

# REVISTA ARMADA

PUBLICAÇÃO OFICIAL DA MARINHA • Nº 476 • ANO XLIII

JULHO 2013 • MENSAL • € 1,50



## ESQUADRILHA DE HELICÓPTEROS

**20 ANOS  
20000 HORAS DE VOO  
AO SERVIÇO DA ESQUADRA**



CHEFE  
DO  
ESTADO-MAIOR DA ARMADA

Nesta data em que se comemoram os vinte anos da Esquadilha de Helicópteros e tendo sido o seu primeiro comandante, não posso deixar de enviar uma parabenização muito especial a todos aqueles que prestaram serviço nesta unidade da Marinha, bem como à actual geração. O seu exemplo, esforço e dedicação têm contribuído para o êxito dos embarques dos Destacamentos de Helicópteros, possibilitando também esta altura em que simultaneamente se atingiram os vinte mil horas de voo.

8 de Junho de 2013

Jos. Salsinha  
Almirante

Publicação Oficial da Marinha

Periodicidade mensal  
Nº 476 • Ano XLIII  
Julho 2013

**Diretor**

CALM EMQ  
Luís Augusto Roque Martins

**Chefe de Redação**

CMG Joaquim Manuel de S. Vaz Ferreira

**Redação**

1TEN TSN Ana Alexandra Gago de Brito

**Secretário de Redação**

SAJ L Mário Jorge Almeida de Carvalho

**Colaboradores Permanentes**

CFR Jorge Manuel Patrício Gorjão  
CFR FZ Luis Jorge R. Semedo de Matos  
CFR SEG Abel Ivo de Melo e Sousa  
1TEN Dr. Rui M. Ramalho Ortigão Neves

**Administração, Redação e Publicidade**

Revista da Armada  
Edifício das Instalações  
Centrais da Marinha  
Rua do Arsenal  
1149-001 Lisboa - Portugal  
Telef: 21 321 76 50  
Fax: 21 347 36 24

**Endereço da Marinha na Internet**

<http://www.marinha.pt>

**e-mail da Revista da Armada**

revista.armada@marinha.pt  
revistaarmada.secretaria@marinha.pt

**Paginação eletrónica e produção**

Smash Creative

**Tiragem média mensal:**

4500 exemplares

**Preço de venda avulso: € 1,50**

Revista anotada na ERC  
Depósito Legal nº 55737/92  
ISSN 0870-9343



ESQUADRIHA DE HELICÓPTEROS  
20 ANOS  
20000 HORAS DE VOO  
AO SERVIÇO DA ESQUADRA

Foto  
1SART  
Antunes Fernandes

ANUNCIANTES:  
ROHDE & SCHWARZ, Lda.



# 4

Os helicópteros na Marinha.  
Antes e depois



# 7

Breve história da operação de  
aeronaves a partir de navios da  
Marinha Portuguesa



# 21

20º aniversário da Esquadrilha  
de Helicópteros.  
Cerimónia Comemorativa



# 26

Golfo da Guiné  
sob ameaça da  
pirataria marítima

A AVIAÇÃO NA MARINHA	6
BREVE HISTÓRIA DA OPERAÇÃO DE AERONAVES A PARTIR DE NAVIOS DA MARINHA PORTUGUESA	7
PROTOCOLO ENTRE A MARINHA E A FORÇA AÉREA PARA A OPERAÇÃO DO LYNX NA BA6	10
O INÍCIO	11
UMA MISSÃO FORA DO VULGAR	12
O PRIMEIRO DESTACAMENTO	13
“GUARNIÇÃO, PREPARAR PARA OPERAÇÕES DE VOO,...”	14
E.L.V.A. EXPEDITO	15
GREEN DECK	16
21 DESTACAMENTOS	18
OPERAÇÃO CROCODILO / VOANDO PARA ALÉM DA TAPROBANA	20
NRP ÁLVARES CABRAL NA OPERAÇÃO ATALANTA	22
O INSTITUTO HIDROGRÁFICO APOIO FORÇA EMPENHADA NA LUTA ANTI-PIRATARIA AO LARGO DA SOMÁLIA	23
COMISSÃO CULTURAL DA MARINHA	24
VIGIA DA HISTÓRIA 56	29
SAÚDE PARA TODOS 5	30
NOVAS HISTÓRIAS DA BOTICA (25)	31
QUARTO DE FOLGA / CONVÍVIOS	33
NOTÍCIAS PESSOAIS / CONVÍVIOS / NOTÍCIA	34
100 ANOS SUBMARINOS EM PORTUGAL	CONTRACAPA

# OS HELICÓPTEROS NA MARINHA

## O ANTES E O DEPOIS

O desafio que a Revista da Armada me propôs foi o de compor um relato não factual, evitando histórias ou situações concretas, mas conceptual, reflectindo um juízo abstracto sobre o impacto da reintrodução da componente aeronaval na Marinha. Escrever no plano da teoria nunca é uma tarefa fácil, mas tal pode revelar-se particularmente complicado quando o universo a quem nos dirigimos é muito heterogéneo. Isto porque o interesse relativamente ao tema tratado, a sensibilidade para o assunto, e mesmo o grau de conhecimento sobre a matéria em discussão, poderá fazer dispersar as atenções de muitos dos potenciais leitores. Começarei, por isso, por algumas noções básicas, com que pretendo enquadrar a tese defendida ao longo deste escrito.

Num contexto de confronto entre duas vontades, é a necessidade de obter dividendos (alcançando objectivos) e de reduzir danos, em sentido lato, que motiva o desenvolvimento das linhas de acção, seja ao nível estratégico, operacional ou tático.

Independentemente da sua natureza, a génese a que se subordinam aquelas opções é, invariavelmente, a mesma: **desencorajar** a acção de um opositor, antes desta se concretizar<sup>1</sup>; identificar e **antecipar** as consequências dos actos, para mitigar os seus impactos<sup>2</sup>; **reagir**, para reduzir os efeitos próximos de acções cujo desenlace está iminente<sup>3</sup>. Trata-se de uma abordagem faseada, que implica **pensar e actuar em profundidade**.

Ao nível das operações aquele princípio está sempre presente e aprendemo-lo logo desde uma fase muito precoce da nossa preparação como oficiais de acção tática (OAT). O objectivo primário é actuar sempre sobre as plataformas inimigas, antes que estas possam desenvolver o grau de conhecimento situacional necessário para disparar uma arma.

É segundo essa lógica que se recorre ao *Chaff Charlie* («C» de *Confusion*), para oferecer a um oponente um conjunto diferenciado de potenciais alvos, dificultando-lhe a construção de um panorama claro. Que se utiliza o *Chaff Delta* («D» de *Distraction*), para evitar que o sistema de guiamento de um míssil se foque directamente num navio. E que se emprega o *Chaff Sierra* («S» de *Seduction*), para se procurar oferecer uma alternativa mais remuneradora ao sistema de guiamento e, assim, atrair o míssil para um alvo alternativo falso.

Gosto particularmente do exemplo do *Chaff*, porque, até as expressões que se utilizam para caracterizar os seus diferentes tipos, são elucidativas: confundir, para dificultar a identifica-

ção de uma solução; distrair, para evitar que se estabeleça uma relação directa; seduzir, para quebrar uma ligação.

Repare-se, que quando nos vemos obrigados a passar de uma fase para a seguinte, perdemos clareza e a noção de teatro (panorama situacional), ou seja, a capacidade de antecipar necessidades. Passa-se, na realidade, de uma postura pró-activa em que se pretende condicionar os acontecimentos, para uma atitude reactiva, onde a nossa acção é determinada por eles.



Por esta altura questionar-se-á o leitor sobre o que é que tudo isto tem que ver com os helicópteros. Para já, pouco, excepto na óptica de que sendo estes uma arma orgânica das fragatas, a sua utilização deve enquadrar-se na lógica a que atrás aludi.

Nos anos oitenta do século passado, o treino e a proficiência da esquadra estava muito centrada nas disciplinas tradicionais da guerra no mar, em particular na luta anti-submarina (ASW), por ser essa a principal ameaça da denominada «guerra fria». Fragatas da classe *João Belo*<sup>5</sup> e corvetas da classe *Baptista de Andrade* rivalizavam nos muitos exercícios que, então, se realizavam. Nessa altura, um bom «operacional» era um oficial que dominasse os procedimentos táticos, tivesse uma boa dicção e domínio da língua inglesa<sup>6</sup>, e que mostrasse a mestria necessária para, controlando os movimentos do navio, conseguir manter um submarino «à distância»<sup>7</sup>. Revivendo esses tempos, recordo uma competição muito centrada no que se poderia denominar

«a guerra dos alcances sonar». Eram frequentes as discussões onde se dirimiam argumentos sobre o momento da primeira detecção, avançando-se alcances na ordem das cinco mil jardas<sup>8</sup> (!) como exemplo de grande feito<sup>9</sup>.

A discrepância entre a distância a que um submarino consegue detectar um navio e disparar um torpedo, e os alcances referidos no parágrafo anterior, concede aos primeiros uma extraordinária vantagem. Como o processo de decisão se desenvolve ao longo de um ciclo que começa na **observação** da situação, passa pela **orientação**, onde se identificam as diferentes opções e se definem prioridades, e desagua na **decisão** e na **acção** (o célebre OODA loop, segundo *John Boyd*<sup>10</sup>), os comandantes dos submarinos estavam suficientemente libertos de qualquer pressão para escolherem o «quando» e «onde» era mais favorável conduzir os seus ataques. Ao invés, os OAT limitavam-se, na maior parte das vezes, a reagir<sup>11</sup>, estando o sucesso da sua acção muito dependente da perspicácia em decidir num muito curto espaço de tempo e quase sem elementos de suporte à decisão.

Na verdade, detectar um submarino a três mil ou a cinco mil jardas, numa situação real, traduz-se apenas numa diferença de cerca de um minuto<sup>12</sup> no tempo de aviso relativamente a um impacto (de torpedo) iminente. Na prática, os oficiais competiam para verem qual teria o maior pré-aviso para uma «catástrofe prestes a acontecer».

Consciente desta realidade, pese embora se respeitassem as táticas, as práticas, e os procedimentos padronizados<sup>13</sup>, a mente dos OAT estava naturalmente focada nas contramedidas, ou seja, na defesa próxima. Embora, como já referi, os OAT fossem ensinados a pensar e actuar em profundidade, a prática «desmentia» os ensinamentos teóricos, condicionando a sua própria perspicácia e apelando a uma atitude diversa da que seria desejável. Os oficiais estavam mais habituados, e confortáveis, a conduzir (no sentido mais restrito do termo) acções, do que a avaliar opções, a tomar decisões (táticas) e a orientar os supervisores e os operadores.

Nos exercícios em simulador, porque a análise das séries era efectuada logo após cada sessão, tal constatação resultava mais evidente, sendo frequentes as alusões à preocupação dos OAT com a posição do submarino a cada momento, em detrimento da análise do histórico, para antecipar os seus movimentos ou intenções. Eu próprio cometi este tipo de erros, e critiquei os outros, quando me encontrei na posição de avaliador.

Hoje há quem argumente que era a fraca preparação dos sargentos e das praças que levava a que os oficiais tivessem de assumir maiores responsabilidades ao nível da execução das tarefas. Sendo imparcial, até porque a distância ajuda a uma avaliação mais desapassionada, considero que os oficiais «conduziam e operavam» porque não sentiam a necessidade de fazer outra coisa! As próprias valências ao nível dos sensores e das armas não lhes ofereciam alternativas.

Com a chegada das novas fragatas da classe *Vasco da Gama* surgiram também os helicópteros *Lynx*. Sendo, como a maioria dos leitores saberá, uma parte integrante (orgânica) do sistema de armas e sensores das fragatas, estas ficam muito limitadas nas suas valências, seja ao nível ASW – para o que os *Lynx* são essencialmente vocacionados –, seja no plano da guerra de superfície, seja, ainda, numa perspectiva de transporte logístico<sup>14</sup>, quando não dispõem de uma aeronave embarcada.

Mas o advento dos *Lynx* veio porém introduzir um novo factor de extrema relevância: a possibilidade de estender os sensores<sup>15</sup> para além da área de influência directa dos navios, levando as acções próprias, e os seus efeitos, para lá do horizonte. Pela primeira vez, a análise da situação e os juízos sobre a forma de contrariar potenciais linhas

de acção do inimigo poderiam ser prosseguidas e antecipadas através de acções práticas. Era, finalmente, possível, exercer uma maior pressão sobre as plataformas oponentes, levando-as a preocupar-se com a sua própria segurança, e, desta forma, equilibrar os ciclos de decisão.

Esta simples constatação recolocou o pensamento táctico e as prioridades de acção no lugar certo. Aos oficiais cabia antes de mais avaliar a situação, decidir e nortear o emprego dos sensores e das armas. Mas para isso precisavam de um panorama esclarecido sobre o qual pudessem trabalhar, tarefa que teria de recair sobre os sargentos e as praças. Talvez mais do que a evolução tecnológica dos sistemas e dos equipamentos de bordo, a integração dos helicópteros foi um estímulo fundamental para gerar essa noção de propósito, e para fundamentar na prática aquilo que, em teoria, já se sabia.

As opções colocadas ao dispor dos OAT passaram a ser muito maiores, e, no caso particular da ASW, a própria hegemonia da arma submarina – que continua a ser das mais perigosas e difíceis de contrariar – viu-se reduzida<sup>16</sup>. Na realidade, a arma submarina não se combate com sonares de casco, mas sim à distância – a despeito dos alcances de detecção que se podem obter com sistemas que utilizam frequências mais baixas, ou

com a adequada exploração das condições ambientais. Tal pressupõe a disponibilidade e o emprego de meios aéreos, tais como os helicópteros com sonares de profundidade variável, exactamente o tipo de sensores de que a Marinha passou a dispor.

E como «a necessidade aguça o engenho», a nova postura resultou num desenvolvimento muito rápido na forma de empregar os helicópteros e de explorar as suas valências. Mais libertos, os oficiais podiam explorar o seu intelecto, procurar controlar os acontecimentos e, assim, evitar ter de se concentrar no próprio navio. Para antecipar as acções dos submarinos, por exemplo, passou a analisar-se a personalidade dos comandantes, e o seu modo de actuar. Sem o quererem, e porque não adicionaram esta nova variável ao seu próprio processo de decisão, os comandantes dos submarinos denunciavam padrões de comportamento que serviam para posicionar e orientar as aeronaves<sup>17</sup>.



«Antes dos helicópteros», subsistia uma manifesta desvantagem «material» que condicionava aquilo que era possível fazer e que determinava a postura dos OAT. Se lembrarmos o, já referido, *OODA loop*, pode concluir-se que, nessa altura, se descuriariam as primeiras duas fases – Observar e Orientar –, em favor das etapas posteriores – Decidir e Agir. Desta forma, decisão e acção não eram devidamente enquadradas pela observação e pela orientação. Ora, «ganha a guerra» quem quebra, ou atrasa, o *OODA loop* do seu oponente. O ciclo estava, de facto, quebrado, o que nos colocava numa situação de «perda» constante.

Os helicópteros resolveram a questão das desvantagens «materiais», obrigando à mudança de atitude que recentrou as prioridades dos OAT no Observar e Orientar antes de Decidir e Agir. Completou-se o ciclo, ganhou-se no «tempo operacional», e na capacidade de aprender e adaptar, factor essencial à melhoria dos resultados operacionais. Na perspectiva dos processos internos, sobreveio a necessidade de uma estreita articulação e coordenação entre os centros de comando de bordo, e impulsionaram-se os procedimentos e as normas de segurança, tudo contribuindo para gerar a noção do «navio como um sistema» e para promover uma maior coesão ao nível das guarnições.

Como distingo então o «antes» e o «depois» dos helicópteros? De forma simples: na mudança de atitude que permitiu que as acções deixassem de se centrar na preocupação com o «eu», para passar a concentrar-se nos efeitos a causar nos «outros».



Luís Carlos de Sousa Pereira  
CMG

#### Notas

<sup>1</sup> Quando algo não acontece, as suas consequências não se materializam.

<sup>2</sup> Quando os perigos não são imediatos, é possível prevenir e contrariar o seu desfecho.

<sup>3</sup> Quando a ameaça está próxima, protegemo-nos dos seus efeitos.

<sup>4</sup> O *Chaff* é um sistema de protecção baseado na dispersão de palhetas metálicas, que, ao serem detectadas pelos radares, aparecem nos ecrãs dos operadores como ecos com características semelhantes aos que são produzidos pelos navios.

<sup>5</sup> As fragatas da classe «Almirante Pereira da Silva» foram sendo imobilizadas, deixando gradualmente de participar em missões e exercícios a partir de 1983.

<sup>6</sup> Para poder operar e falar nos circuitos tácticos em fonia.

<sup>7</sup> Naturalmente que esta era apenas a imagem visível do «bom operacional», pois muito trabalho de planeamento e de preparação dos navios e das guarnições, bem como de análise e avaliação das operações, era efectuado por esses oficiais, sendo esse trabalho que realmente distinguia as pessoas pelo saber. Mas nem todos os que muito

sabiam de táctica e operações eram bons «comunicadores», nem todos os que tinham excelentes desempenhos nas linhas tácticas de comunicações, eram bons conhecedores das matérias da táctica e das operações.

<sup>8</sup> Que constituem, de facto, bons alcances, face às características das nossas águas.

<sup>9</sup> Para o leitor menos familiarizado com esta temática, convirá esclarecer que os submarinos são capazes de detectar forças e de disparar torpedos a distâncias muito superiores (para além das sessenta mil e das vinte mil jardas, respectivamente).

<sup>10</sup> Aqui referido para os leitores que pretenderem consultar o assunto em maior detalhe.

<sup>11</sup> Naturalmente que esta lógica se aplicava às restantes disciplinas da guerra no mar, pois as limitações ao nível do material (radares, guerra electrónica, sistemas automáticos de tratamento de dados, etc.) tornavam muito complicado manter uma imagem clara da situação táctica em torno do navio.

<sup>12</sup> Atenta as velocidades dos torpedos então existentes.

<sup>13</sup> Como a condução de planos de zig-zag.

<sup>14</sup> Para pessoal e material, ainda que limitado e só utilizado em situações muito particulares.

<sup>15</sup> E as armas.

<sup>16</sup> Pese embora muitos dos camaradas dos submarinos possam ter tido dificuldade em o aceitar.

<sup>17</sup> Aqui cabe uma especial palavra de apreço a muitos dos pilotos, que, com experiência anterior como OAT a bordo dos navios de superfície, estavam especialmente sensibilizados, e preparados, para este tipo de «peleja». Uma prova evidente de que, além do treino, a formação pesa significativamente no desempenho.

N.R.

O autor não adota o novo acordo ortográfico.

# A AVIAÇÃO NA MARINHA

Incumbida da missão de assegurar o aprontamento dos helicópteros, tripulações e equipas de manutenção com vista à constituição dos destacamentos de helicópteros atribuídos às fragatas das classes *Vasco da Gama* e *Bartolomeu Dias*, e herdeira das tradições da Aviação Naval, a Esquadrilha de Helicópteros da Marinha celebra em 2013 dois marcos significativos na sua história: vinte anos de existência e vinte mil horas de voo sem acidentes a reportar.

Criada em 28 de Setembro de 1917 a Aviação Naval, denominação pela qual é vulgarmente conhecido o ramo aéreo da Marinha de Guerra Portuguesa, marca um passo importante na expansão e desenvolvimento da aeronáutica em Portugal. Com bases em Lisboa, Aveiro, Algarve, Açores e Macau, operou diversas aeronaves de asa fixa no cumprimento das missões que lhe foram atribuídas.

A mais mediática façanha realizada por este grupo de pioneiros foi sem dúvida a travessia aérea do Atlântico Sul, protagonizada pelo Almirante Gago Coutinho e pelo comandante Sacadura Cabral. De 30 de Março a 15 de Junho de 1922, voando durante sessenta e duas horas e vinte e seis minutos, percorreram os 8.383 quilómetros que separam Lisboa do Rio de Janeiro. Para realizarem tal façanha utilizaram três hidroaviões Fairey III-D e socorreram-se de instrumentos de navegação aeronáutica desenvolvidos pelos próprios, nomeadamente o sextante com horizonte artificial e o corretor de rumos. Este feito serviria de inspiração e de rampa de lançamento para os posteriores *raids* aéreos realizados por aviadores nacionais e estrangeiros.

Em 1952 é criada a Força Aérea. Este novo ramo das Forças Armadas resultou da união da Aviação Naval com a Aviação do Exército, absorvendo e concentrando em si os recursos humanos, materiais e infraestruturas destas duas forças. No entanto a Marinha continuou a operar aeronaves para fins operacionais e de treino próprio durante mais alguns anos. Em 1958 perde as suas asas e é definitivamente extinta a Aviação Naval.

No final dos anos oitenta, fruto das evoluções geopolíticas e do desenvolvimento dos conceitos estratégicos da época, é decidido dotar a Marinha de Guerra Portuguesa de fragatas com capacidade de operar helicópteros orgânicos. Desta maneira obtinha-se uma plataforma que poderia estender a sua capacidade de emprego de armas e sensores muito para além das capacidades existentes até então. Estavam assim lançadas as sementes para a criação da Esquadrilha de Helicópteros.

Data de 2 de Junho o despacho nº 40/93 do Almirante Chefe de Estado-Maior da Armada que faz renascer das cinzas o espírito da Aviação Naval. Foi assim mandada ativar a Esquadrilha de Helicópteros no dia 8 do mesmo mês, sendo que o local escolhido para a sua implementação não poderia ter sido mais apropriado:

do: a Base Aérea nº6, no Montijo. Uma base da Força Aérea outrora utilizada como ponto de lançamento e operação de aeronaves da Marinha. Esta escolha, além da proximidade de Lisboa, beneficiou da colaboração e co-



Travessia Aérea do Atlântico Sul, em 1922



Finalistas do 2º curso de pilotagem, em 1927



Desembarque de Lynx do Antonov.



Visita do 1º Ministro à EH, em 1993



Destacamento "Blackjack" - 20.000 horas

operação da Força Aérea que se revelou de extrema importância nestes primeiros passos. Consolidando-se não só na vivência diária dos militares de ambos os ramos, mas também no próprio processo de formação aeronáutica, de

pilotos, recuperadores e de pessoal da manutenção, iniciada na Força Aérea.

O dia 24 de Setembro de 1993 é outro dia de festa para a Marinha. Tendo como pano de fundo a Torre de Belém, o estuário do Tejo e as fragatas NRP *Vasco da Gama* e NRP *Alvares Cabral*, o cenário para a apresentação pública da sua mais nova unidade fica completo com a demonstração da versatilidade, manobrabilidade e capacidade dos novos helicópteros *Lynx Mk95* acompanhados em algumas manobras por aeronaves "Lynx" e "Sea King" da Royal Navy. As cerimónias oficiais ficaram concluídas com a inauguração e visita às instalações da Esquadrilha de Helicópteros pelo senhor professor doutor Aníbal Cavaco Silva, então Primeiro-Ministro.

Em 1995 é criado o primeiro destacamento de helicópteros. Desde então os Lynx Mk 95 da Marinha têm operado nos mais diversos teatros operacionais, em todos os pontos do globo em que a sua presença tem sido solicitada. A sua grande versatilidade, complementada pela possibilidade que têm de efetuar alterações rápidas à sua configuração interna, têm garantido um emprego multidisciplinar que varia desde operações anti-submarinas, operações de interdição marítima, busca e salvamento, apoio a populações sinistradas, participação em exercícios nacionais e internacionais e participação em festivais e demonstrações aéreas.

Em 2009, como reconhecimento pelos serviços prestados, a Esquadrilha de Helicópteros da Marinha foi condecorada com a Medalha Militar de Serviços Distintos Grau Ouro, atribuída pelo então Chefe de Estado-Maior da Armada, Almirante Melo Gomes.

Ao longo de vinte anos a Esquadrilha de Helicópteros da Marinha tem aprontado helicópteros e pessoal assegurando destacamentos prontos a embarcar nas fragatas das classes *Vasco da Gama* e *Bartolomeu Dias*, aumentando assim as suas capacidades de armas, sensores e empenhamento na diversidade de missões que lhes são atribuídas.

No dia 14 de Abril de 2013 foram alcançadas as vinte mil horas de voo. Coube a honra de atingir este marco ao destacamento nº21 – "BlackJack", embarcado no NRP *Vasco da Gama* por ocasião do exercício INSTREX13. Além de ser um número de horas de voo significativo, esta efeméride torna-se ainda mais notável pelo facto de, durante estes vinte anos, não se terem registado acidentes. Recorde que superou todas as expectativas, mesmo as mais favoráveis, e apenas possível devido ao empenho e ao espírito de missão dos militares que servem na Esquadrilha de Helicópteros da Marinha.

Pelos seus 20 anos e 20.000 horas de voo: Parabéns à Esquadrilha de Helicópteros.



J. Dias Pinheiro  
1TEN

# BREVE HISTÓRIA DA OPERAÇÃO DE AERONAVES A PARTIR DE NAVIOS DA MARINHA PORTUGUESA

**A** aviação tal como a conhecemos atualmente, terá começado em 1903 com os voos dos irmãos Wright em Kitty Hawk<sup>1</sup>. Logo no dealbar desta nova era, alguns visionários compreenderam o impacto que as capacidades de observação das aeronaves poderiam ter nas operações militares, e no que diz respeito às operações navais, o seu valor seria inestimável.

No início do séc. XX, o poder naval estava intimamente relacionado com a quantidade de couraçados e o calibre das suas peças de artilharia, mas sendo a sua aquisição altamente dispendiosa, para países de vocação marítima mas com poucos recursos, que era o caso de Portugal, a opção de enveredar por soluções mais inovadoras e criativas como a aquisição de submersíveis e/ou de aeronaves seria muito tentadora. Por este motivo, compreende-se que logo em 1912 se tenha começado a idealizar o Serviço de Aviação da Armada, que seria oficialmente criado em setembro de 1917 e que teve como principal impulsionador um grande visionário da aviação ao serviço das operações navais: o 1TEN Artur de Sacadura Freire Cabral.

No entanto, quando se considera a utilização de aeronaves em operações navais, por natureza expedicionárias, surge de imediato o desafio de operar aeronaves a partir de navios<sup>2</sup>. Embora a Aviação Naval portuguesa se tenha enquadrado mais no conceito de aviação marítima, ou seja, a utilização de aeronaves a partir de terra em apoio às operações navais, a utilização de aeronaves a partir de navios não passou despercebida, antes pelo contrário, sempre foi um desiderato. Na verdade, sempre que foi necessário (e possível) operaram-se aeronaves a partir de navios da Marinha e o objetivo deste artigo é exatamente revelar alguns factos menos conhecidos sobre este tipo de operação em Portugal.

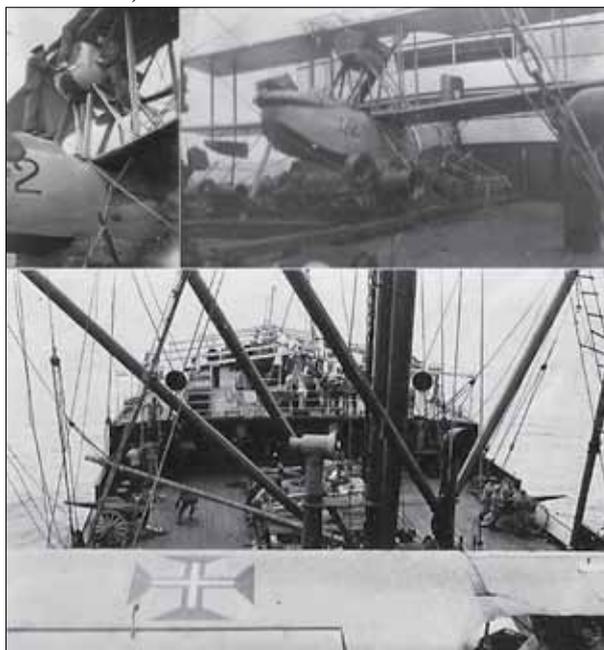
A primeira utilização de aeronaves portuguesas a partir de navios ocorreu durante a Travessia Aérea do Atlântico Sul, protagonizada pelos comandantes Sacadura Cabral e Gago Coutinho. A 18 de abril de 1922, o *Fairey IIIID Mk2* "Lusitânia", durante a sua amaragem em mar revolto, partiu um flutuador e afundou-se junto aos penedos de S. Pedro e S. Paulo. Para continuar a Travessia, foi embarcado em Lisboa no paquete brasileiro *Bagé*,



O *Fairey IIIID* n° 16 a bordo do paquete brasileiro *Bagé*, em abril de 1922.



O *Fairey IIIID* n° 17 *Santa Cruz* a ser içado para bordo do *NRP Carvalho Araújo*.



*Hidroavião* CAMS 37A n° 42 embarcado no *Cubango* durante a expedição de 1931.

o *Fairey IIIID* n° 16<sup>4</sup>. No dia 11 de maio de 1922, já em Fernando de Noronha, o "16" descolou rumo ao Recife, mas passadas quatro horas e meia de voo, uma infeliz falha de motor (bastante comum nessa época...) obrigou-o a amarar de emergência.

Os aviadores seriam salvos pelo cargueiro inglês *Paris City* após 9 horas à deriva, mas pior sorte teve o "16" que se perdeu durante a tentativa de o recuperar. Apesar do contratempo, as opiniões-públicas portuguesas e brasileira "exigiram" que a Travessia fosse concluída. Nesta sequência, pela primeira vez um navio da Marinha operou com uma aeronave; quando o *Fairey IIIID* n° 17, o famoso *Santa Cruz*, foi embarcado em Lisboa no cruzador *NRP Carvalho Araújo*, para retomar a Travessia a partir dos penedos de S. Pedro e S. Paulo. O *Santa Cruz* descolou no dia 5 de junho e, após quatro pequenas escalas no Brasil, concluiu a Travessia com sucesso após amarar em segurança na baía de Guanabara (Rio de Janeiro) a 15 de junho de 1922.

Mais tarde, a 4 de abril de 1931, iniciou-se na Madeira um levantamento militar contra o governo da Ditadura Nacional<sup>5</sup>. Para neutralizar a revolta, logo a 7 de abril o governo enviou para a Madeira uma força de 800 militares do Exército, embarcados no paquete *Pedro Gomes*, escoltado pelo cruzador *Carvalho Araújo* e pelas canhoneiras *Damão* e *Ibo*. A 8 de abril esta expedição foi desviada para os Açores, uma vez que algumas ilhas deste arquipélago aderiram à revolta. Passados três dias a expedição é reforçada com o cruzador *Vasco da Gama*, a canhoneira *Limpopo* e o cargueiro *Cubango*. Este último, para além de uma força de desembarque da Marinha e de artilharia do Exército, embarcou três hidroaviões CAMS 37A da Aviação Naval, o que transformou o *Cubango* no primeiro "porta-aviões" português. Nos Açores os CAMS operaram a partir da Horta (que se tinha mantido fiel ao governo) e efetuaram voos sobre a Terceira para lançamento de panfletos com proclamações a incentivar os revoltosos à rendição. A falta de apoio popular, a dissuasão causada pela presença dos cruzadores e sobrevoos dos hidros, fizeram com que os militares sublevados se rendessem entre os dias 17 e 20 de abril sem que fosse disparado um único tiro. Mas a Madeira continuava sob o controlo dos revoltosos e a expedição prosseguiu rumo ao Porto Santo. Entre 23 e 25 de abril, largaram de Lisboa os paquetes *Niassa*<sup>6</sup> e *Carvalho Araújo* com mais 1400 militares a bordo<sup>7</sup>, entre eles o

Foto Museu de Marinha

Foto Museu de Marinha

Foto álbum do CTEN Costa Gomes

próprio Ministro da Marinha, o CALM Magalhães Corrêa, que a partir daqui iria comandar as operações. A 25 de abril as aeronaves começaram a operar a partir do Porto Santo em condições bastante adversas. A ilha estava completamente exposta ao mar, o que dificultava não só a descolagem e amaragem dos hidros como também toda a manutenção e aprontamento das aeronaves, que tinha que começar na madrugada anterior com estas amaradas e com recurso a embarcações miúdas. Nesta expedição as aeronaves efetuaram cerca de 100 horas de voo em missões de reconhecimento, ataque ao solo e ações psicológicas (lançamento de panfletos). Os voos de reconhecimento efetuaram-se a muito baixa altitude<sup>8</sup> e por diversas vezes os CAMS foram alvo do armamento ligeiro e da “artilharia antiaérea” dos revoltosos, que a bem da verdade não eram mais do que os foguetes que normalmente se utilizavam em festas e romarias<sup>9</sup>... A utilização das aeronaves foi determinante nesta operação, nomeadamente no dia 26 de abril, quando os CAMS detetaram e bombardearam as posições camufladas que os revoltosos montaram para emboscar a força que iria desembarcar no Caniçal. Perante esta situação optou-se por desembarcar no dia seguinte em S. Lourenço, onde as forças governamentais desembarcaram sem resistência e neutralizaram a revolta após uma semana de pequenas escaramuças.

Nesta época a Marinha atravessava um período de quase “zero naval” que era um motivo de grande preocupação nacional. A *Revolta das Ilhas* só veio a comprovar a necessidade de se acelerar o “Plano Naval Magalhães Corrêa”. Dado o contexto do artigo, há que referir que este programa incluía a aquisição de um porta-aviões, mais concretamente de um navio de transporte de hidroaviões. Nos anos 30 este conceito de navio era ainda uma opção válida e menos dispendiosa do que o porta-aviões com aeronaves de trem. Assim, em 1931, Portugal encomendou à Itália a construção do seu transporte de hidroaviões, mas com o contágio da crise de 1929 à Europa, a Lira desvalorizou bastante, o que aumentou exponencialmente o custo de aquisição do navio e por consequência o cancelamento do contrato. Do “porta-aviões” português apenas se chegou a construir, no Arsenal do Alfeite, uma enorme boia de amarração...

Apesar do Plano Naval não se ter cumprido na íntegra, foram adquiridos no seu âmbito, em 1935, dois avisos de 1ª classe que tinham capacidade para embarcar um hidroavião. Os NRP *Afonso de Albuquerque*

e o NRP *Bartolomeu Dias* foram assim os primeiros navios portugueses com capacidade para embarcar uma aeronave orgânica. Para o efeito foram adquiridos dois hidroaviões *Hawker Osprey III*<sup>10</sup>. A descolagem e amaragem destes hidroaviões de flutuadores requeriam condições de mar muito favoráveis que raramente se encontram em alto mar, para além disso, os nossos navios colocavam e recolhiam

acelerava bastante a corrosão dos motores. O Serviço de Aviação de bordo era composto por um oficial subalterno (piloto aviador) e uma praça (mecânico de aviação), este último para além das tarefas de manutenção e aprontamento da aeronave, em voo ocupava o assento traseiro do avião como observador e metralhador. As aeronaves efetuavam cerca de 5 horas de voo mensais e sempre com o navio-mãe

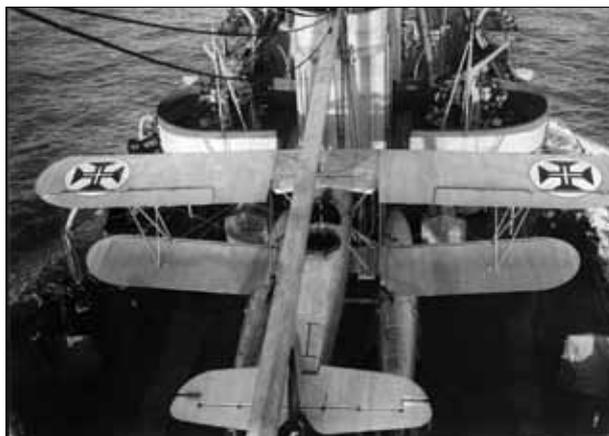
fundeado ou atracado nos portos<sup>11</sup>. Os voos eram essencialmente de reconhecimento visual e de treino dos pilotos. Embora menos frequentes, efetuavam-se também voos de reconhecimento fotográfico e de treino para os telemetristas e apontadores dos navios. Pelos motivos atrás descritos, comprovou-se que a aeronave basicamente não acrescia grande capacidade operacional aos navios, pelo que em meados dos anos 40 os hidros foram substituídos por peças de artilharia antiaérea.

Em 1952, com a extinção da Aviação Naval a Marinha perdia as suas asas, numa altura em que começava a ganhar relevância a utilização naval de um novo tipo de aeronave: o helicóptero<sup>12</sup>. Nos inícios dos anos 50, a *US Navy* começou a operar nos seus *destroyers* helicópteros com capacidade de luta anti-submarina, tendência que rapidamente se propagou a outras marinhas com as quais contactávamos quando integrados em forças navais da NATO. Não é por isso de estranhar que logo a partir desta altura tenha sido um desiderato da Marinha possuir uma força privativa de helicópteros para operar como aeronaves orgânicas das suas fragatas. Contudo, no começo da década de 60 iniciou-se a Guerra Colonial, que obrigou a redefinir as prioridades e o tipo de material a adquirir, o que por sua vez adiou em três décadas a aquisição dos helicópteros orgânicos.

A primeira operação de helicópteros a partir de um navio da Marinha Portuguesa ocorreu em 1964<sup>13</sup>, na Guiné, durante a Operação Tridente<sup>14</sup>. Para o efeito foi construída uma plataforma em madeira na popa do NRP *Nuno Tristão*, a partir do qual operou um *Alouette II* para missões de transporte de pessoal e de evacuação médica, tendo estas últimas causado um impacto bastante positivo no moral das forças que operavam em terra. Pontualmente ocorreram outras operações com helicópteros, por exemplo, em Moçambique efetuaram-se algumas evacuações médicas por helicóptero para o navio de apoio logístico NRP *Sam Brás*, que para além de um amplo convés de voo estava dotado de boas facilidades



*Hawker Osprey do NRP Afonso de Albuquerque a ser içado para bordo.*



*Hidroavião Hawker Osprey III a bordo de um aviso da classe Afonso de Albuquerque.*



*Alouette II com macas de evacuação médica a bordo do NRP Nuno Tristão.*

as aeronaves do mar através de um paude-carga; operação que era muito morosa, que tinha que ser efetuada com o navio a pairar e com elevado risco para a segurança do pessoal e da aeronave. A inexistência de um hangar obrigava a aeronave a ficar exposta ao ambiente marítimo, o que

Foto álbum do CTEN Costa Gomes

Foto Museu de Marinha

Foto Arquivo RTP

médico-sanitárias; também se efetuaram algumas aterragens de *Alouette III* no parque do heli das corvetas da classe *João Coutinho*, mais com o objetivo de demonstrar as capacidades dos novos navios do que propriamente como necessidade operacional. Sabe-se também que, durante o processo de descolonização, terão regressado a Portugal alguns helicópteros da FAP, a bordo de corvetas e de fragatas da classe *João Belo*. Pontualmente, em exercícios nacionais, terão aterrado também helicópteros a bordo do NRP *São Gabriel*.

Considerou-se mais tarde no plano de modernização das fragatas da classe *João Belo* dotar estes navios com um convés de voo e hangar telescópico, contudo o projeto não seguiu este rumo.

Finalmente, nos anos 90 a Marinha viria a adquirir as fragatas da classe *Vasco da Gama* e os helicópteros *Lynx Mk95* e, pela primeira vez na história da Marinha, foi possível utilizar de uma forma sustentada aeronaves orgânicas. Logo em 1995, quando os helicópteros embarcados começaram a operar no Adriático, comprovou-se o acréscimo operacional que proporcionavam aos seus navios, e desde então o valor operacional do helicóptero tem sido inestimável nas diferentes operações em que a Marinha participou, desde a Guiné-Bissau em 1998 até à atualidade nas operações de combate à pirataria no Índico. Muito mais haveria para contar sobre os 20 anos de operação dos *Lynx* ao serviço da Marinha Portuguesa, mas isso será assunto para os próximos artigos...



H. Baptista Cabral  
CTEN

#### Notas

<sup>1</sup> Ainda hoje persiste a polémica se efetivamente terão sidos os irmãos Wright a fazer o primeiro voo... Pelo facto deste não ter sido devidamente homologado por agências ou testemunhas credíveis, muitos consideram que o mérito pertence ao brasileiro Alberto Santos Dumont que, em 1906, voou 200m perante uma multidão de parisienses e de membros do "Aéroclub de France".

<sup>2</sup> Logo em novembro de 1910, Glenn Curtiss, por muitos considerado o "pai da aviação naval", demonstrou à US Navy que seria possível descolar uma aeronave de um navio. Eugene Ely, um dos pilotos de Curtiss, efetuou a primeira descolagem a partir da proa do cruzador USS "Birmingham", na qual foi instalada uma plataforma de madeira para ser utilizada como convés de voo. Em janeiro de 1911, Curtiss demonstraria que também seria possível aterrar um dos seus aviões numa plataforma montada na popa do USS "Pennsylvania".

<sup>3</sup> Apesar de ser tradicionalmente conhecida por "Aviação Naval", a aviação da Marinha teve as seguintes denominações oficiais: Serviço de Aviação da Armada (1917-1918); Serviços da Aeronáutica Naval (1918-1936); Forças Aéreas da Armada (1936-1952).

<sup>4</sup> Fontes atuais referem que esta aeronave teria tido o nome de "Pátria" ou de "Portugal". Efetivamente alguma imprensa da época sugeriu batizá-la com estes nomes, mas na sua efémera existência, o "16" nunca foi oficialmente batizado.

<sup>5</sup> Também conhecida por "Revolta das Ilhas" ou "Revolta dos Deportados", foi iniciada por oficiais subalternos descontentes e imediatamente apoiada pelos políticos e oficiais deportados na Madeira. Tinha como objetivo desencadear uma série de levantamentos militares em todo o país e colónias que iriam culminar na queda do regime. Alastrou-se somente a

<sup>7</sup> Para além dos navios mencionados, participaram também na expedição, os contratorpedeiros "Guediana" e "Vouga" (que se afundou após colidir com o "Pedro Gomes"), a canhoneira "Bengo", o "Gil Eanes" como navio-hospital e quatro navios de pesca para transporte de animais e carga. Até a viagem de instrução da "Sagres" foi alterada para a Madeira para apoiar as operações. Esta esquadra, que foi a maior que se reuniu em Portugal no sec. XX, transportou uma força de desembarque de cerca de 2500 militares. Apesar da obsolescência e "diversidade" dos navios desta expedição, não deixa de ser notável o facto de ter sido aprontada em apenas 20 dias.

<sup>8</sup> Um artigo da edição de 4-7-1931 do "Diário da Manhã" referia: "Um dos seus voos chegou a ser tão baixo que o aparelho, ao amarrar, foi-lhe encontrada uma cana espetada entre os flutuadores e a asa."

<sup>9</sup> Durante a expedição não foram detetados danos devido aos disparos de terra, mas veio-se a verificar numa inspeção posterior no Centro de Aviação Naval de Lisboa, que o CAMS nº44 teria sido atingido num dos lemes.

<sup>10</sup> Em 1938, os Osprey foram transferidos para o Centro de Aviação Naval de Macau, tendo-se adquirido outros quatro exemplares desta aeronave para equipar este Centro. A partir desta altura passaram a embarcar nos navios hidroaviões Fleet e Avro 626.

<sup>11</sup> Como termo de comparação refira-se que atualmente um *Lynx* embarcado voa mensalmente 30-40 horas, na sua esmagadora maioria com o navio a navegar.

<sup>12</sup> Efetivamente terá sido o Centro de Aviação Naval de Lisboa, em 1951(?), a experimentar pela primeira vez em Portugal durante pouco tempo, um helicóptero WS-51 Dragonfly Mk.1A civil britânico.

<sup>13</sup> De referir no entanto, que a primeira operação de um helicóptero português a partir de um navio ocorreu em março de 1955 quando o helicóptero UH-19A Chicksaw da Força Aérea Portuguesa, após um período de manutenção nas ÓGMA, embarcou em Lisboa no porta-aviões USS "Tripoli", que no seu regresso aos EUA o descolaria ao largo da Terceira para a base Aérea das Lajes. O helicóptero descolou a 10 de março de 1955 do convés do "Tripoli" para aquele que seria o seu voo de regresso às Lajes e, simultaneamente, o seu voo de estreia como aeronave de evacuações médicas, uma vez que evacuou para terra um marinheiro da guarnição com apendicite aguda.

<sup>14</sup> A Operação Tridente foi uma das mais importantes que as forças portuguesas realizaram nos teatros de guerra de África. Foi uma operação conjunta de forças do Exército, Marinha e Força Aérea, que desencadearam uma ofensiva convencional com o objetivo de restabelecer o controlo das ilhas na região do Como, as quais, desde 1963, estavam controladas pelos guerrilheiros do PAIGC.

#### Bibliografia

- TADEU, Viriato – Quando a Marinha tinha asas – Lisboa: Ed. Culturais da Marinha, 1984.  
 GONÇALVES, J. Munkelt – O amanhecer da asa rotativa na Aviação Militar Portuguesa – Lisboa: revista "Mais Alto" ed. Março/abril de 2004.  
 COSTA, Eduardo; PAULINO, Francisco Faria – A revolta da Madeira [documentário]- Funchal: RTP Madeira, 2006.  
 MELO, Francisco Lopes - 1931: O ano de todas as revoltas [em linha] - disponível na <http://www.sgmf.pt>.  
 VILLALOBOS, José - Aspectos gerais - Operação Tridente [em linha] - disponível na <http://www.guer-racolonial.org>.  
 NRP "Afonso de Albuquerque" - Relatório do Chefe do Serviço de Aviação (1942) - Lisboa: Biblioteca Central de Marinha/Arquivo Central.  
 NRP "Bartolomeu Dias" - Relatório do Chefe do Serviço de Aviação (1942) - Lisboa: Biblioteca Central de Marinha/Arquivo Central.

#### Agradecimentos

CTEN Brito e Abreu, Dr. Rodrigues Morais, Jorge Pereira.



Alouette III da FAP a bordo do NRP António Enes, em novembro de 1972, ao largo de Luanda.



Alouette III da FAP a bordo do NRP S. Gabriel.



Helicóptero orgânico Lynx MK95 descola do NRP Vasco da Gama.

algumas ilhas dos Açores e à então Guiné Portuguesa. As tentativas de levantamento em Moçambique e S. Tomé fracassaram e os levantamentos planeados para o continente nunca ocorreram. A população da Madeira, ainda no rescaldo da "Revolta da Farinha" que tinha ocorrido dois meses antes, deu grande apoio ao levantamento. A revolta na Madeira foi neutralizada a 2 maio de 1931, e na sua sequência, as tropas revoltosas na Guiné declararam a sua rendição incondicional a 6 de maio.

<sup>6</sup> Com mais um CAMS 37 embarcado.

Foto FAP - Esquadra 552)

Foto CAB L Figueiredo

# PROTOCOLO ENTRE A MARINHA E A FORÇA AÉREA PARA A OPERAÇÃO DO LYNX NA BA6

## INTRODUÇÃO

A Esquadrilha de Helicópteros da Marinha (EH) opera o helicóptero *Lynx Mk95* a partir da Base Aérea nº 6 do Montijo (BA6), desde 1993.

A decisão de instalar a EH na BA6 teve uma visão estratégica que, além da localização geográfica, visou potenciar e utilizar diversos recursos humanos e materiais específicos à atividade aérea e, naturalmente já residentes na Força Aérea.

Em 1 de Junho de 1993 foi assinado o primeiro protocolo entre a Marinha e a Força Aérea com vista a estabelecer um conjunto de apoios que garantissem e otimizassem a atividade do helicóptero da Marinha naquela base<sup>1</sup>.

## PROTOCOLO ENTRE A MARINHA E A FORÇA AÉREA

No âmbito das atividades e serviços relacionados com a operação do helicóptero *Lynx Mk95* da EH na BA6, o protocolo celebrado entre a Marinha e a Força Aérea estabelece os diversos termos e áreas de colaboração.

## NA ÁREA DA FORMAÇÃO

Estabelece que a seleção dos candidatos a tripulantes da Marinha deverá ser realizada segundo critérios idênticos aos da FA, devendo este ramo proceder à sua formação básica de voo e de helicóptero.

## NA ÁREA DA SEGURANÇA MILITAR

Estando inserida na BA6, estabelece que a segurança física e militar da EH são garantidas pela BA6, prevendo-a, no aplicável, nos seus planos de contingência e normativos em vigor.

## NA ÁREA DA PREVENÇÃO DE ACIDENTES E SEGURANÇA DE VOO

Estabelece que a atividade da EH deverá estar integrada no plano de emergências com aeronaves da BA6, obrigando-se a EH a criar uma estrutura própria e autónoma na área de prevenção e investigação de acidentes.

Neste quadro, a EH inclui na sua estrutura orgânica um Gabinete de Prevenção de Acidentes próprio que engloba as Secções de Segurança de Voo, Secção de Higiene e Segurança do Trabalho e ainda, a Secção de Saúde e Ambiente.

O protocolo prevê ainda na área de prevenção de acidentes, a colaboração entre as duas unidades nas ações de treino e sensibilização além da partilha de resultados das ocorrências na área da segurança de voo e em terra.

## NA ÁREA DAS OPERAÇÕES DE VOO

Estabelece que a BA6 disponibiliza um conjunto de serviços e apoio na área de gestão e controlo de espaço aéreo, designadamente facilidades de aeródromo, controlo de tráfego aéreo, assis-

tência e socorros, despacho e meteorologia.

Para efeitos de gestão de tráfego aéreo e facilitar a integração no sistema de comando e controlo, o protocolo define que, no aplicável, a atividade da EH deverá seguir normas e procedimentos em vigor na FA.



## NA ÁREA DA MANUTENÇÃO E APOIO OFICIAL

Estabelece que, numa base das capacidades existentes, a EH e a BA6 disponibilizam mútuo apoio na área de manutenção e apoio oficial e meteorologia.

Nesta área tem havido uma colaboração pontual mas muito benéfica de apoio mútuo, designadamente na resolução de problemas e reparações com a aeronave EH-101.

## NA ÁREA DE COMBUSTÍVEIS DE AVIAÇÃO E LUBRIFICANTES

Embora a Marinha disponha de capacidade autónoma, quando solicitado, estabelece que a BA6 deve disponibilizar à EH apoio de abastecimento de combustível de aviação.

Adicionalmente, a BA6 tem disponibilizado quatro depósitos para armazenamento de combustível de aviação da Marinha, F - 44, numa capacidade total de 120 mil litros.

Prevê ainda o protocolo que a BA6 dê apoio de análise espectrométrica de óleos às aeronaves da Marinha (*Spectrometric Oil Analysis Programme – SOAP*).

## ALIMENTAÇÃO, ALOJAMENTO E TRANSPORTES

Estabelece a utilização da capacidade sobrança de alojamento bem como das respetivas carreiras de transporte estabelecidas de/para a BA6. Prevê ainda o protocolo que a guarnição da EH faça utilização do serviço de messes e de clubes da BA6.

## SAÚDE

Estabelece que a BA6 deve assegurar assistência médica à guarnição da EH através do seu Serviço de Saúde, devendo a EH manter um enfermeiro atribuído àquele serviço.

A FA disponibiliza ainda assistência médica aeronáutica aos tripulantes da Marinha no Centro de Medicina Aeronáutica.

## OUTROS SERVIÇOS

Pelo protocolo, deve ainda a BA6 disponibilizar apoio de serviço religioso, barbearia, lavanderia, facilidades desportivas, serviços de ação social e bem-estar.

## CONCLUSÃO

O apoio disponibilizado pela BA6 constituiu-se uma inestimável mais-valia para a operação do helicóptero *Lynx*, proporcionando uma poupança significativa em recursos humanos e materiais, serviços e infraestruturas que, não existindo na orgânica da Marinha teriam obrigado à sua edificação e dado origem a redundâncias e a custos muito significativos.

Volvidos 20 anos, a simbiótica relação estabelecida entre a Marinha e a Força Aérea na área de operação do helicóptero *Lynx* tem-se revelado eficiente e eficaz, resultando dela uma forte relação institucional que, pela conjugação de recursos, no quadro atual do país, importa cada vez mais otimizar e fortalecer.

P. Conceição Lopes  
CFR

## Notas

<sup>1</sup> Dezoito anos depois, em 31 de maio de 2011, este protocolo viria a ser revogado com a assinatura de novo protocolo atualizado.

# O INÍCIO

Corria o ano de 1988 quando foi publicado em OP1 o convite para a frequência do *Air Engineer Application Course*, em Inglaterra, destinado a dois oficiais subalternos: um de Marinha, especializado em Eletrotécnia e um EMQ.

Tanto quanto sei, este foi o primeiro ato de recrutamento de pessoal para o programa dos helicópteros na Marinha, numa altura em que não se sabia ainda qual a decisão sobre o tipo de aeronave a adquirir no âmbito do programa de aquisição das novas fragatas. Decisão que se revelaria de elevado acerto e que sempre ouvi atribuir a uma proposta do então comandante Pires Neves, que na altura prestava serviço na 1ª divisão do EMA.

Feita a seleção, em meados de Agosto de 1988 rumámos a Plymouth, eu e o engenheiro Gonçalves Henriques, para iniciarmos a primeira fase do curso no *Royal Naval Engineering College*.

Nesta primeira fase, foram cobertas as matérias teóricas relacionadas com a aerodinâmica, estruturas, sistemas de bordo (aviónicos, hidráulicos, mecânicos, eléctricos e motores) e a muito crítica área da documentação das aeronaves e controlo e certificação das ações de manutenção.

Finda a parte teórica do curso, fomos transferidos, em abril de 1989, para Lee-on-the-Solent, onde no HMS Daedalus, durante dois meses, ficámos imersos em ambiente de produção, no qual os elementos do curso (7 oficiais da RN, 2 Oficiais paquistaneses e os dois portugueses) rodavam diariamente no desempenho dos diversos cargos existentes num serviço de manutenção de uma fictícia esquadra de voo.

Ultrapassada esta fase, foram os oficiais alunos separados e mandados apresentar nas esquadras de voo que operavam as aeronaves escolhidas de acordo com o interesse anteriormente manifestado para obtenção do Certificado de Competência (CoC). A nós, portugueses, coube marcharmos para a NAS Portland, base dos helicópteros *Lynx*, ficando eu na esquadra 829, *parent squadron* dos destacamentos dos escoltas e do navio de apoio na Antártida e o meu camarada Gonçalves Henriques na esquadra 715 responsável pelo treino de todos os pilotos e observadores dos *Lynx*.

Após quatro meses de muito trabalho e um exame oral perante o CoC Board, composto pelo Commander E (Chefe do Grupo de Material) da Base, pelos Air Engineer Officer das Esquadras e pelo Senior Maintenance Rating (SMR) das esquadras, recebemos o nosso CoC, entregue pelo Flag Officer Naval Aviation.

Por esta altura decorria em Lisboa a seleção dos primeiros oito candidatos a piloto, dando início a um processo de formação que só terminaria em 1995 com a primeira atribuição operacional de um destacamento a bordo.

Regressados a Lisboa em outubro de 1989, fomos colocados no Gabinete de Estudos da

DGMN onde integramos o Grupo de Trabalho para a Aquisição dos Helicópteros (GTAH), sob a direção do então CMG ECN Beirão Reis. Em acumulação fui colocado na 4ª divisão do EMA e ambos integramos também a Comissão para a Integração dos Helicópteros na Marinha (CIHM), sob direção do Sub-Cema, CALM Vieira Matias, e supervisão direta do CFR Rodrigues Leite.

Em dezembro de 1989, por despacho do MDN, foi decidido que o helicóptero a adquirir seria o *Lynx* e dado início ao processo de negociação do contrato de aquisição.

Em paralelo, iniciava-se a elaboração de todo o extenso normativo da Marinha relativo à manutenção dos helicópteros, baseado, naturalmente, na documentação da RN que tínhamos explorado durante o curso. Foi também o modelo inglês que serviu de base aos estudos efetuados para

experiência deveria enveredar pela instalação de capacidade própria no Centro de Instrução de Helicópteros, o que veio a acontecer a partir do terceiro curso de praças.

Princípios semelhantes foram seguidos para a formação do pessoal de voo, tendo a Marinha assumido sempre que a FAP seria a entidade responsável pela formação *ab initio* dos pilotos, seguindo os mesmos padrões que aplica ao seu pessoal. Desta forma, a Marinha recebia pilotos brevetados nas mesmas condições dos outros pilotos militares e só nessa altura lhes era ministrada a formação de conversão ao *Lynx*, após a qual se concluiu a especialização em piloto naval. No caso dos primeiros pilotos, a sua formação na FAP incluiu um estágio operacional que, com benefício mútuo, permitiu aos pilotos iniciarem a conversão ao *Lynx* já com cerca de 600 horas de voo efetuadas.

Outra decisão que julgo ter sido de grande importância, foi a de dar formação igual a todos os pilotos. Quer isto dizer que todos eles são também habilitados a desempenhar as funções de TACO, ou seja, podem voar à direita (pilotos), ou à esquerda (TACO), com benefícios em termos de segurança, especialmente na resolução de emergências. Apesar dos maiores custos de formação e de manutenção de qualificações, continuo convicto que este sistema é o que melhor se adequa ao nosso tipo de operação.

Outra área em que a Marinha foi inovadora reside nos operadores de sistemas que gosto de apelidar de 4

em 1. Sendo uma das missões do *Lynx* a luta anti-submarina (a primária à data do contrato), um membro essencial da tripulação é o operador de sonar – mais uma vez, uma praça T convertida. Tendo o helicóptero um guincho, pareceu natural que o operador sonar fosse qualificado também como operador de guincho e, se tem guincho e pode transportar maca, então faria sentido ter um recuperador salvador. Logo, o mesmo operador sonar é também qualificado como recuperador salvador. Mais recentemente, tendo o helicóptero sido dotado com a capacidade de instalar uma metralhadora na cabine houve necessidade de qualificar operadores de metralhadora e a escolha recaiu, naturalmente, no operador de sistemas, o tal 4 em 1. Ainda há quem diga que os militares são pouco versáteis!

Tendo estado ligado ao programa dos helicópteros de 1988 a 1996 e de 1999 a 2003, é com grande orgulho que, modestamente, me associo às celebrações do aniversário da EH. Desejo à Esquadilha de Helicópteros e a todos que ali servem o país, as maiores venturas e a manutenção do número de aterragens igual ao de descolagens.



V. Gomes de Sousa  
CALM



Alunos do AEAC 88/89 no HMS DAEDALUS

apurar a organização da futura Esquadilha de Helicópteros e o desenho da sua lotação, em especial nas áreas técnicas da manutenção.

No que à área da manutenção diz respeito, foram propostos e aceites superiormente alguns princípios a que, pessoalmente, atribuo extrema relevância no sucesso da EH, nomeadamente:

– A redução do risco na formação de técnicos de manutenção através da nomeação de candidatos com sólida formação técnica. Entendeu-se que ensinar “aviação” a técnicos qualificados nas diversas áreas daria mais garantia de sucesso do que iniciar uma nova classe. É por esta razão que na primeira lotação da EH aparecem 42 sargentos artifices que se destinaram, cumprindo com elevada qualidade, a ser o núcleo da manutenção das aeronaves, em terra e a bordo, e permitiram a instalação de capacidades de 2º escalão em todas as valências sem sobressaltos. Também as praças selecionadas eram todas dos QP e com experiência de embarque, fatores que aliados ao apurado sentido das responsabilidades por todos evidenciado facilitou, sobremaneira, a sua conversão em técnicos de manutenção de aeronaves.

– A Marinha não deveria criar uma escola de manutenção de aeronaves responsável pelo treino da primeira guarnição, mas antes utilizar as capacidades existentes na FAP e só após adquirir

# UMA MISSÃO FORA DO VULGAR...

O tempo passa e vamo-nos esquecendo de muita coisa; alguns acontecimentos, pelos riscos envolvidos, novidade, especificidade ou quaisquer outras razões, perderam; é o caso de uma missão fora do vulgar, executada pela fragata *Corte Real*, há cerca de vinte anos, de que ainda me recordo bastante bem.

Cada conjunto par “tipo de navio/tipo de helicóptero” tem limites de operação de segurança, face à força do vento e ao balanço do navio, designados em inglês por SHOL's – *Ship Helicopter Off Limits*. As fragatas da classe *Vasco da Gama* e os helicópteros *Westland Lynx MK 95* necessitavam, naturalmente, para poderem operar em segurança, que se determinassem os respectivos SHOL.

A primeira guarnição desta classe de fragatas não teve o destacamento de helicóptero a bordo, pois o programa *Lynx* atrasou-se um pouco, o que até foi útil, facilitando a integração na Marinha de tantos novos procedimentos, sistemas e equipamentos. Contudo, os navios estavam desde o início treinados e equipados para operar helicópteros. Durante o período de treino no FOST, em 1992, a *Corte Real*, que eu então comandava, treinou os seus HC's (*helicopter controllers*) e as suas equipas de convés de voo (*flight deck*) com helicópteros da *Royal Navy*.

Em fins de 1993 foi atribuída à fragata *Corte Real* uma missão fora do vulgar: embarcar um dos nossos helicópteros *Lynx MK 95*, uma equipa de apoio de Boscombe Down, incluindo dois pilotos de teste, para realizar algumas centenas de operações de voo, recolhendo a informação que permitisse construir os SHOL's. O navio tinha então um LIMOP: um dos dois estabilizadores estava avariado e não funcionava. Contudo, como o objectivo era procurar situações limite de balanço, a avaria não prejudicou a realização da missão.

Na manhã de 1 de Novembro, a navegar ao longo da costa, pouco depois de largarmos de Portsmouth, embárcamos o “nosso” *Lynx 03* e, ao contrário do que é normal, procurámos situações de mau tempo, o que, como se sabe, nas áreas ao largo da costa de Inglaterra não é difícil

de encontrar! Chegados ao Mar Celta – entre a ponta Sudoeste de Inglaterra e a Irlanda – com vento fresco e mar cavado, por vezes com chuva e limitada visibilidade, lá iniciámos as operações de voo. O navio navegava a diferentes proas, originando diferentes ventos relativos, mas o helicóptero lá levantava e pousava sem dificuldade, sem parar, fruto das suas excelentes características e da perícia dos pilotos. Por mais de uma vez tive de dizer

significativo. As duas equipas do convés de voo, chefiadas pelos então Tenentes Henriques Gomes e Oliveira Fuzeita, tiveram um desempenho notável e mereceram rasgados elogios dos pilotos de teste, o LCdr Peter Richings e o Mr. Michael Allen, antigo piloto de *Lynx* do Exército Britânico.

No decurso desta missão, ocorreu um incidente curioso: três ou quatro dias depois da largada de Portsmouth, recebemos uma mensagem das autoridades navais inglesas perguntando se estávamos a operar perto da costa, nas imediações de Lizard Point, no sudoeste de Inglaterra, ao que de imediato respondemos afirmativamente. Laconicamente, solicitaram-nos que interrompêssemos de imediato as transmissões do radar de aviso aéreo DA-08. Ao regressar a Portsmouth, no dia 11, nada me foi referido; mas vim a saber depois, que durante três dias o Reino Unido tinha perdido as comunicações via satélite com o resto do Mundo, pois a estação terrena de onde era estabelecido o *link* para os satélites de comunicações, localizada junto da costa, perto de Lizard Point, tinha sido interferida por emissões de um radar... Uma situação semelhante, com um navio alemão equipado também com o DA-08, teria já ocorrido no passado. No clássico estilo inglês, nada me foi dito acerca deste incidente, pois a bordo não poderíamos adivinhar esta situação, mas presumo que alguém em terra, no *staff* do Comando Naval local, terá sido “apertado” por não nos ter informado nem ter estabelecido uma área de resguardo.

Passados cerca de vinte anos, recordo com saudade esta missão, que com o entusiasmo e o profissionalismo de toda a guarnição, com destaque para as equipas do Centro de Operações e do *flight deck*, a *Corte Real* executou então com todo o sucesso. É verdade que a primeira guarnição do navio não teve um destacamento de helicópteros atribuído; mas importa sublinhar que fomos nós que fizemos os SHOL's!



ao Mr. Roger Finch, o chefe do projecto SHOL's que embarcara connosco, que me parecia que as condições se estavam a aproximar perigosamente do limite; graçejava, referindo que só tínhamos adquirido cinco unidades e não queria perder o helicóptero que tínhamos a bordo...

Assim se realizaram com sucesso, no período de 1 a 11 de Novembro, 17 saídas do helicóptero, que originaram 453 aterragens, em 41 horas e 30 minutos de voo, tendo sido recolhida a informação necessária para elaborar os SHOL's. Para a guarnição foi muito cansativo, pois ...*procurávamos situações de muito balanço...* mas o treino conseguido foi



H. Alexandre da Fonseca  
VALM

# O PRIMEIRO DESTACAMENTO

Cumprindo prazos nunca antes registados no seio da NATO, a Marinha Portuguesa conseguiu, no início de 1995, em menos de dois anos após a receção dos *Lynx* em Portugal, embarcar com sucesso Destacamentos de Helicópteros. Tive a responsabilidade, a honra e o prazer de comandar o primeiro.

Várias páginas seriam necessárias para relatar todos os obstáculos superados no aprontamento do destacamento, em áreas tão diversas como a seleção, formação e treino do pessoal, a preparação da aeronave, sobressalentes e equipamento de apoio e a integração de tudo a bordo do navio. A Esquadrilha de Helicópteros da Marinha, dotada de excelentes profissionais superiormente comandados pelo então Capitão-de-fragata Saldanha Lopes, a tudo foi capaz de responder, e assim, na data prevista, estávamos prontos para descolar. Eram as 5 toneladas do *Lynx* mais o peso da responsabilidade de ter toda a Marinha, e também os outros Ramos, a olhar para nós.

Mas efetuado o embarque do destacamento e iniciadas as operações a bordo, tudo se veio a revelar mais fácil do que o antecipado. Estávamos bem preparados. Em termos de pilotos, “bebemos” experiência da Esquadra de Instrução de asa fixa e da Esquadra de Instrução de helicópteros da Força Aérea e dos pilotos navais da Royal Navy. Também os Operadores de sonar/guincho e o pessoal de Manutenção tinham tido formação e treino adequados. A bordo fomos encontrar um navio preparado para nos receber, com o Comando e Oficiais de Quarto focados na segurança e com Controladores de helicópteros esforçados e atentos.

O *Gamy* (indicativo adotado) teve como principal missão o embarque na fragata *Vasco da Gama*, aquando dos 6 meses de integração daquele navio na SNFL<sup>1</sup>. Particularidades: a SNFL estava empenhada em operações reais (Sharp Guard, embargo naval à Sérvia-Montenegro no mar Adriático) e teríamos pela primeira vez um Almirante português comandando a SNFL. O helicóptero viria, assim, a ser empregue no controlo

da navegação de superfície, no transporte logístico e na inserção vertical das equipas de vistoria e de segurança. Mas, chegados ao Teatro de Operações, a maior dificuldade de todas foi mesmo... decifrar a Optask Air Helo. Um conjunto de siglas nunca visto, indecifrável, que nos obrigou, em último recurso, a perder a vergonha e contactar via rádio o navio-chefe, para sabermos o que é que o *Gamy* tinha que cumprir no dia seguinte. Foi a única vez em todo o destacamento em que desejei mesmo ter ao meu lado um experiente piloto comandante...

O principal marco do *Gamy* em termos de manobras foi, sem dúvida, a

a equipa de abordagem com sucesso. Pela primeira vez o comandante de um navio português tinha alternativa à embarcação para conseguir efetuar uma abordagem.

Em termos de manutenção, ficou também demonstrada a excelente preparação e capacidade da equipa liderada pelo competente e incansável SAR MQ Narciso, a qual foi obrigada a, pela primeira vez, mudar um motor de helicóptero fora da base.

Outro desafio a superar foi a tarefa adicional de coordenar os helicópteros da força, a partir do momento que tivemos o ALM Reis Rodrigues embarcado e a *Vasco da Gama* passou a navio-chefe. Tarefa difícil e comple-

xa, na procura das melhores soluções para as necessidades operacionais e logísticas da Força, integrando as várias capacidades e limitações dos diferentes helicópteros embarcados, e que não teria tido sucesso sem a valiosa contribuição do Comandante Seuanes, que entretanto embarcava como reforço do destacamento.

E assim, cumprindo todas as missões de voo

e sem qualquer incidente, chegámos ao fim do destacamento com um doce sabor a sucesso. Vinte destacamentos depois, subindo sempre o nível de desempenho, em complexos exercícios táticos no OST do Reino Unido, por exemplo, em inserções verticais noturnas anti-droga, ou ainda em operações reais em Área de conflito, como na Guiné, passaram-se 20 anos e 20.000 horas de voo do *Lynx Mk95*, sempre com excelente desempenho e sem qualquer acidente registado. O que comprova que, na verdade, o 1º destacamento nada fez de especial para além de ter sido o primeiro.



Rui Graça Marim  
CMG

## Nota

<sup>1</sup> *Standing Naval Force Atlantic*



primeira inserção vertical, por ser manobra difícil, pela precisão necessária, e arriscada, pela proximidade a obstáculos. Num final de tarde ventoso: – Comandante Marim à ponte! O comandante, o então Capitão-de-fragata Vargas de Matos, explicou-me que havia um navio suspeito, não estavam condições para a embarcação e perguntava se a abordagem poderia ser feita pelo helicóptero em segurança. Inicialmente parecia difícil pois o pequeno cargueiro tinha dois grandes mastros e que balançavam bastante com o navio quase sem seguimento. Depois de rápida observação pelos binóculos anuí, não íamos perder aquela oportunidade de mostrar o que valíamos. Embarcada a equipa de abordagem e chegados à vertical do cargueiro, determinámos, depois de análise cuidada, qual a melhor abordagem, e com o Ten Madeira a controlar distâncias a obstáculos pela esquerda e o Cab T Leitão pela direita e atrás, lá chegámos à posição de lançar

# “GUARNIÇÃO, PREPARAR PARA OPERAÇÕES DE VOO,...”

O aviso está feito... dentro de 60min, o LYNX MK95 estará a descolar do convés de voo para mais uma missão. Este aviso, efetuado a bordo das unidades navais da Marinha Portuguesa que operam organicamente os helicópteros LYNX MK95, marca o início de um conjunto de procedimentos e ações a serem executadas para que o helicóptero possa descolar, em tempo e em segurança, de modo a que o objetivo da missão seja cumprido. No entanto, para que isto aconteça, muitas foram as atividades que tiveram que ocorrer, muitas delas no mar, já em missão, outras ainda enquanto atracados na Base Naval de Lisboa durante as fases de aprontamento do navio e da sua guarnição.

Antes do navio ser dado como apto a operar com helicópteros, terá que ser sujeito a um conjunto de testes, avaliações e ações de certificação, que normalmente ocorrem após um período alargado de imobilização para manutenção ou, antes da sua plena integração na esquadra, tal como recentemente aconteceu com as fragatas *Bartolomeu Dias* e *D. Francisco de Almeida*. Este conjunto de testes é dividido em duas fases bem distintas designadas por testes de aceitação a cais (*HAT- Harbour Acceptance Tests*) e por testes de aceitação a navegar (*SAT – Sea Acceptance Tests*). Depois de cumpridos e ultrapassados com sucesso, o navio está em condições de iniciar o período de treino dedicado à qualificação de material e pessoal que garantam, no seu conjunto, o cumprimento dos padrões de prontidão na área da aviação e a completa exploração operacional do helicóptero LYNX MK95. Durante o ciclo de vida do navio e sempre que a equipa do destacamento de helicópteros não se encontra embarcada, recai sobre um conjunto bem definido de elementos de bordo, liderada pelo oficial imediato e coordenada pelos seus adjuntos para as facilidades de aviação e para a gestão do pessoal, a responsabilidade de garantir permanentemente que todos os equipamentos, sistemas e pessoal diretamente envolvido nas operações de voo se mantêm disponíveis e devidamente certificados e qualificados.

## MISSÃO... COSTA PORTUGUESA... 07H00M

Ainda o sol não nasceu e já alguns elementos de bordo se encontram a trabalhar para reunir a informação que será divulgada, dentro de algum tempo, no *briefing* de operações de voo com a presença do comandante do navio. Está previsto o helicóptero descolar às 09h00m para uma série do tipo *FLYEX* (*flying exercise*) no qual se irão treinar todos os procedimentos inerentes às operações de voo, tanto no âmbito da aeronave como do navio, em situações controladas e normais e em procedimentos simulados de emergência.

## BRIEFING DE OPERAÇÕES DE VOO... 07H25M

Evento que merece a devida formalidade e que faz com que todos os participantes compareçam 5 minutos antes no local definido para o efeito. Com a presença do comandante do navio, o piloto-comandante e chefe do destacamento de helicópteros embarcado confirma a presença de todos: oficial imediato, chefe do departamento de operações, tripulação do voo, oficial navegador, controlador de helicópteros (*HC - Helicopter Controller*), oficial de ação tática (*OAT*), Oficial de quarto à ponte responsável pelas operações de voo (*OQP*), sargento responsável pelo convés de voo (*Flight*



*Deck Officer - FDO*) e sargento responsável pela manutenção da aeronave (*Senior Maintenance Rating*). Contagem decrescente... verificação horária... 07h30m... início de *briefing*...

O oficial-navegador apresenta a meteorologia e oceanografia presente no momento, o seu impacto para as operações de voo e a previsão para as próximas horas de acordo com os movimentos previstos para o navio. De seguida, o controlador de helicópteros, apresentará as operações aéreas externas previstas para o período da missão, perigos a considerar pelos pilotos, aeroportos alternativos a usar em caso de necessidade e detalhe sobre as comunicações e situação tática envolvente. Por fim, o piloto-comandante fará referência aos aspetos específicos da missão que, neste caso particular, envolvem uma fita de tempo específica de modo a permitir cumprir com os objetivos de treino previamente definidos. Os procedimentos de emergência que serão simulados não serão do conhecimento dos participantes na série.

O *briefing* termina com a definição, por parte do comandante do navio, da quantidade mínima de

combustível que o helicóptero deve ter em cada aterragem e da hora limite para aterrar a bordo e concluir a série. Após o *briefing*, a missão é formalmente aprovada através da assinatura por parte do piloto-comandante e do comandante do navio da “Autorização e Relatório de Voo”.

## “GUARNIÇÃO, PREPARAR PARA OPERAÇÕES DE VOO”... 08H00M

Ponte e convés de voo começam os preparativos... Dentro de 60 min o helicóptero deverá estar a descolar. Nos primeiros 40 min há que preparar o convés de voo. Abater as redes, retirar o pau da bandeira e deslocar o helicóptero para fora do hangar. Os elementos responsáveis por preparar e guarnecer a embarcação que deve apoiar alguma emergência apresentam-se ao *FDO*. O pessoal que se encontra de quarto à ponte inicia as rondas *FOD PLOD* (*Foreign Object Damage Walk*) de modo a verificar a existência no exterior do navio de objetos soltos ou detritos que, ao serem aspirados pelos motores, poderiam provocar danos graves na aeronave.

Com os preparativos iniciais terminados, faz-se o aviso para estabelecer a “Condição Especial 2H – Operações de Voo”. O *OQP* responsável pelas operações de voo dá então início aos diversos procedimentos de verificação já com todo o pessoal nos seus postos. Estabelecem-se as comunicações entre os vários elementos-chave (*OQP-HC-FDO*), testam-se os semáforos de *STOP* (vermelho) & *GO* (verde) existentes no convés de voo e confirmam-se os valores de direção e velocidade do vento relativo através das repetidoras do anemómetro existentes em diversos locais do navio. Na ponte efetuam-se então os cálculos dos limites de operação do helicóptero face às condições meteorológicas prevaletentes e designados por *SHOLS* (*Ship Helicopter Operating Limits*). Os valores calculados determinam, para diversas velocidades do navio, os rumos a que se deve governar durante a descolagem e aterragem do helicóptero em operação normal ou em situação de emergência. Encontram-se também definidos, dentro deste conceito, os limites de *roll* e *pitch*, respetivamente balanço bombordo-estibordo e proa-popa, adequados às diferentes fases de operação do helicóptero no convés de voo. Toda esta informação será passada ao *HC* para posteriormente chegar ao conhecimento dos pilotos.

## “ACÇÃO LYNX, ACÇÃO LYNX”... 08H40M

40 min depois, com tudo pronto, é altura de dar a ordem para o helicóptero descolar.

Os próximos 20min serão intensos. Os pilotos embarcam no helicóptero e executam todas as ações constantes das listas de verificação pré-voo. Engrenam os rotores e estabelecem as comunicações na conferência interna (*telebrief*) com o *OQP*, *HC* e *FDO*. Neste momento inicia-se um dos procedimentos com mais formalismo em todo este

desenrolar de preparativos, o estabelecimento da *OUTHOUSE*. Esta é a posição geográfica para a qual helicóptero e navio se deverão dirigir em caso de perda total de comunicações e de contato radar e visual entre ambos. Este procedimento, entre o OQP, piloto e HC é constantemente verificado, garantindo assim a sua realização em total segurança até ao final das operações de voo. O OAT passa então ao HC as “intenções de comando” para a primeira saída de acordo com as instruções divulgadas durante o *briefing*: “LYNX descola, efetua circuito visual para aterrar. Aterra, passa 4 *lashings* (fitas de fixação ao convés de voo), apã, *tebrief* e prepara para descolar para 2ª saída”.

As intenções de comando são sempre definidas antes da aeronave descolar. Com as intenções de comando recebidas, o HC difunde-as na conferência *tebrief* para a ponte, piloto e FDO. Todos dão o recebido de modo a não haver dúvidas do que irá se passar. Após este procedimento, o OQP informa qual vai ser o rumo de voo e a velocidade do navio à descolagem.

### “2 MINUTOS”... 08h58m

Quando todas as condições a bordo da aeronave se encontram reunidas, o piloto informa que está pronto a descolar em 2 minutos. Na ponte completam-se as últimas verificações: navio estável ao rumo e velocidade, navegação e corredores de afastamento ou de aproximação do helicóptero

ao navio safos, controlo das emissões eletromagnéticas efetuado e *SHOLS* dentro dos limites.

### “VERDE NO CONVÉS”...09h00m

Com as condições de segurança necessárias às operações de voo todas reunidas, o comandante do navio dá autorização à descolagem do helicóptero, o OQP ativa a luz verde no semáforo de STOP & GO e, através das conferências internas, informa todas as estações desta ação. No convés de voo e sob coordenação do FDO, a equipa de convés de voo aproxima-se da aeronave e retira os *lashings* que a seguram ao navio. O piloto aumenta a potência, o helicóptero descola, fica a pairar sobre o navio e, após as indicações do FDO, afasta-se por bombordo de modo a cumprir com as intenções de comando. Durante os próximos 90 minutos serão simuladas, por parte da tripulação, diversas avarias na aeronave, alterações nas condições de visibilidade e outro tipo de incidentes, de modo a testar a capacidade de reação do navio em situações de emergência. Todos têm uma importante função a desempenhar e todos irão ser chamados a demonstrar os seus conhecimentos.

### “LYNX REVERTE A ALERTA 20 NO CONVÉS DE VOO”... 10H30M

As intenções de comando passadas antes do início da última saída são claras. O helicóptero irá

ficar em Alerta 20 no Convés de Voo (significa que, num máximo de 20min após a “Ação LYNX”, poderá estar a descolar). Após aterrar, reabastece-se o helicóptero e os elementos da equipa de convés de voo prendem-no com fitas e correntes garantindo que este fica bem seguro ao convés de voo, pois o navio terá que manobrar livremente. Para mais tarde está prevista uma saída para busca de superfície destinada a investigar possíveis contatos suspeitos que se encontrem na área.

### “ALIVIAR POSTOS DA CONDIÇÃO ESPECIAL 2H – OPERAÇÕES COM HELICÓPTEROS”...

Com este aviso, termina parte de um dia normal de operações de voo a bordo de uma fragata. Apesar de aliviados os postos, os elementos envolvidos terão que manter uma prontidão de 5min, para responder a qualquer missão não planeada.

Ao longo dos últimos 20 anos, a integração e operação dos helicópteros LYNX MK95 a bordo das fragatas da Marinha Portuguesa desenvolveu-se através de um conjunto de ações e procedimentos particularmente bem sucedidos, que se tomaram parte integrante das rotinas de bordo e que permitiram dar aos navios uma dimensão extra e fundamental às suas capacidades.

J. Salvado de Figueiredo  
CMC

## E.L.V.A. EXPEDITO

Por ocasião da participação da fragata *Corte-Real* nas comemorações do dia das Forças Armadas em Leixões, realizou-se no dia 23 de julho de 1993, a primeira missão de voo no *Lynx* com uma tripulação exclusivamente portuguesa. Pretendia-se então começar a “mostrar” o novo helicóptero da Marinha como meio orgânico do navio.

Vicissitudes várias obrigaram o embarque do helicóptero com o navio em trânsito para o porto de Leixões, já numa posição bem a norte de Aveiro. Havia necessidade de aterrar no navio antes da entrada na barra, já que estavam interditas as operações de voo no porto de Leixões. Era, enfim, uma missão “quase” sem alternante.

Quis o destino que a visibilidade estivesse má. Começámos por ter grande manto de nuvens por alturas da serra de Aire. Seguindo a recomendação do meu copiloto, o 2TEN Conceição Lopes, já com dois anos de experiência operacional em *Allouette III* e, portanto, habituado a passar “por baixo” do mau tempo, tentámos descer e colarmo-nos à superfície do terreno. Sem sucesso, estava tudo fechado à nossa frente e não havia por onde passar a norte em condições de voo visual. Grandes males, grandes remédios, a primeira missão “portuguesa” haveria de ser em voo por instrumentos. Pedimos ao controlador para subir para nível de voo e veio de lá a pergunta para o *Lynx*: “Confirme que está qualificado para voo por instrumentos”. Éramos mesmo novidade nos céus de Portugal...

Já sobre o mar e em aproximação à *Corte Real*, iniciámos a descida dentro de nuvens e

sem visibilidade. O navio reportava visibilidades cada vez mais reduzidas, já abaixo dos limites mínimos para uma aproximação normal por instrumentos, que eram de meia milha náutica. Impunha-se tomar uma decisão: desistimos já e alternamos para o Aeródromo de Manobra Nº1 de Ovar, perdendo-se a janela de embarque, ou, então, tentamos fazer um ELVA (Emergency Low Visibility Approach)?



Tal como o nome indica, o ELVA é uma manobra considerada de emergência pelos *Lynx* da Royal Navy em circunstâncias de visibilidade de muito reduzida. Não estávamos em emergência, e tínhamos um helicóptero melhor equipado que o *Lynx* da RN de então e tínhamos uma tripulação de dois pilotos. Ou seja, na minha perspetiva, o que para o *Lynx* britânico era uma situação de emergência, era para nós uma situação apenas mais exigente. Além disso, se estávamos treinados para descer até aos 60 pés sobre o mar à noite para “caçar” submarinos, não conseguiríamos descer num dia de

nevoeiro para procurar a esteira de um navio?

Assim, sem nunca declarar ELVA, decidi usar todos os automatismos de bordo e, sob o controlo radar do Tenente Conceição Lopes, que nos guiou com precisão para uma posição a ré da fragata, descemos em transição automática até conseguirmos ver a superfície do mar e, depois, “apanhar” a esteira do navio. Assim, calma e controladamente, fomos nos aproximando em segurança do navio, qual ponte de comando sustentada a dezoito metros de altura pelo sistema “doppler”. A cerca de um quarto de milha do navio, avistámos finalmente o tão desejado convés de voo, onde aterrámos sem problemas. Estava cumprida a missão!

Foi assim, desta forma, que embarcámos o primeiro *Lynx* guarnecido exclusivamente por uma tripulação portuguesa, poucos meses depois de termos iniciado a nossa conversão ao helicóptero.

O mais engraçado veio depois. Levado à presença do comandante do navio, o então CFR Melo Gomes, que após me dar as boas-vindas, explicou-me que tinha de informar Lisboa que tínhamos chegado em segurança e queria saber que tipo de aproximação ao navio tinha sido por nós utilizado. Sem outras opções, não consegui fugir: “Senhor Comandante, isto foi um ... ELVA EXPEDITO”. E não é que a mensagem saiu com essa referência. Felizmente parece ninguém tomou atenção ao detalhe em Lisboa...

Rui Graça Marim  
CMC

# GREEN DECK

**A** operação de helicópteros orgânicos reveste-se de várias particularidades, existindo uma panóplia de exigentes tarefas que são colocadas no mar às suas tripulações, atuando como extensão das capacidades dos navios. Entre as mais exigentes destacam-se a utilização do sonar para luta anti-submarina, inserção ou extração por guincho e colocação de equipas de abordagem por “fast-rope”, muitas vezes para pequenas embarcações. A adicionar à complexidade deste tipo de missões, devem ser ainda considerados dois fatores particulares na operação de helicópteros a partir de navios: a influência do estado do mar na sua operação e o regresso ao navio-mãe em segurança e em tempo oportuno face à reduzida autonomia da aeronave.

Acresce ainda a esta lista de dificuldades a eventual operação noturna. Como todos compreenderão, a falta de visibilidade restringe extraordinariamente a operação do helicóptero e se existem noites de luar em que temos a sensação de estar confortavelmente sentados a assistir a uma sessão de cinema, outras existem em que não há um mínimo de luminosidade, nem a das estrelas, e entre a escuridão do céu e da superfície do mar não se consegue perceber minimamente qual a atitude do helicóptero, sendo necessária uma adaptação à transição contínua entre o voo visual e a verificação da informação prestada pelos instrumentos de voo. A perspetiva dum noite de céu forrado varia bastante conforme seja efetuada da asa da ponte ou do cockpit...

À chegada após uma missão noturna, para além das várias dificuldades criadas à operação do helicóptero, existe ainda um pequeno detalhe que separa a tripulação do repasto constituído por pão de bordo acabado de cozer com “discos de embraiagem” da D.A. Falta “pousar o estojo” naquele convés que, aos olhos dos pilotos mais novatos, tem nitidamente um defeito de con-

dição, pois se visto do hangar parece ser adequado para um jogo de futebol, estranhamente, na final para aterrar, aparenta ter o tamanho dum lenço de papel! Quer-se com isto dizer que, efetivamente, a famosa *deck landing* no convés de um navio do tipo fragata é uma das manobras mais exigentes a serem executadas por um piloto, especialmente com determinadas condi-

ções de mar e vento e em condições de voo noturnas ou de instrumentos.

ções de mar e vento e em condições de voo noturnas ou de instrumentos.

Uma aterragem bem sucedida começa com um posicionamento adequado na final para aterrar, na marcação e altitude correta face ao rumo de voo escolhido pela “mãe”. Por exemplo, numa situação de vários navios em cobertura de setores, após a correlação do panorama radar e do sistema de navegação do helicóptero com a informação disponibilizada pelo HC, voltar para um contacto que depois se conclui ser da classe “Baptista de Andrade”, não são boas notícias! A antecipação adequada no alinhamento para a aterragem permite apreender tão cedo quanto possível o movimento do navio assim como

prever a deriva provocada pela componente de vento cruzado a baixa velocidade na final curta. Claro que tal não acontece seguramente numa aproximação controlada pelo navio, mas esta demora muito mais tempo a executar.

O rumo de voo é calculado tendo em consideração as limitações impostas pela situação tática e de modo a que cumpra com os *Ship Helicopter Operation Limits* (SHOL), calculados para o binómio específico navio-helicóptero. São constituídos por diagramas que indicam os limites de movimento *Pitch/Roll* e de vento relativo (composto pelo vento verdadeiro e pelo seguimento do navio), conforme o peso da aeronave no momento da aterragem. Embora em certas situações, se opere perto dos limites do helicóptero, graças à razoável potência disponível e à generosa efetividade do rotor de cauda, o *Lynx MK95* pode geralmente aterrar com ventos relativos fortes e significativamente abertos com a proa do navio. Os Oficiais de Quarto habitam-se geralmente bastante bem a esta versatilidade do helicóptero; relembram-se as palavras dum antigo comandante de destacamento que, após meses a treinar os seus Oficiais de Quarto em operações de voo acabou por lhes desabafar: “O SHOL não é só a linha da periferia do diagrama,

podem utilizar também a parte de dentro!”. Devido ao bordo de aproximação normalmente utilizado – bombordo, por questões da aerodinâmica do helicóptero e devido à turbulência gerada sobre o convés, os ventos relativos de marcação vermelha ligeiramente abertos pela proa são os mais favoráveis, o que leva os pilotos a ficarem extraordinariamente agradecidos quando estas condições são proporcionadas.

Uma final noturna para um convés é um misto de voo de instrumentos, necessário ao controlo básico (tridimensional) da aeronave e de voo visual para verificação do alinhamento correto. Por essa razão, os pilotos solicitam que a barra do horizonte e



eventualmente as luzes de iluminação do convés, sejam ligadas com antecedência suficiente que lhes permita ter uma melhor percepção da sua posição na final relativamente ao navio. É que numa noite escura, o farol de caça e o *Glide Path Indicator* (GPI) são apenas duas luzes esbatidas na escuridão e, como tal, insuficientes para dar uma boa indicação de alinhamento. Por essa razão, para definir a marcação de aproximação relativa à proa do navio, Vermelha/165°, os pilotos utilizam normalmente como referência, o enfiamento definido pelo farol de caça com a luz da extremidade de estibordo da barra do horizonte.

O GPI fornece a indicação da altitude correta face à distância ao convés através de um código de cores: âmbar acima, vermelho abaixo e verde na ladeira. No entanto, este equipamento tem normalmente duas características que tornam a vida dos pilotos muito mais emocionante e que obrigam a alguma adaptação: não só as três cores se apresentam frequentemente esbatidas, sendo necessária alguma “imaginação” para descortinar aquela que é apresentada, como também a informação luminosa não é giro-estabilizada, o que tem como consequência que, mantendo a mesma altitude, o piloto pode ir vendo alternadamente as três cores conforme o movimento de *Pitch* do navio, necessitando de aferir qual delas é a correta. Já existem nesta fase dificuldades suficientes e ainda não chegámos perto do convés!

Após a brusca transição da descida para uma posição no través do convés passa-se para um voo essencialmente com recurso a referências visuais dado que não é possível executar um voo estacionário, com uma reduzida velocidade de translação igual à do navio, sem ser a olhar para fora. Esta fase é crucial em termos de segurança pois é necessário manter a posição e simultaneamente estudar o movimento do navio para escolher a altura para aterrar. Esta dupla tarefa torna-se extraordinariamente difícil pois, se por um lado se tem de olhar para o navio para perceber o seu movimento, é obrigatório contrariar a tendência para o acom-

panhar, o que seria bastante perigoso e... inútil. O cuidado que tem de ser colocado nesta última fase da final e manutenção da posição de espera para aterrar, tem uma dificuldade acrescida: a da dificuldade em ter a percepção da distância à água.

Os navios têm características diferentes em termos de comportamento no mar, embora as fragatas equipadas com estabilizadores que operam helicópteros têm normalmente comportamentos relativamente previsíveis. Torna-se necessário estudar o movimento e aguardar pela ocasião em que, por

o alinhamento durante a transição para cima do convés e 3) não perder muito tempo com correções de posicionamento sobre o ponto de aterragem. De realçar também que não são permitidas correções a descer para tocar no convés, sob pena de causar danos na estrutura das pernas de trem; a descida deve ser efetuada de forma positiva e contínua até tocar com firmeza, ou seja, sem hesitações. Com estados de mar alterosos, estes requisitos são essenciais para uma aterragem em segurança e para evitar pedidos do FDO e restante equipa de convés de voo para dar por

finda a comissão. Na aterragem, o normal é a perna de trem do lado esquerdo tocar em primeiro lugar pois, por questões aerodinâmicas, o *Lynx Mk95* estabiliza no estacionário com um pouco de asa esquerda em baixo.

Estamos finalmente no chão. Tocámos a três pontos do trem e o microfone do capacete não foi de licença com a “suavidade” da aterragem. Aparentando estar tudo bem, a pergunta que se impõe é: “Acertámos?”. O *Lynx* está equipado com um arpão hidráulico que engata uma pinça na grade existente no convés de alguns navios como no caso das classes *Vasco da Gama* e *Bartolomeu Dias*. Tal como verificámos anteriormente para o caso das generosas dimensões do convés de voo, também a grade de aço inox aparenta ser gigantesca... até ser necessário lá acertar com o arpão, em segurança. Piloto que falhe a grade, fica com uma ferida por sarar no seu orgulho pessoal e uma quebra no subsídio de embarque, dado que o evento costuma ser devidamente “assinalado” pela equipa de convés.

Uma aterragem num navio nas condições mencionadas, exige concentração, um bom nível de preparação e uma rápida e eficaz avaliação da situação. Por esta razão, a exigência na qualificação dos novos pilotos navais mantém-se em padrões tão elevados como a imposta aos primeiros a experimentar este tipo de operação, já há 20 anos atrás.



breves momentos, o navio se encontra suficientemente estável para uma transição lateral para cima do convés de aterragem, com o auxílio dos sinais visuais do *Flight Deck Officer* (FDO).

Este período em que o navio estabiliza na ondulação é significativamente curto, podendo ser tão reduzido como apenas cerca de 4 ou 5 segundos. Como tal, quando inicia a transição o piloto está acometido a aterrar, não podendo demorar muito tempo para o fazer. Significa isto cumprir com os seguintes requisitos: 1) estar exatamente na posição de espera na lateral do convés antes do início da transição para não desperdiçar a oportunidade de entrar quando esta surge, 2) manter

J. Antunes Dias  
CFR



1. 1º Destacamento  
1995



2. Baby Flight  
1995



3. Taz Flight  
1995-1996



4. Coyote Flight  
1996



5. Muttley Flight  
1996-1998



6. Sylvester Flight  
1997-1998



7. Jurassic Flight  
1998-1999



8. Bugs Bunny Flight  
1998-2000



9. Hagar Flight  
1998-2000



10. Izzi Flight  
2000-2002



14. Dash Flight  
2005-2006



15. Sonic Flight  
2006-2008



16. Daxter Flight  
2008-2010



17. Rogue Flight  
2009-2011



# 21 DESTACAMENTOS

## A SERVIR A ESQUADRA



11. Rocky Flight  
2000-2002



Rocky Reloaded Flight  
/ 2003-2004



12. Shrek Flight  
2003-2005



13. Matrix Flight  
2004-2006



18. Bacardi Flight  
2009-2012



19. Fenix Flight  
2011-2013



20. Playboy Flight  
2012-...



21. BlackJack Flight  
2013-...

# OPERAÇÃO CROCODILO

Em 7 de junho de 1998 desencadeou-se na Guiné-Bissau um conflito interno entre forças militares leais ao Governo do Presidente Nino Vieira e aquelas que se viriam a agrupar em torno de uma "Junta Militar" liderada pelo general Ansumane Mane.

A fim de efetuar o rápido resgate de cidadãos portugueses e de países amigos que, fruto da elevada insegurança criada pelo conflito, pretendessem abandonar a Guiné-Bissau, o Estado Português colocou em curso a Operação Crocodilo.

Esta operação envolveu uma força conjunta dos três ramos das Forças Armadas, sendo a componente naval constituída pela fragata *Vasco da Gama*, com dois helicópteros *Lynx Mk95* embarcados, pelas corvetas *Honório Barreto* e *João Coutinho* e o navio reabastecedor *Bério*. Comandava esta força naval o CMG Melo Gomes.

De forma intensiva e, muitas vezes, simultânea<sup>1</sup>, as duas aeronaves foram utilizadas em diversas missões de embarque de cidadãos nacionais e de países amigos para os navios da força naval, na distribuição de ajuda humanitária em diversos locais do território guineense, e em algumas missões de reconhecimento.

Uma das missões de recolha de cidadãos nacionais realizadas pelos dois helicópteros levou-os a cruzarem grande parte do território da Guiné-Bissau até aos Rápidos do Saltinho, nas proximidades da fronteira com a Guiné-Conacri. Após um trânsito realizado a muito baixa altitude, sobrevoando

as vastas e densas florestas guineenses e utilizando a cobertura dos braços de rio e das copas das árvores para evitar uma desnecessária exposição, os helicópteros tomaram imediato contacto com grupos armados da "Junta Militar" logo que aterraram no local de recolha. Desembarcada diversa ajuda humanitária e recolhidos os passageiros ali presentes, regressaram à *Vasco da Gama* sãos e salvos.

De referir que as cartas de navegação aérea disponíveis eram fotocópias a preto e branco de cartas aeronáuticas que datavam do início dos anos setenta<sup>2</sup>. Sendo que naquela área do globo ocorre frequente perda de cobertura GPS, as aeronaves realizaram grande parte da operação com recurso a procedimentos de navegação táctica meramente visual (carta-terreno).

Os helicópteros tiveram ainda uma importante participação no processo inicial de mediação e negociações de paz entre as partes em confronto, realizando diversas aterragens em local sob controlo das forças da "Junta Militar". Releve-se a missão

de transporte de uma comitiva de representantes dos países da CPLP, liderada pelo então Ministro dos Negócios Estrangeiros, Dr. Jaime Gama, de Cape Skirring, no Senegal, para a fragata *Vasco da Gama*, então a navegar no leito do Rio Geba.

Para poder manter e operar as duas aeronaves que embarcaram durante a Operação Crocodilo, o *MUTTLEY*, *nickname* do destacamento de helicóptero atribuído então à fragata *Vasco da Gama*, recebeu um reforço de dois tripulantes e três técnicos de manutenção.

Num ambiente de elevada volatilidade, o emprego criterioso e eficaz dos dois helicópteros embarcados na *Vasco da Gama*, associado à sua rapidez e versatilidade, revelou-se de importância muito relevante para o cumprimento da missão da força naval durante a Operação Crocodilo.

P. Conceição Lopes  
CFR

## Notas

<sup>1</sup> Muitas das missões aconselharam à operação simultânea dos dois helicópteros. Sempre que possível, o convés de voo do *Bério* era usado em apoio à operação simultânea. Contudo, quando os navios não estavam em companhia, o que aconteceu várias vezes, a realização de operações de voo das duas aeronaves obrigou a uma coordenação e precisão concertada de todo o navio em geral, em particular de toda a equipa de convés de voo, sem margens para erros ou atrasos.

<sup>2</sup> Fotocópias tiradas, na véspera da largada da força naval de Lisboa, de cartas da Esquadra 501 (C-130) da Base Aérea nº 6 do Montijo.



## VOANDO PARA ALÉM DA TAPROBANA (INTERFET – TIMOR)

A 23 de setembro de 1999, a *Vasco da Gama* largava da BNL para integrar uma força multinacional conjunta no mar de Timor, sob mandato do CSNU, designada por INTERFET – *International Force East Timor*.

A natureza da missão, apesar de integrada num quadro de *peace keeping operations*, encerrava um perfil de atuação de interposição de força. Neste contexto, associado à distância à área de operações, foi considerado operacionalmente adequado e aceitável o embarque de dois helicópteros, com respetivo destacamento reforçado.

Nos trinta dias de navegação, apenas interrompida para um rápido reabastecimento em Colombo, no Sri-Lanka, foram desenvolvidos planos de treino integrado em áreas específicas direcionadas para o tipo de tarefas que potencialmente o navio e/ou helicópteros pudessem vir a ser chamados a executar.

O clima de forte desestabilização social e política em terra induziu o plano de intervenção de forças para uma ação de proximidade e proteção à sociedade civil. Nesse sentido, a intervenção no mar percorria um espectro de tarefas desde a presença naval na baía de Díli (*Dili Guard Ship*) e no enclave de Ambeno-Oecusse, patrulha e busca de superfície, escolta de navios de apoio logístico ou mercantes até à ação direta de apoio logístico de forças terrestres no enclave de Oecusse. Para além destas tarefas, e sustentado num nível baixo de ameaça, o navio viria a ser solicitado a prestar



assistência humanitária à população em terra.

A resposta dos *Bunny* e *Dundee* viria a ser extremamente importante. As tripulações e respetivo pessoal da manutenção desdobravam-se em esforços garantindo um *continuum* de atividade que assegurava resposta às solicitações. Este programa diário passava por garantir a busca e patrulha de áreas de interesse (Díli/Oecusse) enquanto o navio assegurava o apoio diário às equipas de assistência humanitária em terra. De permeio, o segundo helicóptero mantinha prontidão imediata para emergência em resposta a

eventuais evacuações médicas ou recuperação de equipas em terra.

As características orográficas da ilha, associadas à inclemência da época das chuvas, tornaram o helicóptero como o único veículo capaz de acceder aos locais inacessíveis por via terrestre. Destaca-se aqui a prestimosa colaboração do exército filipino que com o apoio dos destacamentos baseados na montanha forneceram relatos de situação muito úteis para as missões a executar. A disponibilidade permanente, bem como o conhecimento do terreno por parte das equipas médicas da AMI, contribuíram para que os objetivos dos voos fossem alcançados sem quaisquer incidentes.

Os contactos com a população foi um percurso que se foi reforçando, alcançando um patamar de proximidade muito elevado que se refletiu de forma intensa no empenho individual de cada militar na dedicação ao bem-fazer. Essa atitude estendeu-se naturalmente aos "homens de verde", que puderam igualmente partilhar esses momentos. A celebração do Natal trouxe à evidência esse sentimento que era comum. No dia 25 de dezembro de 1999, em Manatuto, os quatro motores dos helicópteros, em configuração de trenó, não conseguiram abafar os gritos de alegria de um novo país que sentia um futuro próximo risonho e próspero.

Foram registadas 210 horas de voo.

J. Costa Miranda  
CFR

# 20º ANIVERSÁRIO DA ESQUADRILHA DE HELICÓPTEROS

## CERIMÓNIA COMEMORATIVA

No passado dia 7 de junho realizou-se a cerimónia militar comemorativa do 20º aniversário da Esquadilha de Helicópteros, localizada na Base Aérea nº 6, no Montijo. Singela mas cheia de significado, esta cerimónia contou com a ilustre presença do CEMA, Almirante José Carlos Saldanha Lopes, e do CEMGFA, General Luís Evangelista Esteves Araújo, que presidiu.

Com início às 11h45, entre muitos ilustres convidados, a cerimónia contou com a presença do CEMFA, General José António Magalhães Araújo Pinheiro, do CEME, General Artur Neves Pina Monteiro, de antigos comandantes da Base Aérea nº 6, de comandantes de unidades navais e aéreas, bem como representantes da Agusta-Westland.

O profundo significado desta comemoração ficou patenteado em dois momentos do evento. O primeiro, aconteceu com a condecoração do Coronel Rui Manuel Pires de Brito Elvas, anterior comandante da Base Aérea nº 6, que agraciado pelo CEMA com a Medalha da Cruz Naval de 1ª classe, ilustrou o reconhecimento da Marinha pelo inestimável apoio que a Força Aérea, através da Base Aérea nº 6, tem dado à Esquadilha de Helicópteros e à Marinha. O segundo momento ficou espelhado na alocução do atual comandante da Esquadilha de Helicópteros, e nas palavras proferidas pelo Almirante CEMA, como primeiro comandante da Esquadilha e ainda pelo General CEMGFA, antigo comandante da Base Aérea nº 6.

Na sua alocução, o comandante da Esquadilha de Helicópteros, CFR P. Conceição Lopes, destacou a excelente relação de cooperação entre a Marinha e a Força Aérea na Base Aérea nº 6: "A Base Aérea nº 6, através da disponibilização de apoio de controlo de tráfego aéreo, de serviços de assistência e socorros, de saúde, de transportes, e de serviço de messes, (...), permitiu simplificar a estrutura orgânica e funcional da Esquadilha de Helicópteros (...). Desta forma, (...), a Marinha e a Força Aérea reuniram sinergias e colaboraram em benefício que se tem revelado mútuo e inovador no seio das Forças Armadas. Beneficiaram os ramos e beneficiou o País." Referiu ainda que o recente cumprimento de 20.000 horas de voo sem registo de qualquer acidente "... representa uma circunstância rara, (...), talvez única no mundo da aviação civil e militar" e que, inequivocamente traduz a eficá-



cia dos modelos de formação e de gestão de pessoal e de material implementados na Marinha.

No uso da palavra, o Almirante CEMA, como primeiro comandante da Esquadilha de Helicópteros, recordou alguns momentos do início da atividade da unidade, da evolução tida ao longo dos anos e da operação eficaz dos helicópteros Lynx Mk95. "Tudo aquilo que começa bem tem grandes probabilidades de sucesso (...) a forma correcta como nós começámos deve-se a dois fatores fundamentais: o primeiro fator é o fator humano, (...) o segundo (...) foi o apoio em várias vertentes da Força Aérea que nos ajudou a construir, e a construir bem desde o princípio, esta unidade.", tanto na formação inicial dos pilotos e dos técnicos de manutenção, como na excelente integração da Esquadilha de Helicópteros no seio da Base Aérea nº 6.

O Almirante CEMA referiu ainda que acompanhou de perto os 20 anos da Esquadilha de Helicópteros, continuando a verificar que a evolução no desempenho, nos métodos e na operação demonstram uma unidade viva, adaptada às circunstâncias e com enorme potencial para vencer as dificuldades. "Eu tenho uma enorme satisfação, e muito orgulho, (...) nas guarnições que a Esquadilha de Helicópteros já teve."

No uso da palavra, o General CEMGFA recordou o tempo em que foi comandante da Base Aérea nº 6, acompanhando a maturação da Esquadilha de Helicópteros e a evolução positiva da relação Marinha-Força Aérea, resultante da excelente coabitação de militares de ambos os ramos no Montijo. Felicitou ainda a Esquadilha de Helicópteros pelas suas 20.000 horas de voo sem acidentes, fruto do empenho e da dedicação de todos os envolvidos.

Finda a cerimónia militar, os presentes foram convidados a visitar a exposição patente no hangar, composta por vídeos, recortes de imprensa e mostra fotográfica, alusivos aos 20 anos da unidade, da operação do helicóptero Lynx Mk95, e aos vinte e um destacamentos de helicópteros formados até à data.

O dia da Esquadilha de Helicópteros terminou com um almoço oferecido a todos os convidados na "Casa Branca" da Base Aérea nº 6, que terminou com a assinatura do Livro de Honra pelos Almirante CEMA e General CEMGFA.

J. Dias Pinheiro  
ITEN



# NRP ÁLVARES CABRAL NA OPERAÇÃO ATALANTA

3ª PARTE

## LARGADA DE MUSCATE

Após a paragem logística para abastecimento do navio em Muscate, no dia 8 de maio a *Álvares Cabral* largou, rumo a sul, de novo em direção ao Como de África.

À saída do porto, num encontro inesperado, o navio cruzou-se com a *Dhow Real* do Sultão de Omã, embarcação oficial do Chefe de Estado. Passando à distância adequada para prestar as honras previstas na Ordenança do Serviço Naval, sem possibilidade de saber se a família real estaria ou não a bordo, a decisão só poderia ser de cumprir o cerimonial marítimo. O comandante mandou formar as fainas a bombordo e apitar a sentido, ao mesmo tempo que cumpriu a continência regulamentar no patim da asa da ponte. Este tradicional cumprimento naval não passou despercebido a bordo da embarcação do Chefe de Estado Omanita, tendo sido correspondido exatamente da mesma forma por um oficial irreprensivelmente uniformizado, na asa da ponte, virado face à *Álvares Cabral*.

Nesta tirada, a tarefa inicialmente atribuída ao navio pelo comandante da força foi a patrulha e vigilância da área do Índico Norte ao largo de Omã, em trânsito para a zona Este de aproximação ao Corredor Internacional de Tráfego Recomendado (IRTC), no Golfo de Áden.

Nesta zona do Índico Norte (ou mar arábico), conhecida como zona da “Fan” (ventoinha) devido aos fortes ventos que aqui se fazem sentir no período da Monção, verifica-se um tráfego marítimo intenso que circula entre o Golfo de Áden e toda a área que vai do sul da Índia até ao Golfo Pérsico. Mercê do elevado número de navios que aqui transitam, esta zona tem sido palco no passado de diversos ataques piratas, sendo pois relevante manter neste mesmo local uma presença naval visível e dissuasora.

No prosseguimento da patrulha, já junto ao IRTC, cumprimos um *rendez-vous* com dois navios franceses, o navio anfíbio *FS Tonnerre* e a fragata *FS Georges Leygues*, que integraram a força naval da UE durante um período relativamente curto, de 31 dias, e que muito em breve terminariam o seu empenhamento no Operação ATALANTA. Por esse motivo, o Comandante da Força aproveitou a ocasião para se deslocar a ambos os navios e agradecer o respetivo contributo para a Operação ATALANTA e para o combate à pirataria. Este encontro de oportunidade foi ainda aproveitado para registar fotograficamente, para a posteridade, os dois navios franceses a navegar ao lado do navio-almirante português.

## COSTA ESTE DA SOMÁLIA

Cumprido o encontro com os navios franceses, tornava-se necessário reabastecer antes de dar início à próxima tarefa atribuída, a vigilância e

recolha de informação na costa Este da Somália. Deste modo, em 12 de maio, voltamos a estar ao lado do nosso já conhecido reabastecedor, o RFA *Fort Vitória*, e após uma especialmente bem-sucedida operação de reabastecimento, rumamos de novo a sul na demanda da costa Este.

Após chegada à costa Este, o navio focou a sua ação nas áreas atribuídas para monitorização e recolha de imagens, tendo diariamente, e por vezes mais de uma vez por dia, conduzido ações de reconhecimento através do helicóptero embarcado nos campos suspeitos de preparação de atividade de pirataria, especialmente nos que revelavam maior atividade.



Com este tipo de operação focada, pretende-se não só identificar indícios que permitam um aviso antecipado da preparação dos grupos piratas para largar para o mar, como também exercer uma presença efetiva, dissuasora da saída dos piratas para o mar e eficaz na captura de algum grupo que eventualmente consiga largar.

Durante esta patrulha o nosso helicóptero sofreu uma avaria no sistema hidráulico, ficando impedido de voar até fornecimento e montagem de um conjunto de sobressalentes necessários, que infelizmente não dispúnhamos a bordo.

Deu-se então início a uma operação logística de significativa envergadura, com a emissão de um pedido urgente de sobressalentes à Direção de Abastecimento, mas também, ao mesmo tempo, aos navios que integram a Força Naval. Felizmente, o navio alemão *FGS Augsburg*, a navegar no Golfo de Áden, dispunha dos sobressalentes a bordo, disponibilizou-os de imediato, e fez descolar o seu helicóptero que os transportou para o Aeroporto Internacional do Djibouti nesse mesmo dia.

No Djibouti, os sobressalentes foram recebidos

pelo oficial de ligação da célula de apoio logístico da Operação ATALANTA, que procedeu à sua entrega ao Destacamento Espanhol que opera uma aeronave de patrulha marítima *P3 Orion*, também integrada na operação.

No dia seguinte, cerca das 14:00, o *P3* espanhol descolou com os sobressalentes a bordo, devidamente acondicionados num recipiente improvisado, mas muito eficaz, e percorreu as 600 milhas (mais de 1.000 Km) entre o aeroporto do Djibouti e a costa Este da Somália, onde a *Álvares Cabral* se encontrava em patrulha. A embalagem com os sobressalentes foi largada à água, ligeiramente a vante do navio, e recolhida de imediato pela nossa semi-rígida.

Em 24 horas foi concluída com sucesso uma operação logística, só possível com a excelente interligação e cooperação entre o Estado-maior embarcado na *Álvares Cabral*, que coordenou a operação, a fragata alemã *FGS Augsburg* que disponibilizou os sobressalentes e os colocou no Aeroporto do Djibouti, a estrutura de apoio logístico à Operação ATALANTA no Djibouti e o Destacamento Espanhol que opera o avião de patrulha marítima *P3* que demonstrou elevada disponibilidade e perícia na manobra de largada dos sobressalentes.

Não será de menos referir ainda, a eficácia da estrutura de apoio logístico nacional, que em 7 dias, enviou sobressalentes iguais aos que tinham sido cedidos pela marinha alemã e os entregou no *Augsburg*, acompanhados pelos nossos agradecimentos ao navio alemão pela elevada disponibilidade e espírito de cooperação demonstrados. Fechou-se assim o ciclo desta operação logística verdadeiramente exemplar.

## PORT VICTORIA

No dia 20 de maio – Dia da Marinha – o navio atracou no porto de *Port Victoria*, para a paragem logística “mais desejada”.

As fracas condições de atracação testemunhadas no passado por outras guarnições que visitaram esta cidade, foram, uma vez mais, comprovadas quando o navio se aproximou do porto. A necessidade de atracar na extremidade de um cais, ficando com metade do comprimento do navio de fora, com o lançante e a contra-regeira de proa amarrados a uma boia, foi desta vez condimentada com condições de vento muito forte, e vai certamente ficar na memória daqueles que mais ativamente participaram na manobra.

A República das Seychelles, comumente considerada um paraíso de turismo, é na realidade um país genuinamente africano, misto de influências europeias, indo-asiáticas e africanas continentais muito fortes. Com uma população sociável, habituada aos estrangeiros e com o rendimento *per capita* mais elevado de África, o país pode ser considerado como tendo um dos melhores níveis de

vida do continente, no entanto, o elevado fluxo turístico cobra também a sua fatura no aumento do custo de vida e dificulta o dia-a-dia de muitas famílias, conforme pudemos testemunhar nas ruas e zonas habitacionais da ilha de Mahé.

As Seychelles são ainda um relevante parceiro da comunidade internacional no combate à pirataria, na medida em que tem manifestado disponibilidade para receber, julgar e prender os piratas capturados pelos navios da ATALANTA. Foi disso exemplo, a transferência para este país de 9 suspeitos de pirataria recentemente capturados e cujo processo judicial se encontra atualmente em curso.

O período de atracação coincidiu com o Dia da Marinha e com vigésimo segundo aniversário da Álvares Cabral, respetivamente no primeiro e penúltimo dia no porto. Estas duas efemérides foram uma oportunidade para reunir a guarnição e o Estado-Maior embarcado e celebrar de forma condigna ambas as ocasiões, que são um marco na vida da Marinha e do navio e que foram sentidas de modo ainda mais profundo e especial, talvez por nos encontrarmos a 5000 milhas do nosso país.

Neste porto foram ainda desenvolvidas atividades no âmbito da iniciativa designada por *Local Maritime Capacity Building*. Este tipo de ações está integrado na missão e visa a edificação de capacidades regionais no âmbito da segurança marítima. Neste caso, o navio recebeu a visita de duas delegações da Guarda Costeira das Seychelles, a quem ministrou, respetivamente, formação

na área da navegação e da propulsão e energia.

Finalmente, no plano da agenda protocolar e de visitas do Comandante da Força, foram prestados cumprimentos à Embaixadora da UE nas Seychelles e ao Comandante da Guarda Costeira, e efetuadas visitas ao Destacamento do *Maritime Patrol Reconnaissance Aircraft* do Luxemburgo, ao



Regional Anti-Piracy Prosecution and Intelligence Coordination Centre (RAPPICC) e ao Seychelles Piracy Information Center (SEYPIC).

## NOVA OPERAÇÃO FOCADA NA COSTA LESTE DA SOMÁLIA

No dia 26 de maio de manhã o navio largou, inicialmente com a tarefa de efetuar *rendez-vous* e posteriormente escoltar um navio do *World Food Programme* (*MV Tuscarora Belle*), durante parte do seu trânsito da Índia para Mombaça.

Já no mar, face a alterações de planeamento do

“*Tuscarora Belle*”, e ao facto deste ter embarcado uma equipa de segurança privada, a tarefa da Álvares Cabral foi revista, tendo sido atribuída ao navio uma nova missão de patrulha na costa Este da Somália, concretamente na área em que se encontram os dois únicos navios que ainda estão em cativeiro – o *MV Albedo* e o *FV Naham 3*, fundeados a uma distância de 2 milhas de costa e com reféns, respetivamente, desde 25 de novembro de 2010 e 26 de março de 2012.

Permanecemos nesta área, mantendo uma estreita vigilância aos dois navios pirateados e a embarcações suspeitas identificadas nas praias dos campos de piratas próximos. Ao mesmo tempo, utilizando o helicóptero orgânico para voos de reconhecimento e recolha de imagens, foi possível manter o conhecimento situacional perfeito de todo o panorama à nossa volta e garantir que quaisquer alterações na situação dos navios ou nas praias, seriam de forma célere comunicadas ao Comandante da Força Naval, permitindo uma reação adequada e em tempo oportuno.

Ao sermos mais tarde rendidos nesta área e nesta tarefa pelo navio alemão *FCS Augsburg*, rumámos de novo a sul em missão de patrulha, reconhecimento e dissuasão ao longo da costa, ao mesmo tempo que nos fomos aproximando do próximo porto de escala, a cidade de Mombaça, no Quênia.



Colaboração do COMANDO DO NRP ÁLVARES CABRAL

## O INSTITUTO HIDROGRÁFICO APOIA FORÇA EMPENHADA NA LUTA ANTI-PIRATARIA AO LARGO DA SOMÁLIA

No âmbito da previsão operacional, o Instituto Hidrográfico (IH) tem fornecido apoio ambiental à Operação ATALANTA da União Europeia a decorrer na região do corno de África, desde março último, através de um conjunto de produtos meteo-oceanográficos e de apoio à decisão que se têm mostrado relevantes para a otimização dos meios da força, permitindo uma melhoria do combate aos atos de pirataria no mar e da proteção aos navios de apoio logístico e de ajuda alimentar no âmbito da AMISOM (África Union Mission in Somalia) e da WFP (World Food Program), e que estão a ser usados não só pelo navio-almirante, a fragata *Álvares Cabral* da Marinha Portuguesa (MP), bem como por outros navios da força.

Há mais de uma década que teve início no IH, com o projeto MOCASSIM (Modelos Oceanográficos de ASSIMilação de dados), o desenvolvimento de uma capacidade de previsão operacional. Esta tem permitido o apoio ambiental aos exercícios e operações da Marinha Portuguesa, incluindo exercícios conjuntos com a Força Aérea e o Exército, bem como com meios militares de marinhas estrangeiras. A sinergia entre a componente operacional e

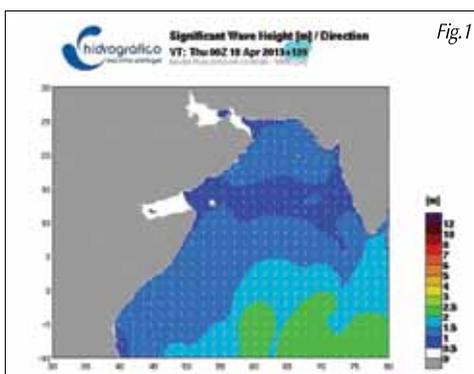


Fig.1

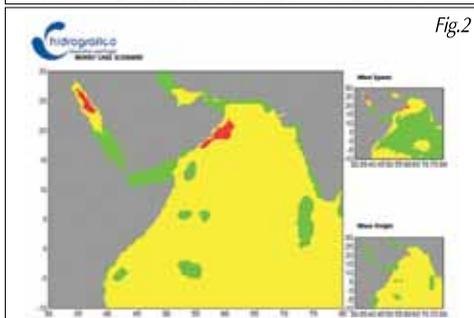


Fig.2

a componente de Investigação e Desenvolvimento da Marinha Portuguesa, tem permitido ao longo desta última década, o desenvolvi-

mento de produtos meteo-oceanográficos e de apoio à decisão, focados nas operações a conduzir, e afinados para os meios militares a usar.

Esta informação, no caso da Operação ATALANTA, tem sido disseminada através de um sítio da internet seguro, onde constam figuras com previsões de parâmetros meteo-oceanográficos (ver Figura 1), e produtos de apoio à decisão, com um código de cores do tipo semafórico (ver Figura 2), onde a cor representada indica se as condições ambientais são favoráveis, marginais ou não favoráveis, à execução de determinada operação, sendo que neste momento é fornecida informação para dezenas de operações militares diferentes.

A utilização operacional por vários navios da Operação ATALANTA, dos produtos produzidos no IH, são a garantia de que os produtos gerados, são suficientemente concisos e de fácil interpretação, mas também que contém toda a informação necessária à tomada de decisões de caráter operacional e tático, permitindo desta forma reposicionar os meios e diminuir as ações dos piratas.



Colaboração do INSTITUTO HIDROGRÁFICO



# MUSEU DE MARINHA – 150 ANOS

## CONTRIBUTOS PARA A DEFINIÇÃO DE UM PROJECTO CULTURAL

O Museu de Marinha celebra 150 anos de vida e história - um percurso que atravessou gerações e regimes, modas e modos de pensar e fazer Museus, condicionalismos diversos que hoje se traduzem nos alicerces do que somos e nos desafiam a questionar as futuras rotas.

Quando em julho de 1863 o Rei D. Luís fez nascer em Portugal o Museu de Marinha, o conceito de museu, de matriz europeia, seria seguramente diverso daquele que conhecemos na actualidade. Diferentes seriam também os objectivos e motivações que legitimavam a criação de instituições desta natureza.

Volvidos 150 anos, conceitos, objectos e objectivos tornaram-se mais abrangentes, a par das dinâmicas sociais e culturais que contextualizam a fenomenologia em que os museus se inscrevem, desenvolvida em dois planos (independentemente da época em que se recebem): Receber e dar - Os museus recebem o legado da história e/ou testemunhos vivenciais de uma dada realidade, para em sequência dar: os museus dão garantias do estudo e preservação dos acervos, mas também os dão a conhecer, dão a oportunidade de partilha daquilo que é bem comum.

Nestes últimos 150 anos o mundo mudou e os museus não se excluem dessa mudança social: dos museus elitistas, ao serviço do mero diletantismo cultural, à modernidade que reivindica a democracia cultural, há toda uma miríade de vocações e utilizações destes espaços que conduzem necessariamente à reformulação da sua missão e ao seu reposicionamento social.

Novos tempos trazem novos desafios, novas exigências, na expectativa de responder a outras necessidades. Não basta reunir e dispor objectos numa sala que se abre ao público, porque os públicos que hoje frequentam estes espaços reclamam mais do que apenas contemplação. Encontrar os objectos no museu já não é suficiente, é necessário encon-

trarmo-nos a nós próprios na relação (ou na falta dela!) que estabelecemos com esses objectos. O Museu tem pois também esse papel de propiciador/provocador de relações.

Para que este desígnio se cumpra já não basta existir dedicado a uma elite cultural, é preciso alargar e estar disponível para receber todas as pessoas na sua di-

ção teve por título *Salvaguarda da Vida Humana no Mar – Elementos Históricos*, esteve instalada no Pavilhão das Galeotas e constituiu um trabalho pioneiro no panorama dos museus portugueses. Lamentavelmente o carácter permanente não foi garantido, porém esta foi a experiência embrionária que permitiu posteriormente um passo maior, em 2003.

– O Museu de Marinha foi também uma das primeiras instituições museológicas nacionais a ter página na Internet; algo que hoje nos parece banal mas que em 1997 se apresentava inovador, permitindo a abertura de novas formas de divulgação, comunicação e relação com os públicos.

– Em 2003 e no quadro do Ano Europeu das Pessoas com Deficiência, o Museu de Marinha disponibiliza um “percurso táctil” destinado a cegos e amblíopes, inserido na



Foto: Fátima Alves

versidade. Daí a necessidade e insistência em usarmos o nome colectivo “público” no plural (“públicos”), como forma de reforçar a sua importância, de assegurar e salvaguardar a abertura à multiplicidade.

É neste cenário que emerge e se verifica pertinente o conceito de acessibilidade, aqui utilizado na acepção do Conceito Europeu.<sup>1</sup> Na senda desta abertura à multiplicidade, o Museu de Marinha tem feito uma travessia de considerável relevância, a registar:

– Entre 1992 e 1994 foram desenvolvidos projectos financiados pelo Secretariado para a Modernização Administrativa que dotaram o museu com condições de acessibilidade para portadores de deficiência motora: adaptação de instalações sanitárias, instalação de rampas de acesso e uma plataforma elevatória para cadeiras de rodas e visitantes com mobilidade reduzida;

– Em 1995, na sequência de um protocolo estabelecido com o Centro Regional de Segurança Social de Lisboa e Vale do Tejo, através do Instituto António Feliciano de Castilho, foi criada em Portugal a primeira adaptação com carácter permanente de um percurso expositivo destinado a exploração táctil. A exposi-

ção permanente, oferecendo a possibilidade de exploração táctil de 44 peças do seu acervo, representativas de 6 áreas temáticas distintas. Este percurso, suportado por legendas em braille e por dois catálogos: versão braille e versão a negro para amblíopes, ainda hoje existe (tendo sofrido ligeiras adaptações) e constitui actualmente o ponto de partida para acções específicas que desenvolvemos com pessoas cegas e de baixa visão.

Estamos cientes de que tudo o que foi feito até aqui não basta para fazer do Museu de Marinha um museu acessível, mas congratulamo-nos pela travessia feita, pois dela retiramos a experiência fundamental que nos projecta nas acções presentes e futuras.

Cabe ao Serviço Educativo do Museu, por inerência de funções, mediar a relação do Museu com os seus públicos e responder às suas solicitações e necessidades. Os públicos com necessidades especiais têm por isso, da parte deste Serviço, uma atenção na mesma medida: especial! Quando devidamente programadas, o Serviço Educativo proporciona a estes visitantes, apoio e recursos complementares para suprir necessidades e

colmatar lacunas do discurso expositivo, seja em virtude de restrições na percepção sensorial (visual, auditiva), no processo cognitivo (nas designadas deficiências mentais, que abrangem um espectro alargado de variações), restrições em comunicar-se socialmente através da fala (deficiências na produção linguística), restrições na realização de actividades físico-motoras (coordenação motora, precisão ou mobilidade), mas também outras restrições, como as que são do foro sociocultural, como aquelas que enfrentam determinados grupos das nossas comunidades, como sejam as minorias étnicas, os imigrantes, ou ainda outros, alvo de segregação social/moral, como pessoas reclusas, ou pessoas sem-abrigo por exemplo.

Para o efeito, estas visitas requerem preparação prévia, preferencialmente envolvendo docentes de ensino especial e técnicos de serviço social. Para cada caso e em função das características específicas dos visitantes em causa, são planeadas formas de abordagem, delineados circuitos e formatos de visita, disponibilizados materiais.

Com vista ao alargamento desta oferta, o Museu tem também investido na produção de novos recursos. Um bom exemplo disso é o modelo de caravela (vd foto) recentemente produzido pelas Oficinas de modelismo do Museu e que brevemente integrará o circuito da exposição permanente.

Sabemos no entanto que nem todas as pessoas com necessidades especiais visitam o Museu com o apoio da equipa do Serviço Educativo, da mesma forma, estamos também certos que as acessibilidades no Museu não dizem apenas respeito, muito menos se esgotam, nos públicos portadores de deficiência, muitas vezes referidos como "minorias". Padrões reducionistas da designada normalidade não nos devem fazer esquecer que os ditos "normais" (e suposta "maioria") terão ao longo da sua vida momentos em que saem do padrão: ou por acidente, ou porque têm filhos pequenos (ao colo ou em carrinho de bebé), por vicissitudes diversas, ou tão-somente e inevitavelmente, porque envelhecem – os mais recentes dados demográficos evidenciam um crescente envelhecimento da população europeia. A ligação óbvia entre o processo de envelhecimento e algumas das ditas deficiências não pode ser esquecida nos Museus, muito menos quando sabemos que o turismo (e o turismo sénior está em desenvolvimento) é um sector que

nenhum museu deve negligenciar.

Centrados no presente e com o futuro no horizonte, defendemos que este é o tempo de ampliar este conceito de acessibilidade no Museu, não deixando que este se limite à eliminação das barreiras físicas. Atender a uma crescente diversidade de públicos é um desafio que ultrapassa os limites da acessibilidade espacial, quando a inclusão está na agenda das nossas preocupações.

Do ponto de vista teórico é relativamente simples e (quase!) consensual esta abertura à diversidade nos museus, porém, no que diz respeito às práticas efectivas, verificamos que são longos os caminhos ainda a percorrer. Nestes percursos, as componentes físicas apresentam-se como aquelas de solução mais simples: rampas, elevadores, legendagem em braille, áudio guias e todos os recursos que a tecnologia,



Foto Rui Salla

os orçamentos e a imaginação nos permitam operacionalizar, para tornar o museu num lugar fruível por um leque cada vez mais alargado de pessoas, com as mais diversas características.

Com efeito, as barreiras mais difíceis de transpor não são as físicas, mas aquelas que se prendem com as mentalidades – são o preconceito e a discriminação os principais responsáveis por uma boa parte das inacessibilidades intelectuais, sociais, lúdicas, tanto nos museus, como noutros espaços. Face a esta constatação importa traçar o diagnóstico e definir que nível de acessibilidade efectivamente almejamos para o Museu de Marinha.

Abriu o Museu, torná-lo mais acessível num exercício constante e permanente, rompe provocatoriamente com as constantes de um universo há tanto tempo submetido a unidades redutoras e a uma suposta "ordem natural das coisas". Esta mudança de paradigma implica necessariamente uma nova visão do Museu e daquilo para que este serve, naquilo que gostamos de designar por uma museologia de agência, tomando a liberdade de importar para a museologia o conceito de agência, das ciências sociais.<sup>2</sup>

No caso vertente, reportando para a necessidade de envolver todos os intervenientes no processo (decisores/directores, profissionais e visitantes) como agentes de transformação e intervenção para, colectivamente, derrubarmos as barreiras (as físicas, mas também todas as outras) que constituem factores de exclusão social, factores que por via de uma qualquer forma de discriminação, mais ou menos explícita, vedam ou dificultam a participação das pessoas na vida dos museus.

A acessibilidade no Museu é ainda uma provocação, um desafio sem limites e um processo em permanente construção. Defendê-la é uma das missões essenciais do Serviço Educativo, num compromisso com o futuro e de mãos dadas com a secular divisa da Marinha Portuguesa: «Talent de bien faire» – é esta mesma «vontade de bem-fazer» que norteia hoje o rumo das acessibilidades no Museu de Marinha.

Olímpia Gordon Pinto  
Técnica de Serviço Educativo

#### Notas:

<sup>1</sup> "Acessibilidade é uma característica do ambiente ou de um objecto que permite a qualquer pessoa estabelecer um relacionamento com esse ambiente ou objecto, e utilizá-los de uma forma amigável, cuidada e segura. (...) Portanto a acessibilidade promove a igualdade de

oportunidades e não a uniformização da população em termos de cultura, costumes ou hábitos (...)" in: *Conceito Europeu de Acessibilidade - Relatório do Grupo de Peritos criado pela Comissão Europeia - 2003*

<sup>2</sup> Tal como é apresentado por Chris Barker Vd (BARKER, 2005, P. 448)

#### Bibliografia:

AA. VV.; (2004); **Museus e Acessibilidade**; [Temas de Museologia]; Lisboa: Instituto Português de Museus; ISBN 972-776-229-8.

AA. VV.; (1991); **Museums Without Barriers – A new deal for the disabled**; Fondation de France / ICOM / Routledge; ISBN 0-415-06994 .

BARKER, Chris; **Cultural Studies: Theory and Practice**; (2005); London; SAGE; ISBN: 0 761 95774 X.

HOOPER-GREENHILL, Eileen; **The Educational Role of the Museum**; (2006); [2nd ed. 1999]; s. l.: Routledge, ISBN – z13: 978-0-415-19827-1.

INSTITUTO NACIONAL PARA A REABILITAÇÃO, I. P.; (2007); **Plano Nacional de Promoção da Acessibilidade**; Lisboa: Instituto Nacional Para a Reabilitação, I. P.; ISBN: 978-989-8051-06-6.

VALE, José Augusto da Costa Picas do; **Museu de Marinha. Contributos para a definição de um projecto cultural** (2009); Lisboa: tese de mestrado em Museologia, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa.

# GOLFO DA GUINÉ SOB AMEAÇA DA PIRATARIA MARÍTIMA

O Golfo da Guiné, situado na costa oeste de África, justamente no cruzamento da linha do Equador com o meridiano de *Greenwich*, tem vindo a tornar-se num local de excelência para a navegação comercial entre a Europa/EUA e a África Ocidental, Central e Austral. Este protagonismo está diretamente relacionado com os seus enormes jazigos de hidrocarbonetos, que já são explorados há mais de meio século, e com a sua localização geográfica – proximidade com a Europa e com os EUA. Este Golfo<sup>1</sup>, constituído pela Costa do Marfim, o Gana, o Togo, o Benim, a Nigéria, os Camarões, a Guiné Equatorial e o Gabão, tem-se transformado paulatinamente, ao longo da última década, numa das áreas mais perigosas do planeta, em muito devido ao recrudescimento da pirataria marítima e dos assaltos à mão armada contra navios.

Tendo em conta a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, só podemos considerar como sendo “pirataria marítima” os atos ilícitos<sup>2</sup> cometidos fora do mar territorial, sendo que todos os outros do mesmo género, cometidos dentro desse ou em águas interiores, e de acordo com Resolução da IMO A.1025(26)<sup>3</sup>, são classificados como “assaltos à mão armada contra navios”. No entanto, neste artigo, por conveniência vai ser utilizada genericamente a expressão “pirataria marítima” ou apenas “pirataria” para ambas as situações.

A insegurança nesta região do Oceano Atlântico tem aumentado tanto ultimamente que poderá a curto prazo colocar em risco toda a estratégia económica mundial para esta zona do globo, sobretudo a que está relacionada com o comércio do ouro negro e do gás natural proveniente da Nigéria. A descoberta de um elevado número de novas reservas de crude neste Golfo tem despertado nas potências ocidentais – particularmente nos EUA, Reino Unido e França – assim

como em algumas das potências emergentes – África do Sul, Brasil, China e Índia – um maior interesse geoestratégico por esta região. Só a Nigéria está a produzir diariamente cerca de 2,5 milhões<sup>4</sup> de barris de petróleo, o que corresponde a cerca de 13,4% do que os EUA consumiram por dia em 2011 e a aproximadamente 18,5% do consumo diário de todos os países da União Europeia juntos, nesse mesmo ano. Os EUA importam atualmente da costa oeste de África cerca de 15% do seu crude, prevendo-se que este valor possa passar para os 25% nos próxi-

cidade para manter a sua autoridade do Estado no mar. A apreensão com esta insegurança é denotada até pelos próprios países africanos, pois os ataques piratas estão a tornar-se um sério problema para o transporte marítimo, o que tem causado um decréscimo no comércio da região e, conseqüentemente, uma redução nas receitas dos portos, em virtude de haver menos navios a praticá-los.

A ONU tem-se mantido atenta a esta situação, tendo o seu Conselho de Segurança aprovado a Resolução 2018(2011), em 31 de outubro de

2011, e a Resolução 2039(2012), em 29 de fevereiro de 2012, nas quais deixou bem presente a necessidade de uma ação concertada por parte dos países da região para lidar com a pirataria. A ONU defende ainda que a liderança do processo deve pertencer a esses mesmos países, em cooperação com a União Africana e com o apoio das Nações Unidas, através dos seus gabinetes para a África Ocidental e para a África Central.



Países do Golfo da Guiné. (Fonte: Google Maps)

mos 5 anos. Admite-se que em 2020 a produção de petróleo oriunda desta costa de África possa mesmo ultrapassar a produção total dos países do Golfo Pérsico.

A falta de políticas marítimas por parte dos Estados da região tem feito proliferar um grande número de redes criminosas, que se começaram a dedicar à pirataria marítima. Estas, que até há pouco tempo operavam essencialmente na costa da Nigéria, começaram agora a estender a sua área de atuação à costa do Benim, do Togo, dos Camarões, da Guiné Equatorial e de São Tomé e Príncipe. O aumento da pirataria nesta zona de África é atualmente uma grande preocupação para todos os países com navios a operar nestas águas, ou seja, com interesses comerciais na região, pois dificilmente encontrarão proteção local em caso de um ataque a um navio seu, atendendo a que os países deste Golfo não dispõem, de um modo geral, de capa-

tral. A crescente preocupação com a insegurança nesta região levou à realização duma conferência ministerial com o apoio da ONU, no Benim, em 19 de março de 2013. Esta contou com a presença de representantes de 3 organizações sub-regionais – a Comunidade Económica dos Estados da África Central (CEEAC), a Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental (CEDEAO) e a Comissão do Golfo da Guiné (CGG) – que, juntas, representam 25 Estados africanos. Desta Conferência resultaram 3 documentos relacionados com o combate à pirataria e ao crime organizado neste Golfo, os quais irão ser submetidos à aprovação dos Chefes de Estado e de Governo dos países da África Central e Ocidental.

A CGG – criada em 3 de julho de 2001, em *Libreville*, no Gabão – com uma estrutura permanente de ação coletiva, com vista a garantir a paz, a segurança e a estabilidade como con-

dição para o desenvolvimento econômico na região, é de todas estas organizações aquela cujo mandato lhe confere especial abertura para poder tratar especificamente das questões marítimas. Antes da conferência ministerial, a CGG reuniu-se em Luanda, de 27 a 29 de novembro de 2012, tendo sido assinada então uma declaração para a paz e segurança na região do Golfo da Guiné, na qual foi vertida a necessidade da existência de diálogos interestaduais e de uma cooperação regional.

Por outro lado, a CEEAC tem-se mostrado disponível para colaborar com os Estados deste Golfo no sentido de estabelecer uma estratégia de segurança marítima e de apoiá-los na melhoria das suas marinhas e na organização de alguns exercícios conjuntos por forma a poderem fazer face a esta nova realidade nas

suas costas. Para efetivar este desiderato cada Estado-Membro da CEEAC irá contribuir para os grupos de vigilância marítima com homens e equipamento.

Apesar de todas estas iniciativas para combater a criminalidade marítima, existem sérias dúvidas em relação à sua eficácia e sustentabilidade, pois os meios serão sempre poucos e os criminosos rapidamente passarão das áreas mais patrulhadas para as menos vigiadas. Facilmente se antevê que se não houver o envolvimento das instituições internacionais, com vista a uma estratégia global de segurança marítima para a região, dificilmente com medidas avulso se conseguirá levar a bom porto esta árdua tarefa de combater a pirataria marítima, e não só, no Golfo da Guiné.

## A NIGÉRIA É O EPICENTRO DA PIRATARIA MARÍTIMA

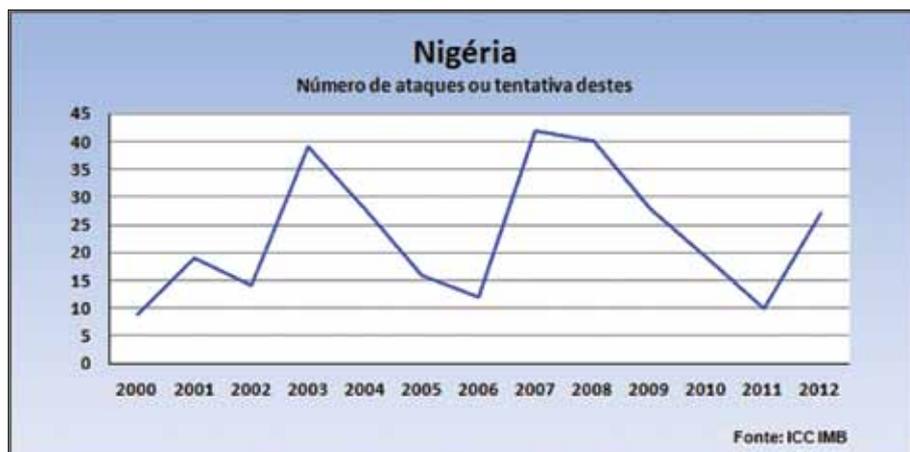
Este país, com uma costa de 853 km de comprimento, tornou-se independente do Reino Unido em 1 de outubro de 1960 e é atualmente, com cerca de 152 milhões de habitantes, o país mais populoso de África, com uma média de idades que ronda os 19 anos. Neste momento é o 13º maior produtor de petróleo a nível mundial – o maior do continente africano – e o 29º maior produtor de gás natural do planeta. Paradoxalmente, o ouro negro, que tem permitido a este país

desde 1956 – altura em que a Shell descobriu petróleo no *Oloibiri*, no delta do rio Níger, e que transformou a Nigéria num dos maiores produtores de petróleo do mundo – encaixar largos milhões de dólares, tem sido também o principal responsável pela grande pobreza entre as suas gentes. Devido à corrupção e má gestão existente apenas uma pequena minoria tem tirado proveito dessas receitas, o que tem feito aumentar cada vez mais as tensões sociais. O governo deste país tem-se empenhado, nos

zadas na região do Golfo da Guiné, admitindo-se que em território nigeriano possam existir entre 5,6 e 7 milhões de armas em circulação.

A presença de tantos fatores de desestabilização no território nigeriano contribuíram de forma significativa para o crescimento de um grande número de atividades ilegais, como a pirataria marítima, o roubo de petróleo dos *pipelines*, o tráfico de combustível e a pesca predatória (que tem trazido graves consequências para os pescadores artesanais da região e para os *stocks* de peixe), entre outras.

Desde o início deste século, as águas da Nigéria, principalmente na região do delta do rio Níger, vêm a registar um número considerável de atos de pirataria. O ano de 2007, com 42 ilícitos deste género, foi o pior dos últimos anos. Entre 2009 e 2011 houve uma



Nigéria – Ataques ou tentativa destes entre 2000 e 2012.

últimos anos, a tentar reformar uma economia baseada no petróleo – que representa 80% das suas receitas – assim como a amenizar um conjunto de tensões étnicas – existem mais de 250 grupos étnicos – e religiosas que já vêm de longa data. No entanto, as altas taxas de desemprego e de pobreza provocadas por uma má governação têm contribuído drasticamente para a frequência e intensidade dos conflitos na Nigéria. Só na região do delta do rio Níger, uma das mais problemáticas, vivem cerca de 30 milhões de pessoas – na sua grande maioria jovens – das quais cerca de 30% estão desempregadas, o que associado à grande proliferação e tráfico de armas ilegais, faz com que o recrutamento e a opção pelo crime organizado seja uma realidade. Com vista a reduzir e melhor controlar a atividade dos grupos rebeldes o governo nigeriano concedeu-lhes uma amnistia, em agosto de 2009. Esta iniciativa fez com que cerca de 15.000 militantes depusessem as suas armas, munições e muito outro material bélico. Foram assim entregues<sup>5</sup> cerca de 2.760 armas, 287.445 munições de diferentes calibres, 18 embarcações armadas, explosivos, coletes à prova de bala, etc. Apesar destes números terem alguma expressão, são muito diminutos se tivermos em conta a possível existência de 8 a 10 milhões de armas ilegais locali-

redução do número de atos de pirataria nesta região, provavelmente devido ao processo de amnistia então a decorrer entre o Governo e os grupos rebeldes. O aumento do número de ataques em 2012 pode, em muito, estar relacionado com a renúncia à amnistia, em 2011, por parte de uma facção do MEND (*Movement for the Emancipation of the Niger Delta*), o maior e mais perigoso grupo rebelde a operar neste país.

Apesar do número destes atos ilícitos já ter alguma expressão, acredita-se que mais de 50% dos ataques não sejam reportados às autoridades competentes, pelo facto dos armadores não quererem mostrar as fragilidades de segurança dos seus navios, assim como para não serem afetados por aumentos dos seus prémios de seguro ou mesmo para não sofrerem represálias em futuras deslocações dos seus navios a esta região. No último decénio – 2003 a 2012 – ocorreram 261 atos de pirataria marítima nas águas da Nigéria, dos quais 131 em navios fundeados, 102 em navios a navegar e 28 em atracados. Os piratas nigerianos atacam os navios, quer estes estejam junto a costa, nos rios, nos fundeadouros ou nos portos, e roubam dinheiro, objetos de valor do navio e/ou dos tripulantes, telemóveis, carga, combustível, comida e roupa, chegando por vezes a sequestrar elementos da tripulação para depois

obterem bons resgates. Empregam diversos *modus operandi*, que vão desde ataques de ocasião, perpetrados por um só elemento ou por pequenos grupos, que utilizam normalmente barcos em madeira, facas e bastões, e cuja tática consiste em roubar e fugir, a ataques mais bem organizados que levam entre 30 e 40 minutos a consumarem-se, efetuados por elementos já equipados com barcos rápidos, com armas de assalto e com *Rocket Propelled Grenade* (RPG). Os ataques nas águas da Nigéria costumam ser muito violentos e frequentemente acabam com mortos e feridos. Existem diversos grupos rebeldes a operar nestas águas, os quais não se dedicam em exclusividade à pirataria marítima. Desses, o MEND é o que se tem mantido mais ativo. Inicialmente só fazia os seus ataques junto a terra, na região do delta do rio Níger, no entanto tem vindo a estender o seu raio de ação. Existe mesmo um registo de um ataque seu, no dia 19 de julho de 2008, a uma plataforma holandesa da Shell, no campo petrolífero de *Bonga*, situado a 75 milhas de costa, que levou à interrupção momentânea da sua produção.

Para fazer face ao aumento da criminalidade marítima, em janeiro de 2012, o governo nigeriano substituiu a operação *RESTAURAR A ESPERANÇA* (*RESTORE HOPE*), cujo objetivo principal era combater a militância do delta do Níger, pela operação *PULO SHIELD*. Esta operação conta com a participação de uma força conjunta, que integra militares da marinha, do exército, da força aérea e da polícia, tem uma área de atuação mais vasta e um propósito diferente da primeira, pois destina-se a proteger as instalações de petróleo e de gás, a combater a pirataria marítima, o vandalismo nos gasodutos, o roubo de petróleo, assim como todas as outras formas de crime no mar dentro da sua área de responsabilidade.

Também com o objetivo de aumentar a capacidade de resposta à pirataria ou a qualquer outro tipo de criminalidade marítima por parte das marinhas do Golfo da Guiné, através da melhoria da interoperabilidade das comunicações e da partilha de informações, realizou-se em fevereiro de 2013 o exercício anual *OBANGAME EXPRESS*. Este ano foi organizado pelos Camarões e juntou forças navais africanas, europeias e dos EUA, tendo participado 15 países: Nigéria, Camarões, Gabão, Guiné Equatorial, São Tomé e Príncipe, Benim, Togo, Congo, Costa do Marfim, França, Espanha, Bélgica, Brasil, Holanda e EUA.

Nos últimos anos, os EUA têm estado muito atentos aos problemas da região do Golfo da Guiné e, através de programas de cooperação, têm participado com as suas forças navais em exercícios conjuntos com as suas marinhas. Este país já gastou mais de \$35 milhões com o treino do pessoal pertencente às armadas dos países deste Golfo, especialmente com os marinheiros da Nigéria.

## AS ÁGUAS DO BENIM E DO TOGO TAMBÉM SÃO UM PARAÍSO PARA A PIRATARIA

A criminalidade que se tem feito sentir nas águas da Nigéria tem ultimamente alastrado às águas dos países vizinhos, nomeadamente às do Togo e do Benim. Este último país, situado entre a Nigéria e o Togo, com uma costa de apenas 120 km, registou 20 atos de pirataria em 2011, o que representou 5% da totalidade dos atos registados a nível mundial, dos quais 19 ocorreram junto à cidade costeira de *Cotonou*, a maior deste país. Os piratas que atuaram nas águas do Benim em 2011 – que, ao que tudo indica, poderão não ter sido só de origem beninense, mas também de origem nigeriana – sequestraram ao longo desse ano 8 navios e um número considerável de tripulantes, mais precisamente 140, o que representou 17,5% do total de indivíduos sequestrados em todo o mundo. No ano de 2012 houve uma redução drástica no número de ilícitos de pirataria neste país, havendo apenas registo de 2 atos, o que sugere uma certa acalmia neste tipo de crimes. Para essa diminuição poderá ter contribuído o sistema de patrulhas marítimas conjuntas criado em outubro de 2011, entre a Nigéria e o Benim, que se designou por operação *PROSPERIDADE* (*PROSPERITY*). Estas ações conjuntas foram as primeiras do género na região e espera-se que futuramente, na sequência desta cooperação bilateral, as marinhas do Togo e do Gana também se possam vir a associar a estas patrulhas, com vista a aumentar a vigilância e a segurança nas suas costas.

Por outro lado o Togo, que fica situado entre o Gana e o Benim e tem uma costa de 56 km, registou 6 ocorrências de pirataria durante o ano de 2011 e 15 no ano de 2012, o que representou 5% do total mundial. Neste último ano, o porto e os fundeadouros da cidade de *Lomé*, a capital do país, foram os mais afetados com 14 ilícitos deste género. No Togo foram sequestrados 4 navios e 79 tripulantes durante o ano de 2012.

## ALGUMAS CONSIDERAÇÕES PARA COMBATER A PIRATARIA MARÍTIMA NO GOLFO DA GUINÉ

Com a globalização, e o consequente incremento do transporte marítimo, seria de todo expectável que a grande maioria dos países costeiros investisse na segurança marítima das suas costas, por forma a não comprometer o seu comércio externo. Contudo, este desiderato está muito longe de se vir a concretizar, principalmente no que respeita à costa oeste de África. Perante este cenário torna-se necessário agir com celeridade para evitar que a pirataria marítima atinja os mesmos níveis que atingiu na região do “Corno de África”. Para tal, é preciso que os Estados da região melhorem os seus modelos de governação no que diz respeito às suas políticas sociais e às suas políticas contra a criminalidade marítima e contra a exploração predatória dos seus recursos marítimos, essencialmente a pesca. Estes países têm que adquirir rapidamente capacidade para exercerem, pelo menos, alguma autoridade do Estado no mar, sendo para tal necessário a obtenção de mais e melhor equipamento, para que possam, assim, garantir o patrulhamento das suas costas. Devem também promover acordos bilaterais que permitam uma estreita cooperação entre as suas marinhas e/ou autoridades marítimas e organizar operações conjuntas nas águas dos países considerados atualmente mais perigosos, no que à pirataria marítima diz respeito, ou seja, a Nigéria, o Benim e o Togo.



H. Portela Guedes  
CFR M

### Notas

<sup>1</sup> Por vezes considera-se que o Golfo da Guiné vai desde o Senegal até Angola, ou seja, que fica situado entre os paralelos 15° 0' 0"N e 15° 0' 0"S.

<sup>2</sup> De violência e/ou de detenção e/ou de pilhagem cometidos, para fins privados, pela tripulação e/ou pelos passageiros de um navio privado, e dirigidos contra um navio e/ou pessoas e/ou bens a bordo do mesmo.

<sup>3</sup> A resolução A.1025(26), “Código de prática para investigação de crimes de pirataria e assaltos à mão armada contra navios”, foi adotada pela Assembleia da IMO, em 02DEZ2009.

<sup>4</sup> Nigerian National Petroleum Corporations. Disponível em: <<http://www.nnpcgroup.com/NNPCBusiness/UpstreamVentures/OilProduction.aspx>> Acesso em: 13Mar. 2013.

<sup>5</sup> Piracy and Maritime Security in the Gulf of Guinea. Disponível em: <[http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:http://studies.aljazeera.net/en/reports/2012/06/2012612123210113333.htm&hl=pt-PT&rlz=1T4ADSA\\_pt-PTPT457PT458&prmd=ivns&st\\_rip=0](http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:http://studies.aljazeera.net/en/reports/2012/06/2012612123210113333.htm&hl=pt-PT&rlz=1T4ADSA_pt-PTPT457PT458&prmd=ivns&st_rip=0)> Acesso em: 13Mar. 2013.

### Bibliografia

*Piracy and Armed Robbery Against Ships: Annual Reports 2011, 2012 and 2013*. United Kingdom: ICC International Maritime Bureau.

International Maritime Bureau. Disponível em: <<http://www.icc-ccs.org>>. Acesso em: 10Mar. 2013.

## COMANDANTES DE NAVIOS

Já algures, em lugar que agora não recordo, me referi ao facto de que, na Carreira da Índia, muitos, talvez mesmo a quase totalidade dos nomeados para capitães dos navios, não possuíam conhecimentos de navegação nem tão pouco de manobra dos navios.

Nos muitos processos de candidatura àquele cargo a apresentação de experiência no comando de tropas é uma constante, levando a crer ser essa uma das condições essenciais, talvez mesmo a fundamental para o desempenho do cargo, nalguns casos aparece também referida a experiência de embarque, mas na condição de soldado ou de comandante da tropa embarcada.

A situação descrita não deverá constituir motivo de admiração porquanto, ao tempo, o navio não era considerado como arma de guerra mas sim como um meio que possibilitava o combate corpo a corpo.

Curiosamente, tanto quanto me recordo, só num único caso os capitães dos navios da Carreira são referidos com indicação dos respectivos postos de oficiais do Exército, tal sucedeu na armada que largou, em 7 de Maio de 1740, com 2000 soldados e 300 voluntários de socorro para a Índia<sup>1</sup>.

A armada, na qual seguia o Vice-Rei Marquês do Louriçal, era constituída pelas naus *N<sup>a</sup> Sr<sup>a</sup> da Esperança*, capitaneada pelo Coronel de Mar Luís de Abreu Prego, *N<sup>a</sup> Sr<sup>a</sup> do Carmo* capitaneada pelo General de batalha Francisco Xavier de Mascarenhas, *N<sup>a</sup> Sr<sup>a</sup> das Mercês* capitaneada pelo Coronel de Infantaria, em exercício de Tenente Coronel, Luís Pierpont (ou Pierrepont), *Bom Jesus de Vila Nova* capitaneada pelo Tenente Coronel de Infantaria José Caetano de Matos, *N<sup>a</sup> Sr<sup>a</sup> da Conceição* capitaneada pelo Capitão-de-Mar-e-Guerra António Carlos Perei-

ra de Sousa, *Nazaré* capitaneada pelo Capitão-de-Mar-e-Guerra Bernardo António Rebelo da Fonseca.

Das 6 naus que constituíam a armada, a *Nazaré* naufragou à entrada para a Baía enquanto as restantes 5 só chegaram à Índia no ano de 1741, certamente por coincidência, como escreveu o Vice-Rei, “após uma longa e penosa viagem”.



Com. E. Gomes

### Nota

<sup>1</sup>Seguiam igualmente 16 peças de artilharia, que disparavam 20 tiros por minuto, inventadas pelo dinamarquês Frederic Weinholtz que se encontrava ao serviço de Portugal.

### Fonte

*Catálogo dos Livros de Assentamento da Gente de Guerra por Ismael Gracias.*

QUALIDADE  
KNOW-HOW  
SEGURANÇA

**LISSA**  
AGÊNCIA DE DESPACHOS E TRÂNSITOS, LDA.

Rua Leopoldo de Almeida, Nº 8A • 1º andar • 1750-13B Lisboa • PORTUGAL

Tel: (+351) 217 520 221 / 3 • Cell: (+351) 969826387 | (+351) 969826379 | (+351) 969826388  
Fax: (+351) 217 59 68 48 • E-mail: [lissa2@sapo.pt](mailto:lissa2@sapo.pt) | [lissa4@sapo.pt](mailto:lissa4@sapo.pt)



## FÉRIAS

**F**érias significam mais tempo ao ar livre. Jardins, praias, piscinas, esplanadas, piqueniques, caminhadas. Momentos de alegria a sós, com a família ou entre amigos. Mas podem significar também algumas dores de cabeça: desde as queimaduras em churrascos às picadas de insetos, não esquecendo os escaldões, as quedas ou as micoses nos pés.

A tranquilidade do verão pode ser ameaçada por diversos fatores, uns previsíveis, outros nem tanto.

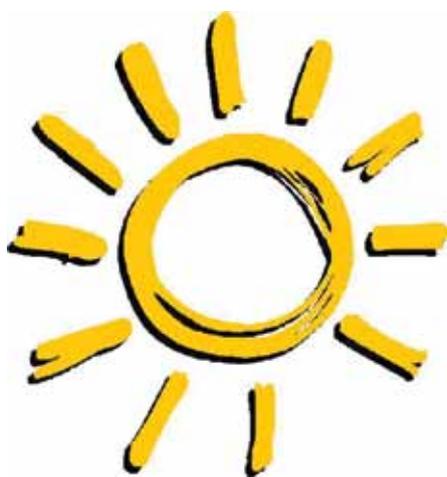
O sol é um dos elementos previsíveis que não devemos negligenciar. **Escaldão, insolação, desidratação, tumores e envelhecimento precoce** da pele são consequências do excesso de sol. No entanto a exposição do corpo humano à radiação solar produz diversos efeitos benéficos, sendo fundamental para a saúde física e mental. O sol além de ser um antidepressivo natural, promove a síntese de vitamina D (favorece a fixação de cálcio nos ossos e dentes), ativa a circulação sanguínea, estimula o sistema endócrino, favorece a atividade intelectual e aumenta a quantidade de glóbulos brancos no sangue, que são

os protagonistas do nosso mecanismo de defesa contra agentes infecciosos. Portanto, desde que com regras e sem exageros, a exposição solar é benéfica.

No verão os raios solares apresentam-se mais intensos, uma vez que incidem sobre a superfície da Terra de forma mais perpendicular. Os raios que provocam danos na pele são os ultravioleta (UV): os UV-A provocam principalmente envelhecimento da pele e os UV-B induzem queimaduras. A camada de ozônio apenas filtra 95% dos raios UV pelo que, no verão, devem ser adotadas medidas protetoras diariamente, mesmo durante as atividades normais do cotidiano, ou se o céu se apresentar nublado. As medidas mais importantes são: evitar a exposição solar (principalmente entre as 11 e as 16h), usar óculos, chapéus e roupas protetoras (em algodão), aplicar protetor solar na pele exposta e ingerir muitos líquidos.

O calor do verão, bem como as roupas húmidas, também beneficiam a proliferação de fungos levando ao aparecimento ou agravamento de micoses. A mais conhecida é a *tinea pedis*, vulgarmente conhecida como **pé de atleta**. É uma doença contagiosa caracterizada por lesões vermelhas,

descamativas e com muita comichão (prurido) entre os dedos ou região plantar, por vezes acompanhadas de fissuras ou bolhas. Pode ser evitada com uma boa higiene do pé, isto é, não andar descalço em locais públicos, manter os pés secos (secar bem entre os dedos dos pés após os banhos, usar meias apenas de algodão e evitar calçado fechado), lavar o calçado regularmente e não partilhar toalhas/meias/calçado. O tratamento faz-se com antifúngicos sob a forma de pomadas, cremes, loções, sprays, pós ou comprimidos.



É também no verão, com o calor, que existem **insetos** por toda a parte. Abe-lhas, melgas, mosquitos, vespas, formigas, pulgas, entre outros. Atacam de surpresa provocando uma mancha avermelhada, prurido e dor no local da picada, que normalmente desaparece espontaneamente em alguns dias. Pode haver necessidade de tomar anti-histamínicos ou analgésicos. A prevenção faz-se com repelentes e roupas claras que cubram toda a pele, bem como com inseticidas ou redes mosquiteiras.

Nas atividades ao ar livre, típicas dos dias solarengos, existe um risco aumentado de **quedas**, principalmente em crianças, que são incansáveis e correm, saltam, trepam, rastejam, escorregam... Uma pequena queda é suficiente para provocar escoriações e hemorragias. A hemorragia normalmente cessa espontaneamente em poucos minutos mas caso isso não aconteça (por exemplo quando se sangra do nariz ou há um corte num dedo) deve fazer-se compressão no local da hemorragia durante 10 min. e colocar gelo na zona sangrante. A ferida deve depois ser lavada, desinfetada e protegida com um penso. Se houver suspeita de entorse ou fratura, se houver alterações da consciência ou se for uma ferida

penetrante, o acidentado deve ser levado ao hospital. Como prevenção do tétano (doença facilmente adquirida através da contaminação de feridas com a bactéria *Clostridium tetani*, que é ubíqua) toda a população deve ter a vacina do tétano atualizada (validade de 10 anos).

As **queimaduras** também são mais frequentes nesta época. Além das queimaduras solares surgem as queimaduras pelo fogo. Se isso acontecer, o primeiro procedimento é transportar a vítima para um local seguro e arrefecer a pele afetada passando a zona queimada por água a cerca de 15°C, durante 15 min, de forma a evitar um aumento da temperatura local, com possível agravamento da lesão. A área da pele lesada deve ser apenas lavada com soro fisiológico (os desinfetantes agravam a lesão) e protegida com penso estéril. Se surgirem flictenas (bolhas), estas não devem ser punccionadas sob o risco de infeção. Muitas pessoas passam manteiga, cremes gordos ou outras substâncias oleosas sobre a queimadura, mas este é um gesto errado, que deve ser abandonado, pois apenas contribui para aprofundar a queimadura, exatamente o contrário do que se pretende.

Por último, para o gozo de umas férias sem problemas, deve prevenir-se contra as **doenças tropicais** (deve ir a uma consulta do viajante 4 a 8 semanas antes da viagem), o **enjoo do movimento**, o **afogamento** (anualmente morrem ou são internadas 52 crianças em Portugal por afogamento), as **tromboses venosas** (períodos de imobilização prolongados aumentam o risco de formação de coágulos) e os **choques térmicos**. Pondere fazer um seguro médico de viagem, caso se desloque para fora da Europa. Faça uma lista de contactos úteis no destino, para usar em caso de emergência, e prepare uma pequena farmácia pessoal: termómetro, solução de desinfecção cutânea (ex: Betadine®), compressas, ligaduras, adesivo, tesoura, repelente de insetos, protetor solar, preservativos, analgésico, antipirético, anti-histamínico (ex: desloratadina), antiemético (ex: metoclopramida), antidiarreico (ex: loperamida) e, eventualmente, se for para locais muito isolados, um antibiótico.

Caso adoeça durante a viagem, não hesite em recorrer ao médico.



Ana Cristina Pratas  
1TEN MN

## Um homem livre

**D**uvido que alguém persiga um velho condenado. Tenho planos, que só um homem livre pode ter...

Vozes do ator Morgan Freeman, In "Os Condenados de Shawshank"

Encontrei no HFAR (Hospital das Forças Armadas), o nosso hospital, uma pessoa que foi importante na Marinha. Conheci-o mal, na verdade nunca privei com ele, nem como militar, nem como médico. Estava na sala de espera do Serviço de Urgência, no meio de muitos outros pacientes. Mais tarde percebi que já lá tinha estado e havia sido enviado para uma consulta e, posteriormente, reenviado para o mesmo Serviço de Urgência...

Estava calmo, no meio de uma Sala de Espera cheia. Não exigiu a ninguém os seus direitos de Oficial General (...ainda que seguramente os merecesse). Falámos. Ele, admito, conhecia-me talvez de vista... Entrei na urgência (local que visito quotidianamente, na prossecução dos meus deveres de médico), verifiquei que a situação clínica não parecia relacionar-se com qualquer entidade, aguda, do foro da minha área de especialidade.

Havia outros médicos, na ocasião de outros ramos, ninguém o conhecia. Expliquei, sucintamente, quem havia sido o "senhor" que eles tinham em lista de espera. Informei-os do já longo calvário do envia/reenvia a que já tinha sido sujeito...

Lá se chamou o incógnito paciente. Foi observado e orientado. Mais tarde um dos médicos que o observou pode comentar:

– Que Almirante educado e simpático... outro qualquer Oficial General teria protestado...

Respondi de uma assentada:

– Sim, outro qualquer poderia ter protestado...

Sai a sorrir. Sorri porque desde há muito que aprecio os escritos deste militar e a ideia que fazia dele foi – por este episódio, em que a calma e a serenidade venceram – inteiramente justificada. Sorri, também, porque para aqueles médicos, a imagem de uma Marinha em que o pessoal está habituado a sacrifícios e tem a dignidade para tolerar muitas dificuldades e, por vezes mesmo, a incompreensão, ficou manifestamente reforçada...



Atitudes assim, tenho-o como seguro, só são possíveis a homens verdadeiramente grandes. Pois só um homem grande tem a audácia de ser humilde. Naquele dia e noutros, não pude deixar de sentir uma profunda admiração pela forma de estar do Sr. Almirante. Achei que tinha feito mais pela Marinha no HFAR, naquele dia, do que vinte dos meus fracos escritos, ou pelo menos dez memorandos... ou outros tantos discursos.

De certa maneira, tal como nos fazemos representar fora do país, ou simplesmente quando não estamos em casa, o comportamento de cada um conta na nova instituição. No HFAR

vai emergir uma nova cultura, uma nova forma de estar no "ser profissional de saúde militar". Penso, também, que uma nova forma de ser doente militar também parece estar a emergir... Exemplos como o supracitado marcaram alguns pontos do nosso lado...

Em todas as circunstâncias sempre me assumi – nesta instituição, que agora é a minha casa – como Marinheiro. Não me canso de elogiar os sacrifícios a que a condição militar obriga o comum Marinheiro a suportar e o "modo de estar familiar", que caracteriza os embarques. Recordo as minhas próprias viagens com saudade de um tempo em que fiz amigos para a vida...

A seu tempo, estou seguro, outros marinheiros farão o mesmo, com as suas experiências e o seu modo de estar... O distanciamento entre o velho hospital e o novo ficará também mais curto, na medida em que mais marinheiros o reconhecerem como o "seu hospital"...

Quando as certezas me escapam lembro a frase acima, que tirei de um filme já antigo... Também eu tenho planos – de realização profissional no HFAR – que só um homem livre pode ter e a coragem para neles acreditar. Naquele dia senti-me acompanhado naquela forma de estar...

Finalmente, naquele dia ainda o Senhor Almirante despediu-se cordialmente desta forma: – *Desculpe Doutor, pelo tempo que lhe roubei...*

Depois de uma frase como aquela, nada mais fica por dizer...exceto continuar a sorrir e acreditar...



Doc

### ACADEMIA DE MARINHA

#### PRÉMIO "ALMIRANTE SARMENTO RODRIGUES"



Está aberto o concurso na Academia de Marinha, até ao dia 30 de setembro de 2013, para atribuição do Prémio "Almirante Sarmiento Rodrigues".

Este Prémio destina-se a impulsionar e dinamizar a pesquisa, a investigação científica e o estudo da história das atividades marítimas dos Portugueses.

O referido prémio é constituído por um diploma e por uma quantia pecuniária no valor de 5.000€€ (cinco mil euros).

Podem concorrer a este Prémio os cidadãos nacionais e estrangeiros que apresentem trabalhos originais nos domínios referidos. Consideram-se originais os trabalhos inéditos ou cuja publicação tenha sido concluída no ano a que se refere o concurso ou, ainda, no ano anterior.

Os trabalhos apresentados a concurso devem dar entrada na Academia de Marinha até às 16H30 do dia 30 de setembro de 2013 (2ª Feira).

O Regulamento do Prémio está à disposição dos concorrentes na Academia de Marinha e em [www.marinha.pt](http://www.marinha.pt), na ligação para a Academia de Marinha.

Para mais informação pode ser contactada diretamente a Academia de Marinha pelas vias abaixo indicadas:

ACADEMIA DE MARINHA

Edifício da Marinha

Rua do Arsenal

1149 – 001 LISBOA

Telef: +351 21 098 47 13, + 351 21 098 47 07, + 351 21 098 47 15

Fax: +351 21 193 84 58

E-mail: [academia.marinha@marinha.pt](mailto:academia.marinha@marinha.pt)

# O parceiro ideal para melhorar a segurança

Soluções para interceptação, identificação e contra medidas electrónicas

Sobreviver no "campo de batalha digital" é apenas possível através da utilização de uma tecnologia flexível. Seja o mais rápido e "inteligente" ao interceptar e analisar a multitude de sinais e informações para ter êxito na era da guerra de informação.

Assistimo-lo na resolução das suas tarefas complexas fornecendo todas as soluções de interceptação de sinais e guerra electrónica para pesquisa, detecção, análise e empastelamento de todos os sinais de comunicação.

[www.rohde-schwarz.pt](http://www.rohde-schwarz.pt)

## JOGUEMOS O BRIDGE

### Problema N°164

Norte (N)

♠	♥	♦	♣
A	D	V	R
R	9	6	D
D		4	10
V			5

Oeste (W)

♠	♥	♦	♣
10	7	A	8
9		R	3
6		7	2
5		5	
4			

Este (E)

♠	♥	♦	♣
7	R	D	V
3	8	9	6
2	5	8	4
3			

Sul (S)

♠	♥	♦	♣
8	A	10	A
	V	3	9
	10	2	7
	6		
	4		
	2		

Todos vuln. S joga o contrato de 4♥ e após ter dado as 3 primeiras vazas a♦, E joga ♠ para o morto. Como deve S prosseguir para cumprir o seu contrato?

Solução neste número

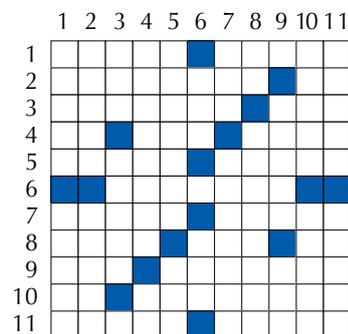
### SOLUÇÕES: PROBLEMA N° 164

Joga ♥D para a passagem e continua com o 9, constatando que o R está em E à 4ª. Esta situação aparece muitas vezes e exige a utilização de uma técnica de carteio denominada "jogo de redução de trunfo", que consiste em igualarmos o número de trunfos na nossa mão e na do adversário à nossa direita. Vejamos a linha de jogo a seguir para atingir esse objetivo: apesar de serem vazas reais S joga outra ♠ e corta, volta ao morto em ♣ e corta outra ♠; ♣ para o morto e a 3 cartas do fim chegámos à seguinte posição: N – ♠V + 105♣, E – ♥R8 + ♠V e na mão ♥AV + ♠A; joga então ♠V e E fica sem qualquer defesa, pois se baldar S também baldará o seu ♠A, e se cortar, recorta, caçando-lhe assim o R de trunfo para o cumprimento do contrato.

Nunes Marques  
CALM AN

## PALAVRAS CRUZADAS

### Problema N°445



**Horizontais:** 1-Neste ano; corrupção ou putrefação de tecidos ou substâncias orgânicas. 2-Melodias; símb. quím. do ouro; 3-Cidade da China, à beira do Sianquião; título de uma das mais belas tragédias de Corneille. 4-Avenida (abrev); no princípio do telefone; dote na confusão. 5-Homem que bebe muito (fig); penhor. 6-Aquele que arma; 7-Prefixo que exprime o movimento de diante para trás; ovelhum. 8-Quatro letras de saúde; jogo de cartas; nota musical. 9-É quase fila; plantio das bananeiras. 10-Póeira (inv); relativo a manadas. 11-Aparelho de deteção por meio de som que permite a localização dos submarinos; rio da Alemanha afluente do Elba.).

**Verticais:** 1-Diplomata francês (1537-1604) que foi embaixador de Henrique IV, em Roma (ap); série de sons produzidos pelo tanger muito rápido de duas baquetas na pele tensa de um tambor ou de um instrumento análogo (pl). 2-Flor do goiveiro; suarda ou substância gordurosa de lâ das ovelhas. 3-Nome feminino; relativo ao país em que se nasceu. 4-Comarca francesa do Sena e pátria de Santa Genoveva; ruim. 5-Bispo de Belley (1107-1178); unidade de pressão atmosférica. 6-Óxido de cálcio; é quase cano. 7-Planta apiácea; atavias. 8-No meio de real; série de trovões. 9-Tomei parte numa corrida; departamento da França (inv). 10-Lugar por onde se sai; lonas na confusão 11-Rei de França, morto em 898, filho de Roberto, o Forte, duque de França e conde de Paris que ele defendeu contra os Normandos; alise na confusão.

### SOLUÇÕES: PALAVRAS CRUZADAS N° 445

**Horizontais:** 1-OGANA; SEPSE. 2-SONANCIA; AU. 3-SIANTAO; CID. 4-AV; TEL; TODE. 5-TONEL; ARRAS. 6-ARMADOR. 7-RETRO; OVINA. 8-USAE; CRO; SI. 9-FIL; BANANAL. 10-OP; MANADIOS. 11-SONAR; SAALE.

**Verticais:** 1-OSSAT; RUFOS. 2-GOIVO; ESIPO. 3-ANA; NATAL. 4-NANTERRE; MA. 5-ANTELMO; BAR. 6-CAL; CAN. 7-SIO;ADORNAS. 8-EA; TROVOADA. 9-CORRI; NIA. 10-SAÍDA; NSAOL. 11-EUDES; AILSE.

Carmo Pinto  
1TEN REF

# CONVÍVIOS

## FILHOS DA ESCOLA DA 3ª INCORPORAÇÃO DE 1973

● Realiza-se no próximo dia 13 de julho, na Messe de Sargentos da Base Naval de Lisboa, um almoço comemorativo dos 40 anos da nossa incorporação na "Briosa". Os interessados deverão contactar pelos n°s 210865399 / 917928028 (Carlos Leal), até ao dia 10 de julho.

## GUARNIÇÃO DA FRAGATA NUNO TRISTÃO COMISSÃO A ÁFRICA 1966/1969

● Vai realizar-se no dia 14 de setembro o almoço-convívio da guarnição da fragata Nuno Tristão - comissão a África 1966/1969. Para mais informações contactar: 967 242 628 Teixeira - leonel66@sapo.pt

## XIX ENCONTRO DE MARINHEIROS DO CONCELHO DO SABUGAL

● Convidam-se todos os oficiais, sargentos e praças a participar no XIX Encontro de Marinheiros do concelho do Sabugal, que se realizará no próximo dia 3 de agosto, na Aldeia da Ponte.

Agradece-se a confirmação da presença, até 10 de julho, para os seguintes contactos:

email : marinheiros.do.sabugal@hotmail.com  
Antunes Polho TM 934415438  
Susana Ramos TM 963609739

# NOTÍCIAS PESSOAIS

## COMANDOS E CARGOS

### NOMEAÇÕES

● CMG João Francisco Facada nomeado Comandante do UAM *D. Fernando II e Glória* ● CFR Manuel Vicente Silvestre Correia nomeado Comandante do NRP *D. Francisco de Almeida*.

### RESERVA

● CALM AN RES José Arnaldo Teixeira Alves

### REFORMA

● SMOR CE Octávio Amoedo Rodrigues ● SMOR US Fernando Manuel Alves Portugal ● SCH M Amândio Manuel do Couto Nascimento ● SAJ A José António Franco de Paiva ● SAJ A Inácio Luís de Jesus Martins ● SAJ FZ Flávio Teixeira Cardoso ● 1SAR C José António Delgado da Costa ● CAB TFD Miguel Duarte Martins ●

CAB CCT Francisco José Silva Martins ● CAB CM António Rodrigues Antunes Ferreira ● CAB CM José Francisco da Silva Patinha das Neves ● CAB CM José Luís Xavier.

## FALECIDOS

● CMG REF Mário Jorge Santiago Baptista Coelho ● CFR EMQ REF Fernando José Lopes Nóbrega de Lima ● CTEN REF Eurico José Mattioli ● 1TEN OTS REF Francisco da Costa Soares ● 1TEN SG REF Manuel Marques Gaspar ● 1TEN SG REF Teotónio Augusto Pinto ● SMOR FZ REF José Alves Guerreiro ● SMOR SE REF Vasco Augusto Anjos ● SAJ M REF Manuel Domingos Facheixa ● SAJ FZ REF Manuel Martins Corga ● SAJ CM REF António Manuel Dias Praxedes ● SAJ MQ REF José Francisco Lopes de Sousa ● SAJ SE REF José Manuel Colela Junior ● SAJ SE REF António Lopes Morgado ● 1SAR ET REF Filipe Caldeira Amieiro ● CAB S REF Bartolomeu Cabeça dos Reis ● CAB FZ REF Adelino Pinto Batista ● Guarda 1ª Classe QPMM APO Humberto Manuel Fernandes.

# CONVÍVIOS

## DFE 13



● No passado dia **6 de abril** os Fuzileiros do DFE 13 e familiares, num total de 86 presenças, realizaram o seu convívio anual em Alte, Messines. Foi celebrada Missa na Igreja local pelo respetivo Prior, seguindo-se no cemitério a homenagem ao 1MAR FZE Casimiro Candeias, um dos Mortos em Combate da Unidade (9 julho 1969), com a presença de familiares daquele que foi excelente combatente e camarada muito estimado por todos. À emocionada evocação feita pelo Comandante do DFE, Almirante Vieira Matias, os Fuzileiros responderam: "PRESENTE!". Teve depois lugar um animado almoço-convívio em que, como sempre, sobressaiu o espírito de camaradagem, amizade e orgulho de pertença a uma Unidade de Fuzileiros que teve destacado desempenho operacional a par de grande disciplina e coesão e mantendo Todos, presentemente, um elevado sentido do dever bem cumprido.

## NÚCLEO DE MARINHEIROS DO CONCELHO DE ALANDROAL



● Realizou-se no passado dia **27 de abril** o oitavo almoço-convívio do Núcleo de Marinheiros do Concelho de Alandroal, acompanhados dos seus familiares, na Sede da Associação de Caçadores, na Freguesia de Terena. Ao convívio compareceram quarenta convivas. O próximo almoço-convívio ficou marcado para abril/maio de 2014, num local a designar, na Freguesia de Ferreira Capelins. A Comissão Organizadora agradece aos que compareceram neste convívio e faz votos para que no próximo ano sejamos muitos mais.

# NOTÍCIA

## ESTAFETA CASCAIS - OEIRAS - LISBOA



As 2 equipas de estafeta da ETNA.

● No passado dia 21 de abril, duas equipas de 4 oficiais da Escola de Tecnologias Navais (ETNA) participaram na prova de atletismo mais lendária de Portugal, a Estafeta Cascais - Oeiras - Lisboa, que já vai na sua 74.ª edição e por onde já passaram atletas como Carlos Lopes e Fernando Mamede, entre outros.

Esta prova decorreu na marginal Lisboa - Cascais, no percurso Casino do Estoril - Jerónimos, cobrindo uma distância de 20 Km. Para além do contato com uma paisagem emblemática, esta estafeta testou as aptidões de resistência psicofísica dos participantes e contribuiu para reforçar o espírito de grupo associado ao ambiente de camaradagem característico da ETNA.

Participaram na prova 125 equipas, tendo a 1.ª Equipa da ETNA, constituída pelo CFR Portela Guedes, o 1TEN EN-MEC Maia Morgado, o 1TEN M Melo de Melo e o 1TEN STP Dionísio Nunes, ficado classificada em 47.º lugar com o tempo de 1h31m27s. A 2.ª Equipa da ETNA, constituída pelo 2TEN ST-EPSI Cruz Neves, o STEN TSN (MD) Cruz Lóios, o STEN TSN (EDU) Figueira Andrade e o STEN TSN (EDU) Silva Reis, ficou classificada em 33.º lugar, com o tempo de 1h26m29s.

# 100 ANOS SUBMARINOS EM PORTUGAL

1ª ESQUADRILHA

1913-1936

Em 17 de junho de 1910, numa ocasião em que a arma submarina ainda não tinha alcançado sucesso assinalável, o Ministro da Marinha, Comandante João de Azevedo Coutinho, encomendou aos estaleiros Italianos Fiat San Giorgio, em La Spezia, o primeiro submersível português, o *Espadarte*. Lançado à água em 5 de outubro de 1912, foi aumentado ao Efetivo dos Navios da Armada a 15 de abril de 1913.

O casco foi construído em Livorno, em aço de alta tensão com duplo casco na zona central, enquanto a instalação propulsora foi montada em La Spezia.

As suas características principais eram as seguintes:

Deslocamento em imersão .....	310 toneladas
Deslocamento à superfície .....	250 "
Comprimento máximo .....	45,15 metros
Boca .....	4,20 "
Calado .....	2,98 "
Cota máxima de operação .....	40 "
Velocidade máxima à superfície .....	13 nós
Velocidade máxima em imersão .....	8 "

A instalação propulsora era constituída por 2 motores *diesel* a dois tempos com 350 cavalos cada para a navegação à superfície e 2 motores elétricos de 150 cavalos para navegação em imersão. A sua guarnição era constituída por 3 oficiais, 18 sargentos e praças.

Estava equipado com dois periscópios Russo-Laurenti e armava com 4 torpedos Whitehead de 450mm, lançados através de 2 tubos lança torpedos, localizados na proa.

Largou de La Spezia em maio de 1913 sem escolta rumo a Lisboa, desafio de respeito para um submersível costeiro e com motores *diesel* de fiabilidade duvidosa por só muito recentemente terem começado a ser instalados em unidades navais. O trânsito foi iniciado poucas semanas após a entrega do navio, para que se pudesse testar prolongadamente os motores de combustão, dentro do prazo de garantia de seis meses oferecidos pelo estaleiro. Esta decisão verificou-se ser muito prudente, pois aquele trânsito revelou-se extraordinariamente atribulado, devido essencialmente às inúmeras avarias que surgiram nos motores. Questão perfeitamente natural quando se sabe que os motores *diesel* entraram, na prática, em funcionamento em 1900.

Os inusitados três meses de viagem numa plataforma com reduzidas condições colocaram à prova a tenacidade e perseverança dos primeiros submarinistas portugueses, tendo após escalar os portos de Marselha, Barcelona, Valência, Alicante e Gibraltar entrado em Lisboa a 5 de agosto de 1913.

Foi-lhe destinado o canto SW da Doca de Belém, junto ao salvado da canhoneira torpedeira *Tejo* e como únicas instalações de apoio, um pequeno barracão. As frequentes cargas à bateria eram realizadas no Arsenal, por ser o único local com um grupo eletrogéneo, o que obrigava o *Espadarte* a amarrar a uma boia e manobrar para aproximar a popa de terra para ser possível passar os cabos elétricos. Esta situação levava frequentemente o navio a tocar no fundo durante a maré-baixa o que só foi ultrapassado após cinco anos, quando da instalação da Base de Submersíveis na doca de Belém.

As primeiras missões atribuídas ao navio consistiram na preparação das futuras guarnições dos submersíveis com imersões fre-

quentes no rio Tejo e no treino da restante Esquadra para a luta a esta nova ameaça submarina, numa época em que se adensavam os ventos de um conflito mundial.

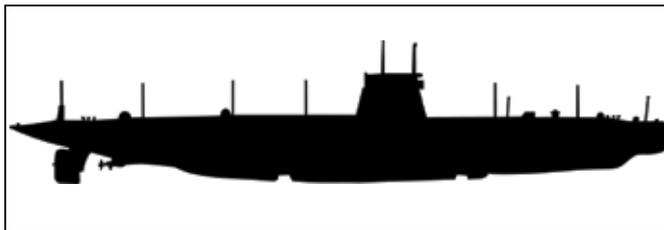
Os exercícios decorriam sob a égide da Divisão Naval de Defesa e Manobra, sendo o submersível normalmente empregue na defesa do porto de Lisboa, dentro do rio Tejo ou nas áreas de Sesimbra e Cascais. Nestes exercícios, frequentemente eram lançados torpedos de exercício que provavam inequivocamente a eficácia desta arma e a capacidade furtiva do submersível, pois só era detetado por mostrar a proa fora de água como convencionado, após o lançamento daquelas armas.

Portugal entrou na Grande Guerra em 9 de março de 1916 e o *Espadarte* iniciou prontamente as rotinas de patrulha da entrada do porto de Lisboa com uma duração normal de três dias, usualmente numa área a norte do enfiamento da barra sul.

O êxito obtido pelo navio e a sua notável utilidade operacional levou a Marinha portuguesa a encomendar mais três unidades ao estaleiro Italiano.

Em 20 de outubro de 1917 são aumentados ao efetivo mais três

submersíveis; *Foca*, *Golfinho* e *Hidra*, com praticamente as mesmas características do *Espadarte*, mas mais 10 toneladas de deslocamento. Largaram em formatura a 15 de dezembro de La Spezia sob escolta do rebocador *Patrão Lopes* e do torpedeiro Italiano *Condore*,



que mais tarde haveria de ser rendido por torpedeiros franceses, pois iriam navegar em áreas de operação de submarinos alemães. Felizmente os motores de combustão não revelaram os problemas do seu irmão mais velho, contudo as condições meteorológicas, particularmente adversas e as derrotas em áreas onde tinham sido recentemente afundados navios aliados, provocaram que o trânsito tivesse uma duração de quase dois meses. Navegaram de preferência à noite, em regime de guerra: prontos para imersão, com torpedos regulados para 7 metros de profundidade, escalaram Ville Franche, Toulon, Marselha, Cete, Port Vendres, Oran e Gibraltar.

Estes quatro submersíveis constituíram a 1ª Esquadilha tendo assegurado, desde junho de 1918, a defesa do porto de Lisboa até à assinatura do Armistício em 11 de novembro de 1918. Nos meses finais do conflito só os três mais recentes submersíveis participavam alternadamente nas patrulhas, pois o *Espadarte* tinha entrado em doca seca em agosto. Estas missões duravam 4 dias, permanecendo em imersão durante o dia e à superfície durante a noite.

No período pós Guerra, a 1ª Esquadilha dedicou-se ao treino próprio e ao da Esquadra, contudo no início de 1927 o envelhecimento do *Espadarte* começou a causar preocupações, principalmente em relação ao estado do casco, situação que viria a culminar com o seu desarmamento em 31 de maio de 1928. Pena que não tivesse ficado musealizado para memória futura aquele que foi o primeiro submersível português e um dos pioneiros nas Marinhas da época.

Os restantes submersíveis foram desarmados já após a entrada ao serviço da 2ª Esquadilha, tendo o *Golfinho* sido abatido em 5 de dezembro de 1934, o *Foca* em 30 de janeiro de 1936 e o *Hidra* em 30 de julho de 1936.

Colaboração da ESQUADRILHA DE SUBMARINOS

# 100 ANOS SUBMARINOS EM PORTUGAL

1ª ESQUADRILHA

1913-1936

