dos hangares adjacentes onde se encontravam outras 13 aeronaves Chipmunk, os quais aguardavam igualmente IRAN.

Face a este evento, foi então ordenado pelo CEMFA que as 17 aeronaves que aguardavam IRAN (N/C 1304,

Unidade (N/C 1306, 1308, 1309, 1312, 1315, 1317, 1320, 1325, 1335, 1339, 1340, 1342, 1343, 1353, 1354, 1356, 1358, 1360, 1366, 1367, 1368, 1369 e 1370).

Volvido o novo ano, e logo a 8 de Janeiro de 1974, a Direção das OGMA informou a Direção do Serviço de Material, através da Nota n.º 715-SID, que concluída a primeira fase do programa de recuperação das aeronaves danificadas no temporal de 19 de Dezembro de 1973, a situação apresentava-se então com 25 aeronaves na BA1, das quais 22 pouco danificadas e que puderam ser repostas em voo pela manutenção da Unidade,

duas aeronaves que não sofreram danos e ainda outra aeronave que entretanto regressou de IRAN. Nas OGMA encontravam-se ainda duas aeronaves (N/C 1305 e 1316), mediamente danificadas, com um tempo previsto de reparação de dois meses; cinco aeronaves (N/C 1307, 1321, 1365, 1371 e 1373), não danificadas mas a necessitar de IRAN, com um tempo de paragem previsível de três meses; 12 aeronaves (N/C 1345, 1350, 1372, 1302, 1304, 1324, 1375, 1334, 1328, 1376, 1333 e 1322), mediamente danificados e a necessitar de IRAN; e cinco aeronaves muito danificadas, cujo destino proposto seria o abate (N/C 1311, 1327, 1332, 1362 e 1364).

Em outubro de 1974, a Esquadra de Instrução Elementar voltaria a conhecer nova transferência, desta vez retornando à BA2, dando-se desta forma cumprimento à Nota n.º 198 Pº 400.121 (10) da 3.ª Repartição do EMFA, datada de 23 de julho de 1974, a qual se transcreve:

«Assunto: *Transferência de Sub-Unidades de Voo.*

1. *P.O. CEMFA deverá ter lugar no decurso de OUT74 a transferência completa da BA1 para a BA2 da Esquadra de Instrução Elementar equipada com aviões CHIPMUNK.*

2. *A transferência em causa deverá compreender os seguintes aspectos:*

a. *Todo o material de voo bem como o respectivo equipamento auxiliar, ferramentas, sobresselentes, etc., isto é, tudo o quanto respeita à Esquadra de Instrução Elementar existente na BA1 em termos de operação, manutenção e abastecimento dos aviões CHIPMUNK.*

b. *Todo o pessoal navegante e técnico especialista directamente ligado à operação e apoio do material CHIPMUNK na BA1.»*

Em março de 1989 foram entregues à Academia da Força Aérea as aeronaves N/C1306, 1315, 1316, 1335 e 1339, destinados ao reboque de planadores ASK-21, sendo que em 1997, e para dar resposta às necessidades de instrução elementar e Estágio de Seleção para Voo foram remotorizadas, passando a utilizar os motores Lycoming

O-360-A1A de quatro cilindros, capazes de debitar 180 hp. Foram alvo desta alteração os Chipmunk N/C 1306, 1315, 1316, 1319, 1335 e 1339. O número de matrícula 1312 foi, entretanto, acidentado e destruído pelo fogo, num acidente ocorrido a 17 de março de 1998, na BA1. Estas alterações foram efetuadas nas Indústrias Aeronáuticas de Coimbra, no que refere aos números 1335 e 1339, sendo os restantes cinco aparelhos preparados nas OGMA.

Num raro caso de longevidade, os DHC-1 Chipmunk ao serviço da FAP celebram, em setembro de 2021, a bonita marca de 70 anos ao serviço da aviação militar portuguesa, cabendo à Esquadra 802 «Águias» a grande responsabilidade de fazer honrar uma das mais icónicas aeronaves da Força Aérea Portuguesa. 🇵🇹

## Bibliografia

---

ABREU, Luísa e VENTURA, Pedro (2014). *De Havilland Canada DHC-1 Chipmunk: 60 Anos de Memórias* [Sintra]: Academia da Força Aérea.

CARDOSO, Adelino (2009). *Aeronaves Militares Portuguesas: Cem Anos da Aviação em Portugal*. [Lisboa]: S/E.

CARDOSO, Edgar (1963). *Granja do Marques: Sintra/BA1* in *Revista Mais Alto*. Lisboa.

OLIVEIRA, Fernando Alberto de (1954) – *Fabricação de aviões D. H. «Chipmunk»* in *Revista do Ar n.º 189*. Lisboa.

OLIVEIRA, Fernando Alberto de (1951) – *O «Chipmunk»* in *Revista do Ar*. Lisboa.

PRAZERES, Artur Proença (1997) – *De Havilland Chipmunk: História breve de uma vida longa* in *Revista Mais Alto*. Lisboa

SHIELDS, Hugh (2009). – *The Havilland Canada DHC-1 Chipmunk : the poor man's Spitfire*. [Ontário]: SBGB Publishing, 2009.

VENTURA, Pedro (2011) – *Chipmunk : 60 anos ao serviço da Aeronáutica Militar Portuguesa* in *Revista Mais Alto n.º 389*. Lisboa.



CENTENÁRIO  
GRANJA DO MARQUÊS  
SINTRA

DHC-1  
*Chipmunk*



## ARTIGO HISTÓRICO

26



### Nossa Senhora do Loreto — 100 ANOS —

Estátua em madeira de Nossa Senhora do Loreto exposta numa réplica da Santa Casa, construída em 1744 e considerada perfeita, existente no interior da Igreja de São Pantaleão, em Veneza. Esta construção veneziana atesta a aceitação e a difusão do culto que se verifica não só em Itália, mas também em diversos países mundiais. Portugal não é exceção, sendo muito significativo o culto lauretano em todo o país. No entanto, na aldeia de Alcafozes, em Idanha-a-Nova, esta devoção mariana granjeou um grande significado, estando já enraizada em todos os aeronautas a tradicional festa anual em honra da Padroeira Universal da Aviação.

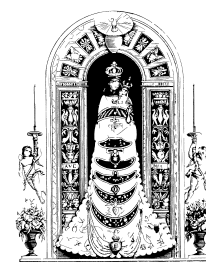


## Nossa Senhora do Loreto

### 100 Anos do Padroado Universal da Aviação

Texto: Dr. Carlos Serejo

Foto: Primeiro-Sargento João Brito



Nossa Senhora do Loreto  
— 100 ANOS —

No início dos anos 20 do século passado, a aviação militar, à época utilizada maioritariamente para o reconhecimento aéreo e para o bombardeio, ainda que de forma rudimentar, tinha já passado por uma Guerra Mundial e demonstrado que, num futuro próximo, quem dominasse o ar dominaria qualquer confronto bélico. O combate aéreo, que dava os seus primeiros passos, celebrou nomes como o «ás dos ases» Manfred von Richthofen, o famoso Barão Vermelho com 80 vitórias durante a Grande Guerra, ou Hermann Göring que viria a liderar a Luftwaffe na Segunda Guerra Mundial. Para os aviadores o perigo era constante e a esperança de vida de um piloto media-se em semanas. Durante a Batalha ou Ofensiva do Somme, o Royal Flying Corps perdeu 782 aparelhos, 308 pilotos e 191 observadores, muito por culpa da deficiente formação britânica na altura e da inferioridade dos aviões ingleses face aos Fokker germânicos (ver As Escolas de Aviação Militar in Mais Alto 406).

Voar era já uma realidade para o homem, mas uma realidade que podia sair bem cara ao piloto e ao seu acompanhante. Foi neste contexto que os «homens do Ar» pretenderam encontrar um santo patrono para a aviação.

A ligação dos militares às entidades divinas é ancestral. Tomemos como exemplo as tradições do caso de Portugal, cujos momentos cruciais da sua existência estiveram sempre relacionados com a intervenção celestial, como na Batalha de Ourique, com a visão que Dom Afonso Henriques teve de Cristo, ou na Batalha de Trancoso, com a aparição do evangelista Marcos que surgiu na refrega como cavaleiro a incentivar as tropas portuguesas contra os homens de Don Juan I de Castela.

Mas não é somente no «Teatro de Operações» que esta cumplicidade se verifica. O reconhecido agradecimento a Cristo, a Maria e aos santos é outro aspeto que se pode constatar pelas inúmeras edificações espalhadas pelo país. O Mosteiro de Santa Maria da Vitória, na Batalha, mandado construir por Dom João I em agradecimento pelo desfecho da Batalha Real; ou a Capela de Nossa Senhora da Vitória, no Campo Militar de São Jorge, em Calvaria de Cima, no estratégico local onde Dom Nuno Álvares Pereira colocou o seu estandarte antes da contenda, são exemplo desses tributos.

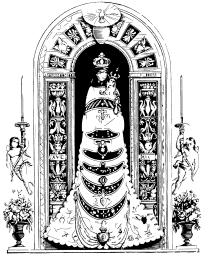
Mas, talvez, a homenagem mais marcante seja o próprio facto da consagração de Portugal à Imaculada Conceição, que ocorreu em Vila Viçosa no ano de 1646 por ação de Dom João IV, que Lhe entregou a Coroa Real, nunca mais cingida pelos monarcas portugueses a partir dessa altura.

# 1291

A Santa Casa  
voa por ação  
angelical de  
Nazaré para  
Tersato.



O Milagre de Ourique, com a aparição de Cristo a D. Afonso Henriques, numa pintura a óleo sobre tela do pintor português Domingos Sequeira, realizada em 1793; hoje exposta no Museu Louis-Philippe do Palácio de Eu em França.



Nossa Senhora do Loreto  
— 100 ANOS —

# 1294

A Santa Casa  
deixa Tersato  
e surge por  
milagre em  
Recanati  
em Itália.

Ao nível do patronato pode afirmar-se a existência de advogados celestes nas Forças Armadas da maioria dos países cristãos. Visitando alguns portais de Defesa ficamos a saber que Nossa Senhora do Carmo é a padroeira da Armada Espanhola, São Roque é o advogado celeste das unidades cinófilas francesas ou que São João XXIII é o patrono do Exército Italiano... e tantos outros exemplos podiam ser tomados em conta.

Relativamente à aeronáutica foram os italianos que tomaram a iniciativa de pedir à Santa Sé uma patrona para os aviadores. A escolha de Nossa Senhora do Loreto terá sido consensual, uma vez que a história desta invocação mariana está ligada ao voo, como iremos ver de seguida.

Quando os muçulmanos iniciaram a destruição dos locais sagrados para o Cristianismo na Terra Santa, temeu-se que a casa onde terá habitado Jesus Cristo na Nazaré fosse dizimada. Diz a tradição que Deus ordenou à sua hoste de anjos que a elevassem e a transportassem pelo ar, tendo a casa aparecido nas imediações de uma povoação da Dalmácia próxima do Mar Adriático.

A localidade, Tersato, rapidamente se tornou num local de peregrinação, sendo procurada amiúde pelo povo, principalmente após a visão que Dom Alexandre de Modrúzia, Bispo da Igreja de São Jorge, teve da Mãe de Cristo e a revelação que esta lhe fez de que aquela era a casa da Nazaré onde tinha coabitado com Jesus e José. Entretanto foram realizados alguns estudos e enviados emissários para Nazaré, com o aval da Santa Sé, no sentido de ajuizar sobre a veracidade da Santa Casa. Segundo esses enviados, no relatório que terão apresentado ao Vaticano, os materiais usados na construção eram os mesmos utilizados na Terra Santa no tempo de Jesus Cristo. Além disso, as fundações da Galileia encontravam-se intactas, correspondendo às dimensões da construção de Tersato e dando a ideia de que a habitação tinha sido arrancada do solo e levada para a Europa.



A consagração de 1920 na Praça de Nossa Senhora, fronteira à Basílica da Santa Casa em Loreto.

Decorridos cerca de três anos, a 10 de dezembro 1294, e para grande consternação dos locais, a Santa Casa deixaria Tersato, uma vez mais por ação angelical, surgindo milagrosamente do outro lado do Adriático, em Recanati na Itália, num bosque de loureiros (lauretum em latim), que viria a dar o nome à invocação. Segundo a tradição, ainda voltaria a mudar de lugar por mais duas vezes, mas sempre nas imediações do primitivo bosque de loureiros.

Certamente face a estes miraculosos acontecimentos ancestrais e até ao facto de os aviões na altura serem popularmente denominados «casas voadoras», como disse o Arcebispo Fabio Dal Cin na sua intervenção durante a conferência de imprensa para a apresentação do Ano do Jubileu Lauretano, no início do século XX já vários países ou algumas instituições tinham declarado, ainda que sem o aval da Santa Sé, Nossa Senhora do Loreto para protetora das suas aviações, como a Espanha em 1913. Alguns autores referem a existência de documentação que atesta o facto de os aviões da 25.ª Esquadilha da aviação militar italiana terem, em 1915, pintados os muros da Santa Casa nas suas carlingas.



Uma primeira tentativa para oficializar o padroado foi iniciada pelo Aero Club Italiano que, em 1917, tentou alcançar um acordo junto dos países aliados para a eleição de Nossa Senhora do Loreto como a única padroeira da aviação. No entanto, a pretensão não se concretizou e, em 1919, o Tenente-Coronel Ercole Morelli, na altura Secretário Administrativo do Aero Clube, estabeleceu contacto com os Cardeais Agostino Richelmy e Amadeo Ranuzzi e com Monsenhor Alfonso Maria Andreoli para a obtenção do ambicionado título junto das autoridades eclesiásticas.

Após a oficialização do pedido ao Perfeito da Congregação dos Ritos, Cardeal Antonio Vico, a petição foi submetida ao Papa Bento XV que, no dia 24 de março de 1920, declarou Nossa Senhora do Loreto Principal Padroeira de Todos os Aviadores através de decreto pontifício, cujo texto original se transcreve:

«B. Maria Virgo Lauretana Aëronautarum Patrona declaratur Sanctissimus Dominus noster Benedictus Papa XV, piis quorundam Sacrorum Autistitum et aliorum difelium supplicibus votis, ab infrascripto Cardinali Sacrae Rituum Congregationi Praefecto relatis, libentissime obsecundans, Beatissimam Mariam Virginem Lauretanam nuncupatam, omnium aëronautarum praecipuam apud Deum patronam suprema auctoritate Sua declaravit et constituit. Contrariis non obstantibus quibuscumque.

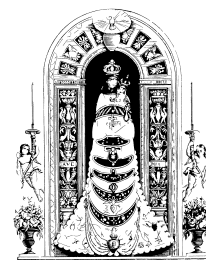
Romae die 24 martii 1920

A. Card. Vico. Ep. portuen. et S. Rufinae»

Em Portugal, no século XV dois franciscanos originários de Castela edificaram, próximo de Santiago do Cacém, um convento dedicado a Nossa Senhora do Loreto, sendo talvez o primeiro cenóbio no nosso País com esta invocação. O culto sofreu um grande desenvolvimento, principalmente nos séculos XVI e XVII, com a edificação de conventos, igrejas, capelas, absidiolos, santuários ou ermidas. Hoje podem ainda ver-se algumas destas construções religiosas, apesar de muitas delas já se encontrarem em ruínas como o mencionado Convento de Santiago do Cacém e o Convento, também masculino, de Nossa Senhora do Loreto, próximo do Castelo de Almourol. Outra constatação da importância deste culto mariano é o facto da povoação alentejana da Juromenha, no concelho de Alandroal, ser também conhecida por Nossa Senhora do Loreto.

Em Lisboa, o culto lauretano foi introduzido no início do século XVI pela comunidade italiana radicada naquela cidade, ao obter autorização para fundar uma igreja nacional, que se iria situar próximo das Portas de Santa Catarina, na antiga cerca fernandina, e que iria ser conhecida também pela Igreja dos Italianos.

O local mais afamado de culto onde as festas em honra da Padroeira da Aviação são vividas com grande intensidade situa-se no concelho de Idanha-a-Nova, em Alcafozes, onde está localizada uma ermida dedicada a esta invocação mariana. Apesar de não se saber a origem da sua presença nesta região da Beira



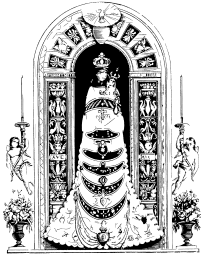
Nossa Senhora do Loreto  
— 100 ANOS —

# 1920

Nossa Senhora  
do Loreto é  
declarada  
Principal  
Padroeira  
de Todos os  
Aviadores.



Igreja conventual de Nossa Senhora do Loreto situada na margem direita do Rio Tejo, perto do Castelo de Almourol, nos terrenos da Escola Prática de Engenharia.



Nossa Senhora do Loreto  
— 100 ANOS —

# 1956

A Força Aérea  
Portuguesa  
participa pela  
primeira vez  
nas Festas  
de Alcafozes.



Passagem de uma parelha de aviões de caça F-16 por ocasião da procissão realizada durante as Festas de Alcafozes.

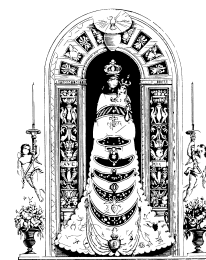
Baixa, tem sido equacionada a hipótese de uma família alcafozense ter-se deslocado a Itália e tomado conhecimento do extraordinário voo da Santa Casa. Certamente terão ficado fascinados e trouxeram uma estatueta para a sua terra, fundando uma ermida fora do aglomerado populacional, mas na sua vizinhança.

No entanto, face à difusão do culto em Portugal não será certamente descabido colocar a suposição de algum beirão daquela zona da Beira Interior Sul se ter deslocado a Lisboa e visitado a Igreja dos Italianos, no atual Largo das Duas Igrejas ao Chiado, ou até um dos cenóbios espalhados por Portugal. Possivelmente até a imagem pode ter sido originária de um desses locais onde o culto talvez tenha acabado. O que se sabe é que na resposta ao aviso de 18 de janeiro de 1758 do Secretário de Estado dos Negócios do Reino, Sebastião José de Carvalho e Melo, o pároco de Alcafozes na altura mencionava para a questão n.º 13 a existência de três ermidas, entre as quais a de Nossa Senhora do Loreto. Apesar de todas se encontrarem fora da povoação, a mais distante ficava apenas a «dois tiros de bala». Quanto à sua antiguidade ainda não se conseguiu encontrar uma data certa. Documentação encontrada, atualmente em análise, poderá remeter a presença de Nossa Senhora do Loreto no local, pelo menos, para o século XVII.

No ano do centenário da proclamação de Nossa Senhora do Loreto como Padroeira Universal da Aviação aguardam-se com grande expectativa as festas de Alcafozes, certamente abrilhantadas, como é usual, pela presença de um conjunto de entidades ligadas à aviação que todos os anos ali vão em romaria para homenagear a sua Padroeira.

Uma dessas entidades é a Força Aérea Portuguesa, que participa nesta festividade desde 21 de setembro de 1959, dia em que se realizaram as cerimónias de inauguração dos melhoramentos na Capela. A festa foi «rija» e o jovem Ramo das Forças Armadas, constituído há sete anos, marcou presença com um helicóptero Alouette II que fez as delícias da multidão que nunca tinha visto «um avião bem de perto». Nos dias de hoje, a Força Aérea realiza uma série de atos como a passagem dos aviões de caça F-16 Fighting Falcon, a Guarda de Honra ao Altar e os toques do Terno de Clarins. Estes, levaram o Reverendo Padre Adelino, Pároco de Alcafozes, a dizer no seu livro Este Pedaço de Vida Que Vos Dei: «que beleza os toques de sentido, alvorada e ressurreição». E certamente que no final de agosto próximo estes toques irão ser apreciados por todos os presentes em Alcafozes na festa do Centenário do Padroado. ✠





Nossa Senhora do Loreto  
— 100 ANOS —

# 2020

Centenário da  
Declaração  
da Padroeira  
Universal da  
Aviação.



◀ A presença da Força Aérea em Alcafozes reveste-se de especial importância para a população local face ao cerimonial militar e a várias ações que decorrem em certos períodos das cerimónias religiosas, sendo de destacar a presença do Chefe do Ramo, a Guarda de Honra ao Altar, o transporte do Andor de Nossa Senhora por Cadetes da Academia, a passagem de parselhas de aviões de caça e os sempre esperados «toques de sentido, alvorada e ressurreição».



# ESPECIAL NOTÍCIAS

## COVID-19

**Apesar do surto pandémico que atualmente assola Portugal e que motivou a implementação de medidas governamentais de condicionalidade à circulação dos portugueses, a Força Aérea (FA) continua a executar todas as suas missões, em particular as de interesse público que tanto reconhecimento têm obtido junto do Governo e da população. A adicionar a este valoroso empreendimento, os militares e os meios deste Ramo das Forças Armadas têm ainda sido empenhados numa série de missões no campo de Ação da luta de Portugal contra o coronavírus COVID-19. Relativamente a estas últimas, a Força Aérea realizou missões de:**

**Transporte de pessoas** – No dia 2 de fevereiro, a Esquadra 501 «Bisontes», sediada na Base Aérea n.º 6 e a operar o avião C-130H, efetuou o transporte de França para Portugal de cidadãos portugueses que se encontravam na região chinesa de Wuhan e ainda de cidadãos brasileiros. A missão foi acompanhada por uma equipa médica militar do Núcleo de Evacuações Aeromédicas da Força Aérea.

**Transporte de material** – Entre os dias 17 e 25 de março, as tripulações da Esquadra 501 «Bisontes» realizaram uma série de voos com destino aos arquipélagos dos Açores e da Madeira para transporte de cerca de 4,5 toneladas de material, na sua maioria hospitalar. No início de abril, os «Bisontes» voltaram a transportar mais 2 toneladas de material, essencialmente hospitalar, para os arquipélagos dos Açores e da Madeira.

**Apoio às companhias aéreas nacionais** – Face ao cancelamento de diversos voos por parte das companhias aéreas nacionais, respondendo assim às restrições impostas pelo Governo Português, a Força Aérea encontra-se a colaborar com essas companhias, autorizando o estacionamento dos seus aviões nas Unidades do Ramo com capacidade para tal. A primeira situação ocorreu a 25 de março na Base Aérea n.º 11 (BA11), em Beja, que tem parqueada um B-767 da Euro Atlantic. As Bases Aéreas n.º 1 na Granja do Marquês, n.º 4 nas Lajes, n.º 5 em Monte Real, n.º 6 no Montijo e o Aeródromo de Manobra n.º 1 em Maceda, juntamente com a já referenciada BA11, são as unidades prontas a satisfazer os pedidos das companhias aéreas.

**Desinfecção pelas equipas de Defesa Nuclear Radiológica, Biológica e Química (NRBQ)** – As equipas de Defesa NRBQ do Centro de Treino de Sobrevivência, na Base Aérea n.º 6 no Montijo, tem desempenhado um papel primordial na luta contra o surto epidémico atual, desinfetando as aeronaves ativadas para o transporte de material e de passageiros. Entre estas ações contam-se a desinfecção do C-130H que transportou os portugueses repatriados da China e do C-295M, da Esquadra 502 «Elefantes» sediada na Base Aérea n.º 6, que transportou material de apoio médico para o arquipélago da Madeira.

**Fornecimento de material** – A Força Aérea já disponibilizou mais de três centenas de camas e mais de uma centena de colchões a diversas entidades com dificuldades para encontrar meios que auxiliem na luta contra a COVID-19. Entre esses destinatários encontram-se a Proteção Civil de Ovar, de Espinho e do Bombarral, os Bombeiros Municipais de Leiria e os Bombeiros Voluntários de Peniche.

**Controlo de tripulantes e passageiros** – Na Base Aérea n.º 4, militares da Força Aérea controlam a temperatura a todos os tripulantes e passageiros das aeronaves que ali aterram, com o objetivo de proteger não só os militares e civis da FA, mas também a população açoriana. Quer o Comando da Zona Aérea dos Açores, quer a Base Aérea n.º 4, vão continuar a apoiar a população açoriana e a colaborar, quando solicitados, com a Proteção Civil, os Bombeiros e as Forças de Segurança locais.

**Produção de material de proteção** – Através da sua Academia, situada na Granja do Marquês, a Força Aérea tem em produção 50 viseiras por dia, para proteção contra a COVID-19, nas impressoras 3D daquele estabelecimento de ensino superior militar, usualmente utilizadas para a impressão de peças usadas nos Mestrados. O objetivo é a produção de 1000 viseiras que, após os indispensáveis testes, serão entregues aos destinatários.

### Legenda ►

**1** - Ministro da Defesa visita em visita ao Centro de Acolhimento Covid-19, na Base Aérea n.º 11, em Beja.

**2** - Ministro da Defesa em visita ao CFMTFA na Ota, onde estão mais de 130 cidadãos estrangeiros com Covid-19.

**3** - Força Aérea em ação de sensibilização numa escola do Forte da Casa no concelho de Vila Franca de Xira, no âmbito da pandemia de Covid-19.

**4** - Força Aérea em mais uma ação de sensibilização, no âmbito da pandemia de Covid-19, na Escola Secundária Jorge Peixinho no Montijo.

**5** - Força Aérea em mais uma missão de apoio logístico à Madeira, no âmbito da pandemia de Covid-19.



# ACADEMIA DA FORÇA AÉREA

CURSO DE MESTRADO EM AERONÁUTICA MILITAR  
E  
ESTÁGIO TÉCNICO-MILITAR

## CONCURSOS ABERTOS

MEDICINA

ENGENHARIA  
ELETROTÉCNICA

ENGENHARIA  
DE AERÓDROMOS

ENGENHARIA  
AERONÁUTICA

PILOTO  
AVIADOR

ADMINISTRAÇÃO  
AERONÁUTICA

# 76 VAGAS

## CANDIDATA-TE

FORÇA AÉREA   
**RECRUTAMENTO**



[crfa.emfa.pt](http://crfa.emfa.pt)



[/recrutamento.fa](https://www.facebook.com/recrutamento.fa)



[@recrutamento\\_fap](https://www.instagram.com/recrutamento_fap)



800 206 449



QUALIDADE • KNOW-HOW • SEGURANÇA



