

**INSTITUTO UNIVERSITÁRIO MILITAR
DEPARTAMENTO DE ESTUDOS PÓS-GRADUADOS
CURSO (CPOS-FA)
2015/2016**



TRABALHO DE INVESTIGAÇÃO INDIVIDUAL

**A EXPERIÊNCIA OPERACIONAL DOS AVIADORES MILITARES
PORTUGUESES NA GRANDE GUERRA E AS IMPLICAÇÕES PARA A
AVIAÇÃO MILITAR PORTUGUESA DO PÓS GUERRA**

**O TEXTO CORRESPONDE A TRABALHO FEITO DURANTE A
FREQUÊNCIA DO CURSO NO IESM SENDO DA RESPONSABILIDADE DO
SEU AUTOR, NÃO CONSTITUINDO ASSIM DOCTRINA OFICIAL DAS
FORÇAS ARMADAS PORTUGUESAS OU DA GUARDA NACIONAL
REPUBLICANA.**

**Victor Manuel Brogueira dos Reis
CAPITÃO/TÉCNICO DE MANUTENÇÃO DE MATERIAL
TERRESTRE**



**INSTITUTO UNIVERSITÁRIO MILITAR
DEPARTAMENTO DE ESTUDOS PÓS-GRADUADOS**

**A EXPERIÊNCIA OPERACIONAL DOS AVIADORES
MILITARES PORTUGUESES NA GRANDE GUERRA E
AS IMPLICAÇÕES PARA A AVIAÇÃO MILITAR
PORTUGUESA DO PÓS GUERRA**

**CAPITÃO/TÉCNICO DE MANUTENÇÃO DE MATERIAL
TERRESTRE**

Victor Manuel Brogueira dos Reis

Trabalho de Investigação Individual do CPOS-FA 2015/2016

Pedrouços 2016



**INSTITUTO UNIVERSITÁRIO MILITAR
DEPARTAMENTO DE ESTUDOS PÓS-GRADUADOS**

**A EXPERIÊNCIA OPERACIONAL DOS AVIADORES
MILITARES PORTUGUESES NA GRANDE GUERRA E
AS IMPLICAÇÕES PARA A AVIAÇÃO MILITAR
PORTUGUESA DO PÓS GUERRA**

**CAPITÃO/TÉCNICO DE MANUTENÇÃO DE MATERIAL
TERRESTRE**

Victor Manuel Brogueira dos Reis

Trabalho de Investigação Individual do CPOS-FA 2015/2016

Orientador: **TCOR/PILAV Fernando Pereira Leitão**

Pedrouços 2016



Declaração de compromisso Anti Plágio

Eu, Victor Manuel Brogueira dos Reis, declaro por minha honra que o documento intitulado “A Experiência Operacional dos Aviadores Militares Portugueses na Grande Guerra e as Implicações para a Aviação Militar Portuguesa do pós Guerra” corresponde ao resultado da investigação por mim desenvolvida enquanto auditor do CPOS 2015/2016 no Instituto Universitário Militar e que é um trabalho original, em que todos os contributos estão corretamente identificados em citações e nas respetivas referências bibliográficas.

Tenho consciência que a utilização de elementos alheios não identificados constitui grave falta ética, moral, legal e disciplinar.

Pedrouços, **12 de Julho de 2016**

Victor Manuel Brogueira dos Reis

CAP/TMMT



Agradecimentos

As primeiras palavras de agradecimento vão para o meu Orientador, o Sr. TCor PilAv, Fernando Pereira Leitão, que tendo permitido a minha total liberdade de atuação, soube, nos momentos em que a desordem se instalou no articular das ideias, indicar a direção certa na prossecução do trabalho.

Não deixando de ser assertivo e pragmático nas observações que efetuou, contribuiu não só, para que este trabalho fosse efetuado com a serenidade que se impõe, mas também, para uma crescente motivação na realização do mesmo.

Não poderia também deixar de agradecer ao Sr. Maj/Inf, Carlos Filipe Nunes Lobão Dias Afonso, docente da disciplina de História Militar de Portugal, pelos conselhos dados e pelo estímulo inicial na abordagem do tema, bem como pela preciosa ajuda na revisão do texto que, em conjunto com o Sr.TCor Fernando Leitão realizou, e que seguramente em muito contribuiu para o aperfeiçoamento e melhoria deste trabalho.

Um agradecimento especial há minha esposa e aos meus filhos, pela compreensão da minha repetida mas justificada ausência no seio familiar.

Finalmente, um agradecimento a todos os que contribuíram direta ou indiretamente para a realização deste trabalho, nomeadamente ao Presidente da CHCFA, Sr. TGen Mimoso Carvalho, ao Dr.Carlos Serejo, ao Sr. Saj Castro do AHFA, ao Sr. Smor Pacheco do Pólo do MUSAR em alverca e ao MUSAR na pessoa do seu Diretor.



Índice geral

Introdução.....	1
1. Revisão da Literatura e Modelo de Análise.....	4
1.1. Revisão da literatura.....	4
1.2. Modelo de análise.....	5
2. A Experiência Operacional dos Pilotos Aviadores na Grande Guerra.....	7
2.1. A formação de pilotos.....	7
2.2. As missões operacionais.....	13
3. A Aeronáutica Portuguesa no Pós Guerra.....	17
3.1. A influência dos pioneiros nas novas estruturas da aeronáutica.....	17
3.2. A organização da aeronáutica militar.....	20
Conclusões.....	23
Referências bibliográficas.....	28

Índice de Anexos

Anexo A —Boletim individual de Norberto Guimarães.....	Anx A-1
Anexo B —Estrutura Macro Organização Francesa (excerto).....	Anx A-2
Anexo C —Caderneta de Aviação/currículo do TEN Gouveia, um dos pioneiros. ..	Anx A-3
Anexo D —Boletim de inscrição de Sacadura Cabral na « <i>École de Aviation Militaire de Chartre</i> »	Anx A-4

Índice de Figuras

Figura 1 - Alguns dos aviadores portugueses que partiram para França.	8
Figura 2 – Capitão Norberto Ferreira Guimarães	9
Figura 3 - Banco de ensaio de motores na escola de Ambérieu, ano de 1916	11
Figura 4 – Caderneta de voo, Alferes Lelo Portela (registos de instrução)	15
Figura 5 – Esquadrilha de aviões “ <i>Nieuport tipo 80</i> ” em Sintra	19



Resumo

O presente trabalho, realizado no âmbito do Curso de Promoção a Oficial Superior (CPOS), incide inicialmente em contexto da Primeira Guerra Mundial e mais especificamente, no âmbito do Corpo Expedicionário Português (CEP), sobre a participação dos pilotos portugueses integrados ao serviço da Aviação Militar Aliada no período do conflito (1914-1918). Neste contexto, procurou-se correlacionar a experiência e o conhecimento adquiridos nesta vivência, com a posterior aplicação destas mais-valias no desenvolvimento da Aviação Militar Portuguesa, no período subsequente ao conflito.

Utilizada uma estratégia de investigação *qualitativa*, um *desenho* de pesquisa histórico e seguido um percurso metodológico proposto por A. Da Silva Rego, realizou-se o levantamento de informação relacionada com a organização da aviação militar francesa, por ser aquela que acolheu nas suas esquadrilhas o maior número de pilotos militares portugueses. Posteriormente, alargado o momento histórico para os anos subsequentes à Grande Guerra, pretende-se demonstrar a influência enquanto aviadores, naquilo que foram os desígnios realizados por estes homens na organização, no desenvolvimento e na formação da Aviação Portuguesa enquanto ramo independente.

Palavras-chave

Aviação Militar, Grande Guerra, Portugueses na Flandres, CEP



Abstract

The present work, carried out as part of the Higher Official Promotion Course, has an initial focus on the First World War and more specifically, within the Portuguese Expeditionary Force (CEP), on the participation of Portuguese pilots serving the allied Air Force during the First World War (1914 – 1918). In this context, we tried to correlate the experience and knowledge gained from this experience, with the subsequent implementation of those gains in the development of Portuguese Military Aviation, in the period after the conflict.

Using a qualitative research strategy, a historical research design and following a methodological approach proposed by A. Da Silva Rego, we gathered the information related with the organization of the French Air Force, as it was the one that received most of the most Portuguese pilots in their squadrons.

Further on, broadening the historical period to the subsequent years after the First World War. we intend to demonstrate the influence of Air Force pilots on what was accomplished by these men in the organization, in the establishment and development of the Portuguese Air Force as an independent branch.

Keywords

Military Aviation, World War, Portuguese in Flandres, CEP



Lista de abreviaturas, siglas e acrónimos

ACP - Aero Club de Portugal

AHFA - Arquivo Histórico da Força Aérea

AHM - Arquivo Histórico Militar

Cap - Capitão

CAVFA - Centro de Áudio Visuais da Força Aérea

CDIFA - Centro de Documentação e Informação da Força Aérea

CEP - Corpo Expedicionário Português

CHCFA - Comissão Histórico – Cultural da Força Aérea

Cor - Coronel

CSA - Chefe dos Serviços de Aviação

DAM - Direção da Aeronáutica Militar

EAM - Escola da Aeronáutica Militar

EMA - Escola Militar de Aeronáutica / Escola Militar de Aviação

EMFA - Estado-Maior da Força Aérea

FAP - Força Aérea Portuguesa

GAI - Grupo de Aviação de Informação

GDE - *Groupe des Divisions d'Entrainement*

GEAR - Grupo de Esquadrilhas de Aviação “República”

GG - Grande Guerra

GIAB - Grupo Independente de Aviação de Bombardeamento

Inf - Infantaria

IUM - Instituto Universitário Militar

Maj - Major

MUSAR - Museu do Ar



NEP/ACA - Norma de Execução Permanente Académica

PI - Projeto de Investigação

PilAv - Piloto Aviador

RCSA - Relatório do Chefe dos Serviços de Aviação

Saj - Sargento-ajudante

SAM - Serviço de Aeronáutica Militar

Smor - Sargento-mor

SDFA - Serviço de Documentação da Força Aérea

SHFA - Serviço Histórico da Força Aérea

TCor - Tenente-coronel

TGen - Tenente-general

TII - Trabalho de Investigação Individual



Introdução

O presente Trabalho de Investigação Individual (TII) subordinado ao tema “A Experiência Operacional dos Aviadores Militares Portugueses na Grande Guerra e as Implicações para a Aviação Militar Portuguesa do pós Guerra”, insere-se na conclusão do CPOS ministrado no Instituto Universitário Militar (IUM). Abraçando este TII a temática da Grande Guerra (GG) e especificamente o âmbito da participação em várias campanhas do conflito, de pilotos aviadores portugueses incluídos no CEP, pretende-se dar a conhecer o contributo daqueles que foram considerados os pioneiros da Aviação no nosso País, naquilo que foi, após a GG, a implementação/consolidação da Aviação em Portugal.

Em ano de evocação do centenário da GG, fará certamente todo o sentido exaltar a participação dos pilotos portugueses da aviação militar no conflito e, subsequente a este fato, o seu contributo no processo de definição, preparação e gestação da constituição das escolas de aviação em Portugal e alguns anos mais tarde, a eclosão da aviação militar no seu todo.

Este estudo reveste-se de particular importância para o entendimento do conceito sobre a aviação num dos momentos de rutura/transformação político-económica do século XX, e para a perceção de como se desenvolveu a aeronáutica militar após o conflito.

Tendo como justificação a entrada de Portugal na GG a 9 de Março de 1916 e a participação de pilotos portugueses em missões de serviço nas esquadrilhas da aviação aliadas nas várias frentes de combate na Flandres, o objeto da investigação centrar-se-á no contributo futuro dessa experiência na organização da aviação militar do pós Guerra.

Tendo em conta a natureza e os limites associados ao trabalho, o estudo irá debruçar-se sobre as práticas operacionais dos pilotos lusos adquiridas nas esquadrilhas francesas, e o reflexo dessa experiência na aeronáutica portuguesa.

Como objetivo geral, este estudo propõe-se avaliar em que medida a participação e a experiência adquirida pelos pilotos portugueses integrados nas esquadrilhas aliadas na GG influenciou a aviação militar portuguesa no pós guerra.

Assim, estabeleceram-se como objetivos específicos (OE) deste trabalho:

OE1- Dada a tipologia das missões executadas pelos pilotos portugueses, e os vários tipos de aviões utilizados no cumprimento das mesmas, verificar de que modo a experiência diferenciada adquirida, contribuiu na formação de pilotos nas escolas portuguesas do pós guerra;



OE2- Dado o modelo organizacional da estrutura da aviação aliada durante a GG, aferir de que forma é que este mesmo modelo, influenciou no formato organizacional da aeronáutica Portuguesa.

Como ponto de partida colocou-se a seguinte questão central (QC):

Durante o período da GG, em que medida a participação dos pilotos portugueses, e a tipologia das operações aéreas realizadas por estes, influenciaram posteriormente naquilo que foi a formação de pilotos e a organização das escolas portuguesas de aviação do pó guerra?

Decorrente da questão central e com o intuito de lhe responder, foram formuladas as questões derivadas:

- QD1 – De que forma a instrução de pilotagem ministrada em V.N. Rainha, e a organização das escolas de aviação militar portuguesas, são decorrentes da experiência em diversas aeronaves e, das várias missões realizadas pelos pilotos na GG?

- QD2 – Tendo em conta a estadia dos pilotos portugueses ao serviço das forças aéreas aliadas no decorrer da GG, em que medida, o modo como estava organizada a componente aérea dessas mesmas forças, influenciou o modelo organizacional da aviação em Portugal?

No presente trabalho será utilizada uma estratégia de investigação *qualitativa* e um *desenho* de pesquisa histórico, baseado na leitura observação e análise de documentos, estudos e bibliografia sobre o tema.

O percurso metodológico seguido para a realização do TII segue, em linhas gerais, o proposto por A. Da Silva Rego e constitui-se nos seguintes passos:

- Definição do Problema – definição do problema sobre o qual seja possível realizar a investigação;

- Heurística - Parte preliminar que trata da pesquisa da bibliografia, das fontes, dos documentos, em suma, da reunião dos materiais que mais se ajustem à pesquisa;

- Análise de dados - Consiste na conjugação dos dados obtidos das fontes, com os estudos de outros sobre as mesmas problemáticas;

Síntese de dados e redação - Trata da elaboração sistemática dos elementos colhidos, de forma científica e criadora e corresponde à fase conclusiva.

A estrutura do presente TII encontra-se definida de acordo com o previsto no n.º 7 da NEP/ACA – 010 do IESM, de 15 de setembro de 2015 e, na sua essência, está organizada em três partes; Introdução, Corpo e Conclusão.



A primeira parte agrupa; a introdução, o enquadramento e a justificação do tema, o objeto de estudo e a sua delimitação, os objetivos da investigação, as questões de investigação e por último uma referência à organização do próprio trabalho.

Seguidamente, o corpo do trabalho será constituído por três capítulos.

O 1º Capítulo constitui-se na informação decorrente do processo de revisão da literatura, do modelo de análise utilizado e na metodologia seguida na realização do trabalho.

No 2º Capítulo, intitulado “*A Experiência Operacional dos Pilotos na Grande Guerra*”, a coberto das missões realizadas em França, dá-se a conhecer o teor operacional das mesmas, as aeronaves operadas pelos pilotos portugueses e as mais-valias alcançadas nesta simbiose.

No 3º Capítulo, intitulado “*A Evolução da Aeronáutica Portuguesa no Pós Guerra*”, realiza-se a “ponte” entre as mais-valias adquiridas pelos pilotos e no que “elas” concorreram para o aparecimento das primeiras escolas de aviação em Portugal.

Finalmente na conclusão, inclui-se o sumário, avaliação dos resultados obtidos, contributos para o conhecimento, recomendações necessárias, limitações da investigação e algumas sugestões relativas ao tema em questão que deixem em aberto investigações futuras.



1. Revisão da Literatura e Modelo de Análise

O presente trabalho pretende primordialmente dar resposta à QC e às questões derivadas já apresentadas.

Neste capítulo realiza-se uma revisão preliminar da literatura, enunciando-se de seguida o modelo de análise utilizado onde estarão vertidos; os métodos de abordagem ao problema e a respetiva justificação; as técnicas, procedimentos e meios utilizados; os locais das pesquisas e a descrição dos procedimentos de análise e recolha de dados.

1.1. Revisão da literatura

Estando a pesquisa de literatura relacionada com dois temas onde a existência de bibliografia é abundante, nomeadamente, a Aviação Portuguesa e a Grande Guerra, houve necessidade de efetuar uma seleção da bibliografia, de algumas fontes e de documentos que se afiguraram mais ajustados aos temas.

Constituindo-se num ponto de partida para a realização do trabalho, iniciou-se a pesquisa e seleção de algumas fontes documentais primordiais para este trabalho, realçando, entre as mais antigas, o Relatório do Chefe dos Serviços de Aviação (RCSA), datado de 1918 e escrito pelo próprio Norberto Guimarães e as cadernetas de voo de alguns dos pioneiros da aviação portuguesa. No primeiro documento, os relatos de alguém que vivenciou, participou e influenciou em várias ocasiões os desígnios e o rumo da aviação portuguesa, permitem, com a autenticidade que se lhe reconhece, uma perspetiva detalhada sobre o empenho demonstrado na organização/estrutura da aviação do CEP. Neste sentido constitui não só, uma importante fonte de informação e estudo sobre toda a negociação relativa à formação do tão premente *Grupo de Esquadrilhas do CEP*¹, mas também, sobre a vertente “Formação” a que estavam sujeitos os pilotos portugueses nas escolas de aviação estrangeiras. Relativamente às cadernetas de voo, contendo a expressão da efetivação das várias missões realizadas, contribuem para a contextualização e perceção de todo o ambiente operacional que experienciaram enquanto pilotos.

A obra de Albino Lapa escrita em 1930, intitulada “*Aviação Portuguesa*”, sendo escrita dentro do espaço temporal a que este trabalho diz respeito, realiza uma abordagem sobre o serviço de aeronáutica existente, descrevendo detalhadamente a sua estrutura e o envolvimento governamental no percurso que levou á sua criação.

¹ (...) Quando do movimento de Sidónio Pais, o chefe dos Serviços de Aviação recebeu ordens para recolher diretamente a Lisboa com todo o seu pessoal (...) inviabilizando a formação do referido grupo. (Ferreira, J. Diniz, 1961, p.79).



Outra das obras consultadas, “Aeronáutica Portuguesa” de J. Diniz Ferreira, uma edição de 1961 do próprio autor onde as partes mais importantes do entrosamento entre as dimensões política, organizacional e operacional de todo o processo que faz parte do surgimento das primeiras esquadrilhas e serviços de aviação no nosso País, estão cronologicamente dispostas desde 1888, com o aparecimento do Parque Aerostático, até ao período do pós guerra com as viagens ao ultramar, constituiu-se como um importante estudo sobre a formação, as missões dos pioneiros e os primórdios da aviação em Portugal.

A obra do Engº Canongia Lopes, intitulada “*Os Aviões da Cruz de Cristo*” possibilitou um estudo alargado de informação relativa à história da aviação militar em todo o seu espectro de ação, contemplando ainda informação sobre a vertente organizacional à época, da aviação militar portuguesa e das suas congéneres estrangeiras. Outra das obras relativas à Aviação Militar e concretamente no que respeita à FAP é da autoria do Cor Pilav Edgar Cardoso que, nos três volumes da, “*História da Força Aérea Portuguesa*” nos dá uma perspetiva detalhada desde os primórdios da Aviação Portuguesa até à atualidade. Em complemento a estas obras e na mesma linha de informação, da autoria da FAP e realizado por um grupo de trabalho liderado pelo TGen Costa Santos, “*História da Força Aérea Portuguesa – 1952-1959*” constituiu também uma importante obra para o estudo da vertente da organização da aeronáutica enquanto arma, possibilitando entender as sucessivas reorganizações ao longo do período que sucedeu ao final da GG.

Direcionada para a descrição detalhada das missões e dos feitos realizados pelos pilotos portugueses nos primórdios da aviação, a obra de Henriques-Mateus intitulada “*Portugal na Aventura de Voar – precursores e aviadores (1909-2009)*”, transporta-nos para a realidade das missões efetuadas, citando em diversas ocasiões, excertos integrais contados na pessoa dos intervenientes.

Por fim, a consulta das obras do Dr. Carlos Serejo “*Subsídios para a História da Força Aérea*” e “*Granja do Marquês – berço da aeronáutica militar portuguesa*”, estando ambas ancoradas numa “religiosa” e minuciosa tarefa de procura da legislação condizente às sucessivas reorganizações estruturais da aeronáutica militar entre 1886 e 2012, constituíram-se numa incontornável referência para a realização do presente trabalho.

1.2. Modelo de análise

Após a escolha do tema que se pretende aqui tratar, e decorrente da questão central, que se colocou, o modelo de análise utilizado neste TII, à semelhança do que é utilizado para



trabalhos de investigação no domínio da História, implicou que primariamente se procedesse às necessárias leituras preliminares para a construção de um plano inicial de procura de bibliografia e posterior definição do material a pesquisar.

Efetuada a pesquisa e realizadas as leituras preliminares respeitantes ao estado da arte, estabelecemos para análise dentro do conceito da “Formação/Instrução”, duas dimensões consideradas pertinentes para a construção deste modelo, nomeadamente, a tipologia das missões efetuadas e da instrução ministrada.

Quanto aos instrumentos e técnicas de recolha de dados utilizados, tendo em conta a tipologia deste trabalho, confirmando-se ser no Arquivo Histórico Militar (AHM), no Arquivo Histórico da Força Aérea (AHFA) e no Museu do Ar (MUSAR) os locais onde se encontram grande parte dos documentos de maior interesse, nomeadamente, fontes primárias e secundárias, optámos pela consulta e posterior análise da documentação relativa ao tema a tratar, existente nestes locais.



2. A Experiência Operacional dos Pilotos Aviadores na Grande Guerra

Em julho de 1915 o recém-empossado governo português, numa iniciativa que viria a ter importantes reflexos nas questões relacionadas com a participação de Portugal na GG, o Maj. Norton de Matos, que no anterior executivo tinha sido encarregado da pasta das colónias, passou a chefiar a importante e exigente pasta da Guerra. Pasta que, com o evoluir da conjuntura interna e externa do País, seria alvo de constante atenção e frequentes críticas em face das opções tomadas nos diversos momentos do envolvimento de Portugal no conflito.

Estando Portugal envolvido no conflito, “ (...) caberia a Norton de Matos a tarefa de desencadear as primeiras ações necessárias à mobilização e preparação de uma força militar portuguesa destinada a intervir no teatro de operações europeu do conflito mundial.” (Rocha, 2015). A partir de Março de 1916, as prioridades estavam essencialmente voltadas para a organização de uma força militar do Exército constituída, por um Corpo (CEP) com mais de 55.000 homens, onde se incluía um grupo (referido mais adiante) de esquadrilhas de aviação.

2.1. A formação de pilotos

De acordo com a orgânica britânica, à qual Portugal se sujeitava por colaborar diretamente com aquele exército aliado, a “Unidade” nacional deveria possuir entre outras valências, artilharia pesada e aviação. Devido a este apressado envolvimento português na GG, o país viu-se na contingência de formar pilotos o mais rapidamente possível para fazer face às necessidades que se impunham.

A inexistência de uma escola de aviação civil em território português, impossibilitava a emissão de certificações da Fédération Aéronautique Internationale ² (FAI) pela entidade portuguesa competente para o efeito, o Aero Club de Portugal (ACP)³ e, neste sentido, apesar da criação (1914) da Escola Aeronáutica Militar (EAM) sediada em V. N. da Rainha, e de todos os esforços realizados no sentido de regularizar/organizar o seu funcionamento, a lacuna na formação de pilotos e de pessoal de terra era evidente.

Para colmatar esta necessidade, deu-se cumprimento a um despacho do Ministério da Guerra de 31 de julho de 1915, e foi publicada a abertura de um concurso para que seis

² – A FAI, fundada em 14OUT1905 numa conferência em Paris, apresentava-se com oito países através dos respetivos Aero clubes.

³ – O ACP foi fundado, em 11DEZ1909, com 17 associados: Coronel Serpa Pimentel, Capitão Salvador Correia de Sá, Tenentes Ribeiro de Almeida, Gustavo Tedeschi, entre outros.



oficiais, do Exército ou da Marinha, fossem enviados ao estrangeiro para “praticarem numa escola de aviação”⁴.

Pese embora o fato do número de candidatos que concorreram excederem as vagas estipuladas (seis), os 11 oficiais que se candidataram foram todos admitidos.



Figura 1 - Alguns dos aviadores portugueses que partiram para França para receberem formação. (Da esquerda para a direita: Alferes Branco, Tenente Maia, Tenente Monteiro Torres, Alferes Portela e Tenente Barbosa Leite, pilotos aviadores; a seguir, os respetivos mecânicos)

Fonte: (Revista Quinzenal Ilustrada. Ano 1, nº 4, p. 16, 1917)

Portugal destina assim à formação em várias escolas no estrangeiro 11 oficiais pilotos aviadores (nove do exército e dois da armada) a saber: Capitão de Cavalaria Salvador Alberto du Courtils Cifka Duarte, o Tenente de Cavalaria Francisco Xavier da Silva Aragão, o Alferes de Cavalaria João Barata, Salgueiro Valente, Alferes de Infantaria Carlos Esteves Beja que, embora tivessem iniciado o curso nos Estados Unidos, completaram o diploma em França. O Capitão de Artilharia Norberto Guimarães, o Tenente de Metralhadoras José dos

⁴ – Ordem do Exército nº 14, 1ª Série de 19 de agosto de 1915.



Santos Leite e o Guarda-Marinha de Administração Naval António Joaquim Caseiro também brevetados em França, e os Tenentes de Cavalaria e o Alferes da mesma Arma; Óscar Monteiro Torres, António Maia e Lello Portela respetivamente, diplomados em Inglaterra.

Constituintes da “pole embrionária” da Aviação Militar em Portugal, após o término do curso e o conseqüente regresso ao País, formaram aquilo que foi o primeiro núcleo de pilotos formadores da primeira escola de aviação portuguesa, a EAM⁵.

Após o despacho do Ministro da Guerra datado de 2 de julho de 1917, é nomeado Chefe dos Serviços de Aviação (CSA) do CEP um dos pioneiros da Aviação, Norberto Guimarães (anexo-A), começaram as diligências com a preocupação em recrutar, organizar e enviar para as diversas escolas, todos os militares disponíveis para a formação de um grupo de esquadrilhas misto. Assim,“ (...) este oficial era encarregado primeiramente, de dirigir/orientar a instrução do pessoal navegante e mecânico em escolas francesas e de em seguida organizar o número de esquadrilhas necessárias para o bom desempenho destas” (Cardoso, 1985, Vol. 1, p.241).



Figura 2 – Capitão Norberto Ferreira Guimarães

Fonte: (SHFA, 2017)

Seguiram portanto para França parte dos pilotos que se encontravam disponíveis em Portugal, entre os quais, pioneiros da nossa aviação cujo brevet fora adquirido em escolas

⁵ – Em 14 de maio de 1914 foi publicada a Lei nº 162, criando a Escola Aeronáutica Militar.



francesas, inglesas e americanas e que, após o término do curso e de regresso a Portugal, foram instrutores na escola de V. N. da Rainha.

Desde 1910 que o Serviço de Aviação Militar francês, pela eficiência e capacidade de desenvolvimento demonstrada no emprego da aeronave como valioso meio auxiliar dos exércitos em vários exercícios e manobras, muito cedo deu importância à implementação de Centros⁶ ou Postos de Aviação em vários locais do País.

Das inúmeras escolas de aviação existentes em França, Inglaterra e E.U.A, fazendo referência a algumas por onde passaram aviadores portugueses, temos:

- «*Centre d'Aviation Militaire de Chartres*» onde finalizaram⁷ o curso de pilotagem, Cifka Duarte, Cunha Aragão, Salgueiro Valente, Santos Leite, Esteves Beja, Sacadura Cabral (anexo-D) e Joaquim Caseiro.
- «*L'école d'Aviation Maritime de S. Rafael*», onde Sacadura Cabral realizou a sua especialização em hidroplanos.
- «*L'école d'Aviation de Pau*» (formação em aviões rápidos), por onde passaram Santos Leite e Norberto Guimarães.
- «*L'école d'Aviation de Amberieu* (formação em aviões rápidos), onde cursou Joaquim Caseiro.
- «*Observers School of Training*» (observação e regulação de tiro) onde estiveram em curso, Monteiro Torres, António Maia e Lello Portela.
- «*Hendon Police Training College*» e «*Northold Military School*» (Escola Civil e Militar de Aviação, respetivamente) onde passaram e adquiriram os seus brevets, Monteiro Torres, António Maia e Lello Portela.

Com o propósito de apresentar a tipologia da formação por que passaram todos os pilotos portugueses em França, utilizando como base de trabalho o RCSA, constatamos que o ensino conducente à formação de pilotos e mecânicos englobava só por si, vários estádios de instrução.

Tal como é percecionado no referido relatório, a instrução aeronáutica seguia uma “trajetória” de dificuldade crescente, ou seja, principiavam pelas aeronaves que estavam direcionadas para as missões menos complexas para que, à medida que alcançassem as

⁶ - Destinavam-se a escolas de instrução e a depósitos de concentração, ou seja, centros escolares ou locais de depósito de material, em muitos casos serviam os dois fins.

⁷ Estes Militares iniciaram o curso na «*Signal Corps Aviation School*» em S. Diego na Califórnia e por motivos da entrada de Portugal na GG, viriam a finalizá-lo neste Centro.



competências necessárias, ascenderem às missões que exigiam e possuíam um maior grau de conhecimento/complexidade.

A par da aprendizagem de “aerodinâmica”, “meteorologia”, “lançamento de hélices” e “armamento”, começavam por ter um curto período de aprendizagem teórica da aeronave em questão, passando, sem demoras e ao fim de algumas semanas⁸, para a vertente teórico-prática e seguidamente, por ser aquelas que exigiam menos formação dos pilotos, para as missões de observação e de fotografia aérea. Por fim, com um conhecimento mais efetivo da estrutura e funcionamento das aeronaves exercitavam as missões de reconhecimento aéreo, tiro noturno e caça, estando muitos deles nesta fase, praticamente aptos a prestar serviço no “*Front*”⁹.



Figura 3 - Banco de ensaio de motores na escola de Ambérieu, 1916 (tradução do autor)

Fonte: (Ministère de la Défense, Serv. Historique. ARQCHIVES de L' AÉRONAUTIQUE MILITAIRE, 1916)

Assim, (...) “os modelos de instrução variavam de país para país, diferenciavam-se consoante o tipo de aparelho, ou até mesmo tendo em conta, quer o que o progresso da indústria aeronáutica podia proporcionar em termos de novas aeronaves, quer as necessidades face ao desenvolvimento do primeiro conflito mundial.” (Serejo, 2013, p.45).

⁸ A duração do curso de pilotagem era cerca de cinco meses.

⁹ “*Front*”- a primeira linha do campo de batalha ou no espaço do teatro de operações entre forças oponentes.



Apesar da escassa informação disponível no tocante aos modelos de instrução empregues nesta altura, realça-se, que o facto da instrução de pilotos e mecânicos ter sido ministrada nas várias escolas francesas anteriormente já referidas, a possibilidade de interação com as diferentes realidades da formação/organização e a diversidade de aeronaves operadas, contribuíram para que em Portugal, trazidos por pilotos e mecânicos, se implementassem estes modelos de aprendizagem na Granja do Marquês em Sintra e nas oficinas de material em Alverca.

Neste sentido, aqui se descrevem algumas “etapas” por que passavam os pilotos até receberem o tão almejado “*brevet*” e que, com as devidas ressalvas e ajustamentos temporais, ainda hoje se aplicam à instrução de pilotagem.

Este percurso principiava numa fase de recrutamento onde eram propostos somente os que tivessem “*une très bonne vue et une constitution robuste*”. Seguidamente, iniciando a componente prática, o aluno “(...) era acompanhado por um veterano que depois de alguns voos de curta duração permitia o controlo total da aeronave ao instruendo, para depois, num estágio mais avançado, efetuar a solo voos em linha reta num aparelho de fraca potência (...) onde gradualmente era implementado um grau de exigência cada vez maior, obrigando o aluno a manobras mais complexas.” (Serejo, C., 2013, p.46).

Quanto aos aviões rápidos de caça, a tipologia de instrução era diferente.

Iniciando-se a mesma num rolador ou “pinguim”¹⁰ de duplo comando, permitia ao aluno fazer “(...) algumas rolagens ao longo do campo de aviação, aprendendo simultaneamente a controlar a aeronave com os comandos para os pés (...) passando depois a um “pinguim” monolugar e posteriormente, após o domínio da técnica, (...) seguir-se-ia idêntica prática num “pinguim” mais veloz.” (Idem).

Com intuito de testar a destreza e coordenação mecânica dos alunos, a “aterragem”, disciplina particularmente importante na formação dos pilotos, era ministrada separadamente numa classe, e realizadas em condições atmosféricas diferenciadas e em diversos tipos de pistas, dando possibilidade ao piloto de se adaptar e ganhar experiência em diferentes situações. Finalmente, a formação seria concluída com a operação de desligar e ligar o motor no ar com espirais pelo meio, obtendo os alunos o brevet militar com uma prova final composta por três voos. Após se especializarem em voo de formação e combate ao solo aguardavam a chamada para o “*Front*”. Prova que a aviação portuguesa usufruiu

¹⁰ Aeronave de fraca potência com asas pequenas. Servia para os primeiros contactos com os comandos destinados aos pés.



convenientemente deste conhecimento/experiência, foi o facto de em 1923, a instrução ministrada pelos pioneiros da aviação na EMA, nas suas componente teórica e prática, ser executada, nestes moldes. Certo é que, após proposta do Cap. António Maya, a estrutura do curso voltou a ser alterada incrementando-se a instrução em aviões de guerra, fornecidos à altura pelo GEAR, e de tipologia idêntica aos que se tinha operado em França, nomeadamente, os “Caudrons” os “Nieuport” e mais tarde, os mais potentes e rápidos “Spad”.

Com o intuito de responder à QD1, podemos então inferir, que a formação ministrada na EMA foi decorrente da aprendizagem/experiência que os pioneiros adquiriram nas escolas francesas, pois praticamente todos eles, após regressarem a Portugal foram instrutores na referida escola, tendo mesmo alguns deles adequado a estrutura do curso à nossa realidade aeronáutica.

2.2. As missões operacionais

Durante o ano de 1917, a tipologia e o número de missões realizadas pela aviação e especificamente pelos pilotos portugueses, adstritos ao Corpo de Exército britânico, consistiam maioritariamente em planear e efetuar missões de “observação”. Contudo, como referido anteriormente, com a nomeação de Norberto Guimarães para CSA do CEP na Flandres, delineava-se a breve trecho e pela “mão” deste Capitão, a obtenção dos meios técnicos e humanos necessários à formação de três esquadrilhas, estas sim, adstritas ao CEP, e cuja constituição estava delineada como sendo: uma esquadrilha de caça e duas de regulação de tiro.

Após a sua chegada a França, Norberto Guimarães efetuou prontamente a diligência indispensável à prossecução desta demanda ao realizar os contatos necessários quer com o Quartel-general do CEP em França, quer com o Chefe de Estado-maior do CEP em Portugal, para satisfação do pedido dos meios necessários.

“Logo após, ter recebido ordem da Repartição do gabinete, nomeando-me Chefe dos Serviços de Aviação, me apresentei no Q.G do CEP, afim de tomar conhecimento da sua organização e de ser autorizado a visitar um “Squadron” inglês, para bem me orientar na organização dos nossos Serviços de Aviação.

Em seguida apresentei ao Exm^o Snr. Chefe do Estado Maior, uma proposta sumaria de organização, em conformidade, quer com a constituição do CEP, quer com a



*organização da Aviação inglesa.” (...)” igualmente fiz todas as démarches possíveis, junto do Governo francez e junto do Governo Inglez, para a cessão d’este material*¹¹. (Guimarães, 1918, RCSA, p.4).

Após a apresentação da minuciosa e coerente proposta da organização das novas esquadrilhas para serviço do CEP e a posterior aprovação pela entidade portuguesa competente, tudo apontava que as legítimas aspirações do pessoal escolhido em Portugal para fazer parte deste grupo, nomeadamente, pilotos e todo o pessoal de apoio em terra, fossem no mínimo, satisfatória e prontamente atendidas.

Dois meses decorridos sobre a data do envio do pedido de pessoal e material necessário, chegou o primeiro contingente de meios humanos necessário à organização do 1º Grupo de duas Esquadrilhas¹², constituído por; pilotos, alunos-pilotos, mecânicos e observadores, prontos para receberem instrução a todos os níveis em locais previamente estipulados e acordados pelo CSA. Note-se que, nos dois meses de hiato já referido, a diligência efetuada concernente às necessidades de material foi concretizada de forma positiva, isto é, parte do material que tinha sido solicitado junto dos governos Francês e Inglês chegou ao CSA.

Com o intuito de formar o maior número de pessoal navegante e de terra no menor espaço temporal possível, foi efetivada a distribuição de pessoal pelas seguintes esquadrilhas: *Esquadrilha das Cegonhas* («Spad 65») - Cap. Óscar Monteiro Torres; *Esquadrilha Lafayette* («Spad 124») – Tenentes Santos Leite, Sousa Maia, António Gouveia (anexo-C) e Lello Portela; *Esquadrilha de Informação e Ligação 204*, *Esquadrilha da Tunísia* (hidroaviões), e *Esquadrilha de Bombardeamento 218* – Ten. Antunes Cabrita; *Esquadrilha dos Lobos* («Spad 79») – Tenentes António e Luís da Cunha e Almeida; *Esquadrilha 158* («Nieuport») – Cap. José Ramires e Ten. Salgueiro Valente; *Esquadrilha C-278* («Sopwith») – Ten. Jones da Silveira e Alf. Alfredo Moreira; *Esquadrilha Salmson 262* – Tenentes Pereira Gomes Júnior e Ulisses Alves. (FAP, 2007, Vol. 1, p. 22).

Destacados nas referidas esquadrilhas, as inúmeras missões realizadas por estes treze¹³ pilotos e a aprendizagem que daí adveio, constituíram-se num valor apreciável para o desenvolvimento da Aviação Portuguesa, nomeadamente, pela tipologia das missões

¹¹ Material de regulação de tiro e material volante de caça necessário ao funcionamento do Serviço de Aviação do CEP, que seria cedido pelos aliados.

¹² O esforço realizado na concretização da formação de um grupo de esquadrilhas do CEP saiu inexplicavelmente logrado.

¹³ (...) dos 30 pilotos que foram distribuídos pelas esquadrilhas francesas, após ordem do Ministro (Freitas Soares) para regressarem todos a Portugal, unicamente 13 permaneceram ao serviço. (Cardoso, 1985, p.243).



efetuadas e por todo o conhecimento adquirido sobre a organização e a dinâmica de funcionamento da aviação francesa. Na impossibilidade de se explicitar todas as missões operacionais desempenhadas pelos pilotos portugueses em terras de França, daremos a conhecer somente aquelas que, pela sua dimensão e importância, caracterizam e corroboram a aprendizagem operacional que tão útil se mostrou, para a evolução da Aviação Militar em Portugal.

Data	Horário	Altitude	Avião	Observações
3 Julho	M. 1 ^h	1400	1	Acrobacia sobre 13. N. 13.
3 Julho	M. 20 ^h	200	2	Nieuport 15 - 110 H.P.
4 Julho	T. 8 ^h 45 ^m	200	3	Acrobacia sobre 13. N. 13.
4 Julho	T. 2 ^h	1400	3	Nieuport 15 - 110 H.P.
5 Julho	T. 1 ^h 30 ^m	1800	1	Acrobacia sobre 13. N. 13.
6 Julho	M. 1 ^h 30 ^m	1400	1	Nieuport 15 - 110 H.P.
6 Julho	M. 15 ^h	800	1	Acrobacia sobre 13. N. 13.

Figura 4 – Caderneta de voo, Alferes Lello Portela (registos de instrução) com o avião “Nieuport 110” em França (1918) , nas modalidades de acrobacia e voo de grupo.

Fonte: (MUSAR,2016)

À semelhança dos pilotos franceses e ingleses, os pilotos portugueses realizavam missões de tipologia variada, sendo que, os mais experientes abarcavam as missões mais complexas ou arriscadas. No decorrer do conflito, a confirmação da ideia que determinado tipo de aeronave se inscrevia com maior eficiência em determinado tipo de missão, fez com que, a cada esquadrilha correspondesse um tipo de missão e de aeronave específicas¹⁴.

Cada piloto percorria no GDE um longo e sinuoso percurso antes de chegar ao “Front”, no entanto, no início da participação de Portugal no conflito, pela necessidade premente da sua operacionalidade para as missões, o referido “percurso” era por vezes

¹⁴ – (...) a) Aos que eram pilotos aperfeiçoados, fi-los apresentar nas escolas de aperfeiçoamento de combate de acrobacia, tiro aéreo e vôos de noute. b) Aos simples pilotos de Farman, mandei-os fazer a sua transformação, sobre aparelhos tractores “Caudron” e o seu aperfeiçoamento como piloto bi-place. (...) fi-los também admitir no aperfeiçoamento de monoplace e tiro. (Guimarães, 1918, RCSA, p.5)



atalhado, expondo os pilotos prematuramente e com as devidas consequências, à dura realidade da guerra.

Quanto a Santos Leite, Monteiro Torres, Sousa Maia e Lello Portela, (...) desempenharam voluntariamente múltiplas missões operacionais com aviões BE21 numa esquadrilha inglesa de observação (*10th Squadron*) estacionada na frente de Lille, (...) para mais tarde ingressarem na aviação de caça (...) com aviões Spad (...) nas especialidades de voo noturno e tiro aéreo. Antunes Cabrita, especialista em hidroaviões e bombardeamentos noturnos, desempenhou durante seis meses missões de guerra em várias frentes de combate, mais especificamente;

- Esquadrilha de Informação nº 204, frente de *Chemins des Dames*, avião Breguet 14 A2;
- Esquadrilha da Tunísia, operações em Bizerta, hidroaviões Latham, Caudrons C168;
- Esquadrilha de Bombardeamento nº 218, frente de *Soissons*, aviões Handley Page V/1.500, etc. (Ferreira, J., 1962, p.20). Gomes Júnior¹⁵ e Ulisses Alves estiveram durante dois meses na Esquadrilha de Observação em operações no “*Front*” da Alsácia e na Flandres em aviões biplanos Salmson tipo 4AC2 e 2A2. (Ferreira, J., 1962, p.30).

Certamente, as inúmeras missões operacionais realizadas pelos aviadores portugueses pioneiros em terras de França, não se esgotam nas que referimos anteriormente. Deste modo existiram outras que, pela igual ou maior importância que tiveram relativamente às anteriormente relatadas, seria igualmente justa a sua descrição, no entanto, as presentes missões, espelham de forma clara o empenho e a competência dos aviadores portugueses no desenrolar do conflito, aliás, sobre a audácia dos pilotos em missão, aqui se descreve a título de exemplo uma citação proferida por uma alta chefia do Comando da Aviação Francesa relativas a vários pilotos portugueses: “(...) *C’est fait remarquer par son audace dans plusieurs combats, en particulier le 31Mai1918 ou il est attaqué un drachen ennemi, (...) Pilote plein d’allant (...) et Officier d’une grande elevation de caractère (...).*” (Guimarães, 1918, RCSA, p.197).

¹⁵ - Pereira Gomes júnior, oriundo de Infantaria, um dos oficiais que concluiu o célebre primeiro curso de pilotagem organizado em Portugal.



3. A Aeronáutica Portuguesa no Pós Guerra

Com o término do conflito e o conseqüente regresso a Portugal de quase todos os pilotos e pessoal navegante que se encontravam em França, começaram a tomar forma, praticamente com esse núcleo de pessoal navegante, diversas estruturas da nossa aviação militar. É no entanto importante referir que, a esta evolução estrutural e orgânica de que foi alvo toda a aviação militar portuguesa no pós guerra, não foi alheio todo o trabalho iniciado por Norberto de Guimarães em França, enquanto CSA, e relativo à preocupação de seguir o “*layout*” da organização francesa considerada das mais avançadas de então.

Após a fase de consolidação que se verificou a partir dos finais de 1918, a aeronáutica militar, pela importância reconhecida dos serviços prestados na GG, (...) quer como elemento de informação do comando, quer como elemento de observação para a artilharia, quer ainda como elemento de combate e destruição, (Cardoso, E., 1985, Vol I., p.287), despoletou na consciência da estrutura militar, a necessidade urgente da criação de novas unidades de aviação. É certo que Portugal na sua qualidade de interveniente no conflito, e mais uma vez consubstanciado no esforço realizado por alguns dos pioneiros da aviação, (...) teve a oportunidade de melhorar quantitativamente e qualitativamente o seu material com a cedência de aviões por parte dos aliados europeus mais progressivos na indústria aeronáutica”, (Cardoso, E., 1984, Vol III, p.7). Neste sentido, à semelhança de ações idênticas praticadas com outros aviadores portugueses, a indignação de Sacadura Cabral para se deslocar a França escolher o material necessário á formação de uma esquadrilha em Angola, é revelador da crescente importância dada à expansão da aeronáutica militar e exemplo do esforço encetado na sua evolução.

3.1. A influência dos pioneiros nas novas estruturas da aeronáutica.

A partir de 1919, começando a delinear-se o envolvimento operacional dos pioneiros portugueses nas várias estruturas da aviação militar, foi notória em Portugal a constituição e implementação dessas estruturas, sendo muitas delas, organizadas e comandadas por pilotos que estiveram ao serviço nas diversas esquadrilhas francesas na frente da guerra e, em terras de África no apoio ao exército português na defesa das nossas colónias.



Das já existentes estruturas de aviação militar, nomeadamente, a EAM¹⁶ comandada a partir de junho de 1918 por Cifka Duarte (um dos pioneiros da aviação que esteve ao serviço das esquadrilhas francesas) e onde era ministrada nos moldes da aeronáutica francesa a formação de base para pilotos e mecânicos, apareceram no país novas estruturas que se revelaram de grande importância. Deste modo, são criadas a Esquadrilha Expedicionária a Moçambique (EEM)¹⁷, comandada por Cap. Cunha e Almeida, outro dos pioneiros de V.N. da Rainha, e a 7 de fevereiro de 1919, o grupo misto de esquadrilhas, autónomo, com a designação de Grupo de Esquadrilhas de Aviação “República” (GEAR), cujo comando estava a cargo do Cap. António Maya que, após ser instrutor em V.N. da Rainha, regressado agora de França vai comandar a (...) primeira unidade operacional metropolitana. (Cardoso, E., Vol.I p.204).

Como comandante da Esquadrilha de Bombardeamento e Observação, (integrada no GEAR) aparece outro dos pioneiros da aviação, o Cap. Brito Pais, que mais tarde, em 1923 como Maj., será escolhido para comandante do agora designado Grupo de bombardeamento.

Tendo Cifka Duarte como comandante, em fevereiro de 1920 a EAM, pela ausência de condições mínimas que apresentava para o desenrolar da atividade aeronáutica, é transposta para a Granja do Marquês¹⁸. Um repórter da época dá notícia das precárias condições de utilização da pista e escreve; (...) “*A aviação portuguesa merece mais, os aviadores portugueses merecem mais! Não é só pedir-lhes que se exponham à morte nos ares*” (...) “*Que o Governo pense nisto, que o parlamento pense nisto, que a opinião pública pense nisto.*” (Serejo, C.2009, p.41). Notória e radical a mudança para Sintra, Cifka Duarte, comandante da nova “Unidade”, confrontado com uma quase total ausência de meios materiais e humanos começou a intensificar os esforços para “aquisição” de mais aparelhos de voo. Assim, foi incumbido o Ten. Lello Portela, pioneiro da aviação e instrutor na nova escola da Granja, de rececionar junto da Direção de Aeronáutica Militar, as aeronaves “Nieuport tipo 80E” que (...) ele próprio, pela experiência que possuía neste tipo de aeronaves, diligenciou para que chegassem a Sintra direcionadas (...) á instrução teórica de pilotos observadores. (Serejo, C., 2009, p.53).

¹⁶ (...) estavam englobadas, a Escola de Aviação Naval, criada em 28SET17, com sede em Lisboa, e a Esquadrilha de Treino e Depósito criada à posteriori em 29JUN18 com sede na própria escola.

¹⁷ Tinha no seu role de pessoal Francisco Aragão (Pil. Aviator) e Pinheiro Correia (Observador) sendo o primeiro um dos instrutores pioneiros da EAM e o segundo, aluno do primeiro curso da mesma escola.

¹⁸ A 5 de fevereiro (...) é assinada por Cifka Duarte a primeira ordem de serviço, com o nº36, da EMA na Granja do Marquês



Figura 5 – Esquadrilha de aviões “Nieuport tipo 80” em Sintra

Fonte: (MUSAR,2016)

Criada a Arma de Aeronáutica em 1924, é a partir de 1927 que a estrutura da organização sofre uma considerável reestruturação.

A esquadrilha de Caça Nº 1 existente em Tancos, passou a Grupo independente de Aviação de Proteção e Combate e passou a ser comandada pelo Maj. António Maya, um dos doze pioneiros da Aviação Militar. Comprovando a marcada influência que os pioneiros da aviação tiveram nas novas estruturas da aeronáutica militar, é o fato de mais uma vez (...) assumirem os comandos de mais dois Grupos; O Grupo de Aviação de Informação (GAI) e o Grupo Independente de Aviação de Bombardeamento (GIAB), o TCor. Brito Pais e o Maj. Sarmiento Beires, respetivamente, ilustres e experimentados pilotos das viagens aéreas. (Cardoso, E., Vol. III, 1984, p.16).

Nos anos seguintes, a roda-viva das viagens aéreas preconizadas por muitos dos pioneiros da aviação, estimulou e aguçou a necessidade de se construir aeronaves mais fiáveis almejando que chegassem cada vez mais longe.

Em Portugal, parte do protagonismo e da responsabilidade no desenvolvimento na construção de aeronaves tecnicamente mais avançadas recaí mais uma vez, num precursor da aviação aluno do Curso Histórico de V.N. da Rainha, enquanto responsável pela área de



mecânica e construção das agora renomeadas¹⁹, “Oficinas Gerais de Material Aeronáutico” (OGMA), o Maj. Rosário Gonçalves (Diretor até 1929)²⁰.

Neste contexto, também ao longo do período compreendido entre 1927 e 1936, a aviação naval, por todo o legado deixado e construído por Sacadura Cabral e António Caseiro desde o início enquanto pioneiros e, depois como instrutores do Centro de Aviação Naval do Bom Sucesso” (C.A.N.), Moreira de Campos e Neves Ferreira, dois Tenentes alunos deste “Centro”, imbuídos pelo espírito aventureiro dos seus professores, lançaram-se também eles na aventura das viagens, deixando antever, a chegada a Portugal de vários modelos de aeronaves para equipar infraestruturas que, em período de constante progresso da aviação, eclodiram²¹ no panorama da aviação militar portuguesa. Assim, mercê da passagem do “testemunho” entre os pioneiros e alunos do denominado “Curso Histórico”, que estiveram à frente das “Unidades Aéreas” e, no desempenho de cargos²² de relevada importância na aeronáutica militar, convirá acrescentar, que muitos dos nomes sonantes da aviação que surgiram nos anos subsequentes e que deram continuidade a este esforço, consubstanciam a prova da influência que os pioneiros tiveram ao longo dos anos, na aeronáutica militar do pós guerra.

3.2. A organização da aeronáutica militar

À semelhança do que ocorreu nas congéneres aviações com as quais Portugal tinha maior “afinidade”, inicialmente a inglesa, e depois a francesa no período que precedeu a GG, também a aeronáutica militar em Portugal desde cedo mostrou vontade em se organizar²³.

Para a necessidade premente de ancorar a nossa realidade aeronáutica, principalmente à experiente aeronáutica francesa, e realçando o exemplo já referido do CSA Norberto Guimarães, muito contribuiu a cumplicidade, dedicação e trabalho dos ilustres pioneiros da aeronáutica militar portuguesa que mais tarde, tomaram as “rédeas” da 5ª Arma.

Tendo como testemunho o RCSA, infere-se que parte do importante conhecimento adquirido nestes países sobre as respetivas aeronáuticas, chegou a Portugal pela mão de

¹⁹ Denominado Parque de Material Aeronáutico, “passou” a Depósito de Material Aeronáutico e mais tarde a, OGMA (14FEV1928).

²⁰ A partir desta data e até 1939, assumiu a direção das OGMA o pioneiro nº 2 (pela antiguidade do diploma), o Maj. Carlos Beja.

²¹ Nomeadamente a, Base Aérea nº 2.

²² Em 1918 Castilho Nobre, também combatente em França, exerceu o primeiro cargo diretivo do historial aéreo do nosso País.

²³ Segundo Edgar Cardoso, “O Capitão de Engenharia Ribeiro de Almeida, fundador do Aero-Clube de Portugal, (...) foi dos primeiros a encarregar-se de estudar a organização dos serviços de aviação e aeroestação do Exército.”



pilotos e mecânicos sob forma da implementação nas várias “estruturas aeronáuticas” nacionais existentes, do funcionamento e organização que naquelas se praticava. Segundo o documento, Guimarães descreve a propósito da formação de mecânicos o seguinte; “*Dividi-os primeiro em dois grupos. Um, constituído pelos 12 melhores e com mais prática de motores de explosão (...) fi-los admitir imediatamente numa oficina de construção e reparação de motores de aviação. Destinava esta equipa às nossas futuras oficinas.*” Acontecendo também com os pilotos, mas em moldes obviamente diferentes, podemos de certa forma inferir que a ideia fulcral subjacente a esta atitude, era a vontade de criar em Portugal uma aviação sólida e alicerçada na competência/experiência comprovada e adquirida pelos portugueses, e capaz de se fortalecer e progredir pelos seus próprios meios. A propósito deste esforço, escreve o CSA, “*teríamos amanhã um núcleo de mecânicos e pilotos capazes de organizar devidamente entre nós esta nova Arma*”

Um considerável número de militares instruídos nos diversos tipos de aeronaves²⁴ nas escolas de formação francesas, nomeadamente, em Chartres, Ètampes, Crotoy, Buc e Amberieu, viriam mais tarde a trabalhar/operar em Portugal no mesmo tipo de aeronaves, constituindo este fato, uma mais-valia do ponto de vista técnico e funcional para a aeronáutica portuguesa que esteve ao longo de vários anos em constante reestruturação.

Considerando ser neste âmbito, dispensável realizar uma abordagem exaustiva da organização da aeronáutica francesa, dar-se-á a conhecer apenas parte da estrutura macro, por ser aquela que nos primórdios da nossa história aeronáutica, teve uma maior preponderância e influência no que foi a constituição das nossas “unidades aéreas” em Portugal. Assim, começaríamos por recordar que a partir de 1912 a aeronáutica francesa gozou, consolidada pelas manobras desse mesmo ano, da grande inovação que se constituiu no aparecimento do conceito de esquadrilha²⁵.

A partir desta data, a organização da aeronáutica francesa passou a contar com uma sólida estabilidade funcional alicerçada na formação de várias esquadrilhas que, mediante os tipo de missão que lhe estava atribuída, assim eram formadas com a tipologia certa de aeronaves e todo o pessoal de terra correspondente.

Não ficando a aviação portuguesa indiferente a esta transformação/evolução e, constituindo-se como uma referência o *layout* organizacional que a aviação militar francesa

²⁴ Nomeadamente, avião Breguet 14 A2, Caudrons C168, aviões biplanos Salmson tipo 4AC2 e 2A2, etc.

²⁵ “*as equipas de manutenção e os aviões são repartidas por unidades constituídas pelo nome de esquadrilhas (...) e serão comandadas por um capitão.*” (Chambre,R., Histoire de l’aviation,1948, p.184) (tradução do autor)



apresentou na GG, foi inevitável a transposição deste formato para as congéneres europeias. Desde o período que antecedeu o conflito, e de forma mais assertiva no próprio contexto da aviação do CEP, que Portugal observou e adotou mais tarde com as necessárias adaptações, esta tipologia de organização²⁶.

Só em 1937, à semelhança de França, que a Arma de Aeronáutica, com a nova reorganização do Exército (...) passou a ter um comando geral próprio, chefiado pela primeira vez por um oficial general²⁷ da Arma de Aeronáutica, trazendo a si, uma maior autonomia funcional. (Mateus, 2009, p.257).

Durante o período de 1933 a 1937, realçamos a importância e a influência de Ribeiro da Fonseca na sensibilização do governo no sentido de este, considerar a aviação com a seriedade e a frontalidade que merecem, chegando, no livro que publicou em 1935 intitulado “Aviação”, a escrever: “*Ó Legisladores de S.Bento! Padraos da Pátria! Ela própria vos chamará assim, se (...) não vos lembrardes, um dia ao menos, de perguntar uns aos outros: Mas que é isto da Aviação?*” acrescentando ainda, a propósito da formação e treino dos pilotos, “*(...) A nível das competências das tripulações militares recomenda-se, (...) que se copie o que acontece em França (...)*. (Pinto, M. 2010).

Durante os anos que distaram até à nova reorganização (1948), comparando com as sucessivas reorganizações da aeronáutica francesa e tendo por base toda a informação recolhida pelos pilotos ao serviço das esquadrilhas aliadas, inferimos que a Aeronáutica portuguesa, “alinhando” pelos moldes da organização francesa (Anexo-B), constituiu-se, em termos de estrutura macro, no seguinte quadro orgânico: “*(...) - Comando Geral, Bases aéreas (com as correspondentes esquadrilhas), Escola prática (Base Aérea nº1), Depósito de Material de Aviação (em Alverca), Depósito de Material de Aerostação e por fim, um Depósito de Mobilização de pessoal.*” (História da FAP, 1952-1959, Vol.1, p.31).

Sabendo que o modelo da organização francesa foi trazida pelos pioneiros para Portugal e aplicada por estes enquanto comandantes das unidades por onde passaram, estamos em condições de responder à QD2 e por consequência, à questão central que inicialmente se colocou. Assim, a participação dos pilotos num leque alargado de missões durante o conflito, ao permitir uma aquisição de conhecimentos ao nível da formação e organização da aeronáutica francesa, concorreu para que em Portugal se implementasse uma estrutura idêntica aquela.

²⁶ “ (...) procurarão todos (...) fazer um relatório completo (...) da organização dos serviços onde se encontram.” (RCSA).

²⁷ Brigadeiro Ribeiro da Fonseca, pioneiro da aviação.



Conclusões

Inserindo-se este TII no Curso Superior de Promoção a Oficial Superior do IUM e, versando a escolha do tema, na participação dos pilotos aviadores portugueses ao serviço nas esquadrilhas de aviação dos países aliados no teatro da GG, tentámos, não seguindo uma exaustiva linha cronológica dos fatos, dar a conhecer em vários momentos, a experiência adquirida nessa vivência, e o que “ela” trouxe de novo para a Aviação Militar Portuguesa do pós Guerra.

Na evocação do centenário da Grande Guerra, pretendeu-se neste TII, demonstrar e de alguma forma conferir, o contributo destes “Homens do Ar” no que foi a gestação e o desenvolvimento da Aviação Militar em particular e da aeronáutica em geral.

Envolvendo a investigação histórica, o estudo a compreensão e a explicação de acontecimentos passados, a inevitabilidade de recorrência à pesquisa de informação mais consistente e verosímil possível, concorreu diretamente com uma boa gestão dos dois recursos indispensáveis à realização deste tipo de trabalhos, o tempo e a informação.

Quanto ao procedimento metodológico seguido na realização deste TII, por inerência do tema em questão, utilizou-se uma estratégia de investigação *qualitativa* cujo objetivo passou por compreender de uma forma global as situações, as experiências e as perceções dos autores aos quais se recorreu, sem nos conseguirmos alhear (e aqui residiu outra dificuldade) da subjetividade das suas descrições e, por arrastamento, correr o risco de potenciar essa subjetividade na realização do trabalho em questão.

Seguiu-se o percurso metodológico proposto por A.da Silva Rego, constituindo-se o mesmo nas etapas de investigação sucintamente referidas na metodologia de investigação, ou seja: -Definição do Problema, -Heurística, -Análise de dados, -Síntese de dados e redação.

Encetada a imprescindível fase exploratória, e tomando por consciência que grande parte da informação requerida para o início deste trabalho se encontrava no AHFA e no AHM, nomeadamente as fontes documentais de maior relevância, iniciou-se a pesquisa e posterior seleção da documentação aí existente.

Na estrutura do presente trabalho, em primeiro lugar consagra-se, uma parte introdutória enquadrante do estudo efetuado, seguido de três capítulos com duas secções em cada um, e por último uma breve conclusão.

O primeiro Capítulo, onde se realiza a revisão da literatura e descreve o modelo de análise, um segundo Capítulo intitulado, “*A Experiência Operacional dos Pilotos Aviadores na Grande Guerra*” onde se dá a conhecer a tipo de formação que lhes era ministrada e



algumas das missões a que estiveram adstritos os pilotos que permaneceram ao serviço das esquadrilhas da Aviação aliada, e um terceiro Capítulo, intitulado “*A Aeronáutica Portuguesa no pós Guerra*”, onde de forma muito abreviada, circunscrito a um espaço temporal limitado, se demonstra, em consequência da participação na Aviação da GG, a influência dos pioneiros nas novas estruturas da Aviação e na organização da aeronáutica militar em Portugal.

Não obstante a consulta e análise de diversos estudos sobre as temáticas intrínsecas á prossecução deste TII, nomeadamente, a GG a Aviação Militar e mais especificamente a participação de pilotos portugueses no primeiro grande conflito mundial, ficou a sensação que haverá certamente aspetos, alguns dos quais relacionados com a procura e análise de documentos que, pelo limite temporal destinado para a conclusão deste TII, foram manifestamente negligenciados.

Avaliação dos resultados obtidos

Tendo no horizonte a ambição de alcançar os dois objetivos traçados inicialmente, a saber “OE1- Dada a tipologia das missões executadas pelos pilotos portugueses, e os vários tipos de aviões utilizados no cumprimento das mesmas, verificar de que modo a experiência diferenciada adquirida, contribuiu na formação de pilotos nas escolas portuguesas do pós guerra.”, e “OE2- Dado o modelo organizacional da estrutura da aviação aliada durante a GG, aferir de que forma é que este mesmo modelo, influenciou no formato organizacional da aeronáutica em Portugal. ”, orientou-se a investigação no sentido de dar resposta à Questão Central -“ Durante o período da GG, em que medida a participação dos pilotos portugueses, e a tipologia das operações aéreas realizadas por estes, influenciaram posteriormente naquilo que foi a formação de pilotos e a organização das escolas portuguesas de aviação do pós guerra?”. Assim, como ferramentas para a resposta à questão central, utilizaram-se duas Questões Derivadas.

QD1 –“ De que forma a instrução de pilotagem ministrada em V.N. Rainha, e a organização das escolas de aviação militar portuguesas, são decorrentes da experiência em diversas aeronaves e, das várias missões realizadas pelos pilotos na GG?”, e a QD2 –“Tendo em conta a estadia dos pilotos portugueses ao serviço das forças aéreas aliadas no decorrer da GG, em que medida, o modo como estava organizada a componente aérea dessas mesmas forças, influenciou o formato organizacional da aviação em Portugal?”



Sendo o primeiro capítulo respeitante à revisão da literatura e ao modelo de análise, após as leituras preliminares, imergiu no caminho traçado, a estrutura do trabalho e os conceitos que queríamos abordar no seu desenvolvimento, tais como, a formação e a tipologia das missões.

Concorrendo a resposta à questão central com a resposta às questões derivadas, QD1 e QD2 é no segundo e terceiro capítulos que encontramos a resposta às mesmas.

Quanto à QD1, através do descrito no 2º capítulo podemos concluir que, pela mão do seu comandante Cifka Duarte (um dos pioneiros que esteve em França) a instrução/formação na EAM era ministrada nos mesmos moldes, com os conhecimentos trazidos da Flandres e com aeronaves idênticas às usadas nas esquadrilhas francesas. Deste modo, pode-se inferir que a instrução de pilotagem em Portugal foi em grande medida decorrente deste fator.

Efetivamente, os aviadores constituintes da “pole embrionária” da Aviação Militar em Portugal, após o término do curso e o conseqüente regresso ao País, formaram aquilo que foi o primeiro núcleo de pilotos formadores da EAM, aplicando e dando mais tarde continuidade do “*Know-how*” adquirido nas escolas estrangeiras de aviação e em outras áreas complementares, nomeadamente nas estruturas oficiais.

No terceiro Capítulo, dando-se a conhecer parte da evolução de que foi alvo a aeronáutica militar no pós guerra responde-se à QD2.

Descrevendo-se o esforço preconizado por homens como Sacadura Cabral, Norberto Guimarães, Ribeiro de Almeida, António Maya, Brito Pais, Sarmento Beires, Cifka Duarte e Lello Portela, entre outros de igual relevância, nos importantes cargos militares e políticos por onde passaram, concluímos que, ao longo das suas carreiras, influenciaram terminantemente a estrutura organizacional da Aeronáutica Militar em Portugal na medida em que, contribuíram com a sua influência e decisões para um sonho comum, a emancipação da Força Aérea enquanto Arma independente.

Referido no RCSA a intenção de trazer para Portugal o “*layout*” da organização francesa, surge inicialmente respondida a QD2 com a afirmação categórica; - “*procurarão todos (...) fazer um relatório completo (...) da organização dos serviços das esquadrilhas onde se encontram.*”, comprovando-se à posteriori, com a eclosão após o conflito das várias estruturas aeronáuticas referidas neste capítulo, (parte delas comandadas/dirigidas pelos pioneiros da aviação), onde o crivo da experiência e o saber destes Homens, estiveram ao serviço do planeamento, da organização e gestão e, num juízo mais alargado de tempo, da evolução de toda a estrutura aeronáutica do nosso País.



Decorrente do anteriormente descrito, pudemos inferir com considerável grau de certeza, que a questão central se afigura respondida, pelo facto de estar espelhado no 2º capítulo a resposta à QD1 e, no último capítulo, complementado com o descrito no RCSA, a resposta à QD2.

Contributo para o conhecimento

Estando referenciados na bibliografia deste TII, uma ínfima parte da extensa lista de autores que se dedicaram a escrever sobre o tema da aviação e da participação de pilotos portugueses ao serviço das esquadrilhas aliadas na GG, seria demasiado pretensioso, apesar da expetante e indiscutível tentativa, trazer inovação que fosse realmente válida no sentido diferenciador do termo. No entanto, em toda a bibliografia e documentação consultada, a que melhor subsidia e suporta a exploração do tema deste TII é de fato o RCSA descrito e assinado pelo punho do Cap. Norberto Guimarães.

Confirmando que em mais nenhuma obra, (das consultadas na realização deste trabalho) se descreve com tanto pormenor a dinâmica do “dia-a-dia” de um piloto ao serviço das esquadrilhas de combate na Flandres, apesar de ter sido o documento de base na elaboração deste trabalho, pena foi, testemunhar ainda assim que, a 4ª parte do relatório, tal como escreveu Norberto Guimarães, está suprimida do conjunto das outras três. (...) *“É-me impossível entregar já esta parte do meu relatório a mais interessante e util, porquanto me foi materialmente impossível, acabal-a até hoje. Espero porem poder entregal-a de 50 ou 60 dias.”* (Guimarães,1918, RCSA, p.205).

A conjugação da análise do RCSA com as obras, de Albino Lapa escrita em 1930 e de J. Diniz Ferreira com apontamentos desde 1888 a 1961, complementadas com o imenso contributo da validação das sucessivas datas de reorganização inscritas no livro de Carlos Serejo, possibilita-nos inferir que, toda a estrutura de aeronáutica e praticamente todas as remodelações de que foi alvo ao longo deste período tiveram a chancela dos pioneiros da aviação. Pois todos eles, com raras exceções, ou foram comandantes de Unidade ou estiveram em cargos políticos que possibilitaram e serviram, através da sua influência, de catalisador ao desenvolvimento da aeronáutica militar portuguesa.

Recomendações e outras considerações de ordem prática

Apesar de terem sido pedidos ao *Service Historique de la Défense*, com a antecedência julgada necessária, documentos que nos parecem ser de substancial contributo na



complementaridade e enriquecimento deste trabalho, nomeadamente, as cadernetas e os programas de instrução da formação ministrada aos pilotos numa das escolas francesas por onde passaram (*L'école d'Aviation de Pau*), não chegaram até à data à nossa posse.

Limitação da investigação e abertura para pesquisas futuras

Tal como na conceção de qualquer trabalho, uma das principais limitações com que nos deparamos prende-se com o fator temporal, ou seja, a escassez de tempo para se averiguar da possibilidade de explorar tudo o que diz respeito às necessidades de pesquisa e às posteriores leituras para a realização do trabalho em questão.

Relativamente ao conteúdo do TII propriamente dito, a impossibilidade de se conseguir encontrar, apesar dos esforços realizados em várias sedes, a 4ª parte do relatório de Norberto Guimarães, constituiu-se numa limitação acrescida na prossecução este TII. Pelo fato dos documentos, quer no SHM quer no SDFA, ainda não estarem devidamente catalogados e arquivados, a demora na procura e recolha da informação originada pela impossibilidade de usufruir da celeridade de procura através de meios informáticos, foram limitativos da ação de investigação.

Salientando a escassa informação disponível, seria interessante avaliar com o adequado e justificável pormenor, o percurso do Capitão Norberto Guimarães por ser, primordialmente um dos principais obreiros na dinamização e no reconhecimento por parte da aeronáutica francesa das potencialidades da aeronáutica militar portuguesa e, em segundo lugar, pela informação constante na 4ª e última parte do seu relatório que, seguramente, em muito contribuirá para um melhor conhecimento da realidade aeronáutica deste período.



Referências bibliográficas

Bibliografia

- Academia Militar, 2015. *O Assalto à Escola de Guerra 1915-2015*. Edições Fronteira do Caos ed. Lisboa: s.n.
- Arrifes, M. F., 2004. *A Primeira Guerra Mundial na África Portuguesa*. Cosmos ed. Lisboa: Instituto de Defesa Nacional.
- Cardoso, E. P. d. C., 1984. *História da Força Aérea Portuguesa Vol III*. Amadora: s.n.
- Cardoso, E. P. d. C., 1984. *História da Força Aérea Portuguesa Vol.I*. Cromocolor,Lda ed. Amadora: GRATELO,S.A.R.L..
- Cardoso, E. P. d. C., 1984. *História da Força Aérea Portuguesa, Vol. II*. Cromocolor, Lda ed. Amadora: s.n.
- Carmo, H. & Ferreira, M., 1998. *Metodologia da Investigação: guia para a aprendizagem*. Lisboa: Universidade Aberta.
- Chambre, R., 1949. *Histoire de L'aviation*. Colection nº4 ed. France: Flammarion.
- Ferreira, J. G. D., 1962. *Aeronáutica Portuguesa*. Edição de Autor ed. Lisboa: s.n.
- Força Aérea Portuguesa, 2007. *História da Força Aérea Portuguesa 1952 -1959*. Lisboa: s.n.
- Fraga, L. M. A. d., 2001. SÚMULA HISTÓRICA DAS AVIAÇÕES MILITARES E DA FORÇA AÉREA DE PORTUGAL. *Revista Militar*.
- H.Carmo, M. F., 1998. *Metodologia da Investigação: guia para auto aprendizagem*. Lisboa: Universidade Aberta.
- Henriques-Mateus, L. H., 2009. *Portugal na Aventura de Voar: Precursores e Aviadores (1909-2009)*. Jornal Público ed. Lisboa: s.n.
- IESM, 2014. *Regras de apresentação e referência para os trabalhos escritos a realizar no IESM (NEP/ACA-018)*. Pedrouços: s.n.
- Lapa, A., 1928. *Aviação Portuguesa*. Lisboa : s.n.
- Lopes, M. C., 2001. *Os Aviões da Cruz de Cristo*. 2ª edição ed. Lisboa: Dinalivro.
- Quivy, R. & Campenhoudt, L. V., 2003. *Manual de Investigação em Ciências Sociais*. 3ª edição ed. Lisboa: Gradiva.
- Rego, A. d. S., 1963. *Lições de Metodologia e Crítica Históricas*. Centro de Estudos Políticos e Sociais ed. Lisboa: Junta de Investigações do Ultramar.



Serejo, C. M. R., 2009. *Granja do Marquês: Berço da Aeronáutica Militar Portuguesa*. Força Aérea Portuguesa ed. Lisboa: s.n.

Serejo, C. M. R., 2012. *Subsídios para a História da Força Aérea Portuguesa*. Força Aérea Portuguesa ed. Alfragide: s.n.

Fontes Primárias

Relatório do Chefe dos Serviços de Aviação do C.E.P., Norberto Guimarães, França 1918, (Arquivo Histórico da Força Aérea)

Sites consultados

www.infoescola.com, disponível em <http://www.infoescola.com/historia/guerra-mundial> [Consult. 29 nov. 2015]

Pinto, M. S., 2001. Fluxos e Riscos, Revistas e estudos sociais. [Online] Available at: [http://revistas.ulusofona.pt/index.php/fluxos e riscos](http://revistas.ulusofona.pt/index.php/fluxos_e_riscos) [Acedido em 25 Maio 2016].

Anon.,2008.servicehistorique.[Online]Available at: <http://www.servicehistorique.sga.defense.gouv.fr> [Acedido em 14 Abril 2016].

Anon.,2013.portugalgrandeguerra.defesa.pt.[Online] Available at: <http://www.portugalgrandeguerra.defesa.pt/Paginas/Arquivo.aspx> [Acedido em 10 Março 2016].

Manuais

IESM, 2014. *Regras de apresentação e referenciação para os trabalhos escritos a realizar no IESM (NEP/ACA-018)*. Pedrouços: s.n.

IESM, 2015. *NEP/ACA -10, Trabalhos de Investigação*. Lisboa: IESM.




Anexo A — Boletim individual de Norberto Guimarães

3439

Não tem boletim

Corpo Expedicionario Português



SERVIÇO DE ESTATISTICA (Modelo 5)

(a) *Serviço de Aviação* (c) *E. M. de 1ª*

(b) _____ (d) _____

Placa de identidade n° _____

Boletim individual de (e) *Norberto Ferreira Guimarães*

(f) *capitão* de estado *casado*

(g) ? filho de *Francisco José Ferreira*

e de *Biatrix Ferreira Guimarães*

natural de *Porto* O parente vivo mais próximo é

sua esposa residente em *Lisboa*

Embarcou em Lisboa, em *9* de *Junho* de *1917*

Desembarcou em Lisboa, em *3* de *Julho* de *1918*

Observações

1917. Junho. Seguiu para França, por via terrestre, em 9. - Presente na Legação Portuguesa em Paris, em 12. - Seguiu para a casa de seu casamento, em 13. - Presente no S. J. C., em 14. - Julho. Nomeado Chefe dos Serviços de Aviação do C. E. P., por despacho de Sua Ex.ª o Ministro da guerra de 2. - Seguiu para a Legação Portuguesa em Paris, para o exercício das suas funções, em 26.

1918. Junho. Seguiu para Portugal, por via terrestre, em 27. - Julho. Presente no S. J. C., vindo de França por ordem do S. da guerra, assinando a apresentação e na 2ª Rep. da 1ª D. G. para outros destinos, em 3. - Presente momentaneamente no S. J. C., ficando a liquidar as contas dos Serviços de Aviação, em 3.

Costa tempo de férias em saupincha, desde 9 de Junho

(a) e (b) Unidade do C. E. P. de que faz parte ; (c) e (d) Unidade territorial a que pertence ; (e) Nome completo do mobilizado ; (f) Posto e serviço que desempenha, e sendo praça de pré, indicar o respectivo numero e companhia a que pertence na unidade territorial ; (g) Indicar o nome da pessoa com a qual o mobilizado é casado ou de quem é viúvo ou divorciado.



Anexo B — Organização Francesa (excerto estrutura macro)

As forças da Aeronáutica Militar compreendem:

- O Subsecretariado da Aeronáutica.
- O Comando Geral das F. A.
- 1 Comando das F. A. Operacionais.
- 1 Comando de Instrução e Treino.
- 6 Bases Aéreas.
- 4 Aeródromos-Bases.

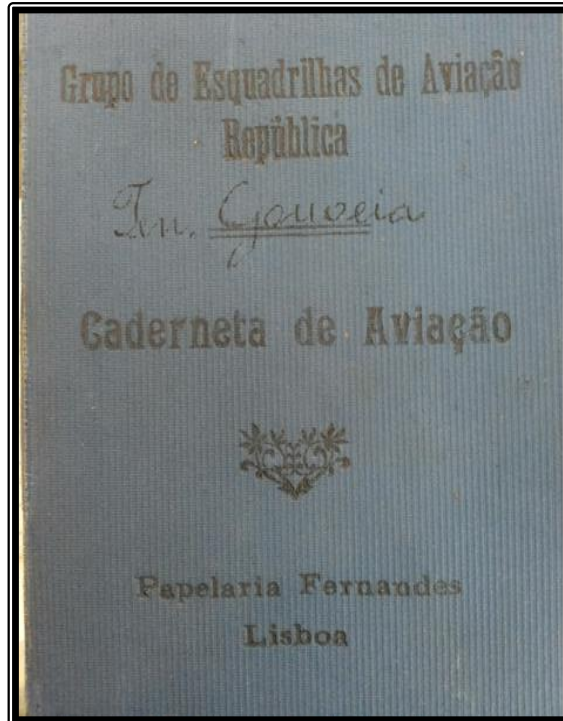
— 11 —

- Grupos de esquadras de caças.
- Esquadras de aviação de cooperação com as forças de terra e navais.
- Unidades de busca e salvamento.
- Formações de Transporte.
- Esquadras de treino, agrupadas ou independentes.
- Escolas.
- Unidades de alerta, agrupadas ou independentes.
- Eventualmente tropas de D. T. C. A.
- Um Centro de Mobilização de pessoal.
- Depósitos de material aeronáutico.
- Oficinas Gerais de Material Aeronáutico.

O pessoal do quadro permanente será agrupado em dois quadros:



Anexo C — Caderneta de Aviação e excerto do currículo do TEN Gouveia, um dos pioneiros.



MUSEU DAR

TENENTE MANUEL ANTÓNIO GOUVEIA

- Nasceu em 4 de Fevereiro de 1890 no Porto, na freguesia de Miragaia.
- Assentou praça em 15 de Janeiro de 1912 no Grupo de Sapadores de Caminho de Ferro e em 1917 seguiu para França incorporado no Grupo Expedicionário Português.
- Frequentou a Escola de Mecânicos de Saint Cyr, onde obteve a classificação de “muito bom”, e prestou serviço na Esquadrilha de Caça nº124 “Lafayette” com os tenentes Maya e Santos Leite e alferes Lelo Portela.
- Em 1919 tomou parte com António Maya e Lelo Portela na corrida aérea Paris-Bruxelas-Amsterdão em avião Breguet 14-A2.
- Colocado no Grupo de Esquadrilhas de Aviação “República” (Amadora), trabalhou na adaptação e preparação do avião Breguet 14-A2 “Cavaleiro Negro” em que Brito Pais e Sarmento Beires tentaram em 20 de Outubro de 1920 a ligação Lisboa-Madeira.
- Fez parte da brilhante pleiade de aviadores da época áurea das viagens aéreas de que foi um dos mais destacados elementos e das quais se salientam:
 - Vila Nova de Milfontes-Macau, em 1924 com Sarmento Beires e Brito Pais
 - Lisboa-Brasil, em 1927 com Sarmento Beires e Jorge Castilho
 - Cruzeiro Aéreo às Colónias em 1935/36
- Promovido a alferes por distinção em 7 de Abril de 1924 e graduado em tenente desde 11 de Setembro de 1926, em 9 de Junho de 1926 obteve o brevet de piloto-aviador militar na Escola Militar de Aviação (Sintra).
- Transferido para a Escola Militar de Aeronáutica em 20 de Abril de 1937 ali exerceu as funções de director do Curso de Mecânicos até 4 de Fevereiro de 1946, data em que passou à situação de reserva.



Anexo D — Boletim de inscrição de Sacadura Cabral na «École de Aviation Militaire de Chartre» e caderneta de instrução da escola de tiro aéreo de Cazeaux.

ÉCOLE D'AVIATION MILITAIRE DE CHARTRE

N° du Brevet _____ N° au Register _____

de Sacadura Frère Cabral

PRENOMS Arthur

DATE DE NAISSANCE 23 Mai 1881.

CELIBATAIRE, ~~MARIÉ~~, ENFANTS _____

PROFESSION Off. de Marine?

TITRES UNIVERSITAIRES _____

OU AUTRES _____

Signature : Arthur de Sacadura Frère Cabral

SITUATION } Arme Marine } Armée
 MILITAIRE } Corps d'origine _____ } Portugaise?
 Grade Lieutenant de Vaisseau
 Emplois occupés avant _____
 entrée dans l'Aviation _____

Nommé dans l'Aviation le D.M. de 5 Novembre 1915 - DM. No 29/15

COURS PRÉPARATOIRE ET ÉCOLE DE DÉBOURBAGE

Renseignements fournis par l'élève sur ses antécédents dans l'Aviation :

NOTES OBTENUES :

Nombre de vols comme passager _____
 Nombre de vols seul _____

ÉCOLE DE PILOTAGE

Date du 1^{er} vol 11 juil 1915
 Date du 1^{er} vol seul 15 janv 1916
 Date de 1^{re} épreuve B. M. 7 Mars - _____
 Date de dernière de _____
 Nombre de vols pour le B. M. 222
 Nombre d'heures de vol pour B. M. 28^h 57'
 Brevet obtenu sur avion M.F.
 NOTES OBTENUES : Très Bien piloté

École de Tir Aérien

Date	Temps	Caract.	Armes
1917			
20 juil	T 20 ^m	Tiro au plus lointain	Lewis / pass.
21 "	T 20 ^m	idem.	Lewis / pass.
25 "	T 20 ^m	Tiro au plus lointain	Whitworth / pass.
26 "	T 20 ^m	Tiro au plus lointain	Lewis / pass.
28 "	T 40 ^m	Tiro au plus lointain	Lewis / pass.

En ce départ de l'École de Tir Aérien
 CAZEAUX le 31 juillet 1917

Le Capitaine Instructeur de Tir,
Repaux

Omisi au total de _____
 de vols exécutés à l'É. T. A.