

Desde sempre que os helicópteros foram amados ou detestados, não havendo, de um modo geral, um meio-termo quanto à atitude das pessoas em relação àquela que é verdadeiramente a “máquina voadora”. Daí talvez advenha a razão porque se sabe tão pouco sobre os primeiros tempos dos “helis” na Força Aérea.

o amanhecer da **ASA ROTATIVA** na Aviação Militar Portuguesa

Texto: Cte. J. Munkelt Gonçalves



Foto: Revista Mais Alto

O Westland Sikorsky WS-51 “Dragonfly” na Doca do Bom Sucesso

O WS-51 I-MCOM numa demonstração no Aeroporto de Linate, em Milão



Foto: Foto: Damiano Gualdoni



Foto: Foto: Gregory Alegi

WESTLAND-SIKORSKY WS-51

Foi timidamente que a Aviação Militar Portuguesa se iniciou nos helicópteros. A Aviação Naval experimentou, durante pouco tempo, um Westland-Sikorsky WS-51 Dragonfly Mk.1A civil britânico, com a matrícula G-ALMB (e o número de construção c/n WA-H-6), que passou pela Doca do Bom Sucesso, em Lisboa (na zona de Belém). Depois de ter estado

em Portugal foi vendido para Itália, onde foi matriculado I-MCOM (matrícula civil) e posteriormente MM801181 (número de cauda militar). Este helicóptero pertence actualmente ao Museu da Força Aérea Italiana.

SIKORSKY UH-19A

Embora algumas fontes afirmem que a Força Aérea Portuguesa recebeu dois Sikorsky UH-19A “Chickasaw”, através do MDA, em 1952, em todas as nossas pesquisas – incluindo a Air Force Histo-

rical Research Agency (EUA) – só encontramos registo de uma aeronave daquele tipo ao serviço da FAP, o 51-7139. Foi matriculado com o número de cauda 9101 e foi colocado na Esquadra de Busca e Salvamento na Base Aérea nº 4, nas Lajes (na Ilha Terceira, nos Açores), complementando a frota de três hidroaviões Grumman SA-16 “Albatross” e cinco Boeing SB-17G então aí existentes. Foram-lhe atribuídas missões especiais, tais como o transporte de doentes entre ilhas e a recolha de náufragos perto da costa; dado o facto do hospital da base estar situado a uma distância relativamente grande do aeródromo – com



Foto: AHFA

WS-51 G-ALMB no hangar do Bom Sucesso



Foto: AHFA

Grumman SA-16 “Albatross”, nas Lajes



Colecção Major Adeline Cardoso

O 9101 na Base das Lajes, vendo-se em segundo plano um Convair B-36 americano

To Captain Rodrigues
In happy memory of a
fine cruise
James A. Thomas
Commanding, USS TRIPOLI
10 March 1955



Foto: AHFA

Foto do USS "Tripoli" oferecida pelo capt. James A. Thomas ao capitão Peixoto Rodrigues



Foto: AHFA

Um dos helicópteros Bell H-13 da USAF em que o capitão Peixoto recebeu instrução, em St. Marcus Air Force Base (AFB)



Foto: AHFA

Antes de partir para os Açores, o capitão Peixoto Rodrigues fez voos de refrescamento em Alverca

péssimas vias de comunicação – o helicóptero viria a ser útil para o transporte de doentes que necessitassem de uma intervenção cirúrgica urgente, da base para o referido hospital.

Naquela altura, o único piloto qualificado em helicópteros era o capitão PILAV Manuel Bento da Rocha Peixoto Rodrigues. Este oficial tinha feito o curso básico de pilotagem de helicópteros nos Estados Unidos, onde voou o Bell H-13 na St. Marcus AFB (que mais tarde mudou de nome para Kelly AFB), a cerca de 90 quilómetros de San António, no Texas.



Foto: The Mobile Press Register

O comandante do USS "Tripoli", capt. James A. Thomas (à esq.), entregando o diploma de agradecimento ao capitão Peixoto Rodrigues pela missão de evacuação efectuada ao marinheiro americano, Robert Lee Gump, no dia 10 de Março de 1955

De facto, durante aquele tempo, este foi um "triângulo único"; um único helicóptero UH-19A, pilotado por um único piloto e mantido por um único mecânico, o sargento Domingos Amorim; para além deste último, não havia mais qualquer pessoal instruído na aeronave.

Após a chegada aos Açores, o 9101 foi montado e sofreu um acidente, ao pôr em marcha, naquele que seria o seu primeiro ensaio no solo: as pás do rotor principal não podiam começar a rodar na posição de repouso senão cortavam a cauda... Como tal não foi feito, o helicóptero ficou inoperativo, ainda antes do seu primeiro voo! Este percalço terá tido origem na escassez de informação sobre o helicóptero, pois o UH-19A foi fornecido com muitos poucos sobressalentes e ainda menos manuais: dois, em inglês!

Também não havia plataformas de trabalho específicas para a aeronave, lança de reboque, suportes para a montagem das pás do rotor principal, equipamentos de calibração das pás do rotor, entre muitas outras ferramentas especiais do helicóptero.

Muito tempo passou, até que o 9101 fosse enviado para as OGMA para ser reparado. A reparação foi igualmente mo-

NOTÍCIAS DOS AÇORES

Dr. Luís da Silva Ribeiro — O Grupo n.º 52 da A. E. P. — A Aviação portuguesa coopera com as Forças Aéreas americanas na B. A. n.º 4 — Notícias várias



O major Rosa Rodrigues, comandante da Esquadrilha de Busca e Salvamento da B. A. n.º 4, cumprimenta o capitão Manuel Rocha Peixoto, na presença do tenente-coronel Gordon K. Stallings, comandante do esquadrão do 57.º de Busca e Salvamento das Forças Aéreas americanas estacionadas nas Lajes

— Em 18 do corrente, chegou à Base Aérea n.º 4, no aeródromo das Lajes, nesta ilha, o helicóptero do tipo «Sikorsky HO-4», vindo de Lisboa no porta-aviões «Tripoli», para os Serviços de Busca e Salvamento das asas portuguesas. Esta entrega tornou-se numa missão de emergência de agradável cooperação das Forças Aéreas portuguesas, pois um marinheiro de bordo daquele navio foi atacado de apendicite aguda, durante a viagem, e teve de ser desembarcado, imediatamente, para se submeter a intervenção cirúrgica. Graças ao helicóptero português, sob o comando do capitão Peixoto, conduzido pelo sargento Domingos Amorim, que constitui a sua tripulação, o marinheiro Robert Gump, S. A., cinco horas depois de ter aterrado, cuidadosamente, na Base Aérea n.º 4, pôde ser operado no «605 th USAF Hospital», na Estação Americana. O capitão Peixoto e o sargento Amorim receberam o treino de operação deste tipo de aviões na Escola

de Helicópteros em São Marcos, Texas. Este helicóptero é do tipo dos que foram usados pelas Forças Aéreas dos E. U. nos serviços de Busca e Salvamento na «Coreia» e retiraram de três das linhas inimigas cerca de dez mil soldados, mortos, doentes e feridos.

— Durante o passado ano de 1954, voando nos dois sentidos, transitaram pela Base Aérea n.º 4, 7.788 aviões e 130.284 passageiros, que foram alimentados, permitindo a maioria deles.

— Foi aberto um crédito de 7.000 contos para a aquisição de material para a B. A. n.º 4.

— O I Rally Automóvel da Terceira deve realizar-se no dia 1 de Maio próximo. É a primeira prova do género nos Açores e o produto revertirá para fins de assistência.

L. S.

Foto: AHFA

Comércio do Porto, edição de 29 de Março de 1955

rosa e o 9101 regressou à BA4 em Março de 1955, a bordo do porta-aviões USS «Tripoli».

O «Tripoli» dirigia-se para Mobile, nos Estados Unidos, após ter embarcado vinte e quatro caças North American F-86 Sabre, em Belfast, na Irlanda do Norte, oriundos da empresa aeronáutica Short Bros.

O capitão Peixoto Rodrigues e o sargento Amorim acompanharam o 9101 nesta viagem a bordo do USS «Tripoli» e iriam descolar a partir dele quando estivessem próximo da Ilha Terceira, aterrando na Base das Lajes. No entanto, já



Foto: National Institute of Oceanography

muito perto dos Açores, o marinheiro americano Robert Lee Gump adoeceu subitamente com apendicite. O capitão Peixoto Rodrigues ofereceu voluntariamente os seus préstimos ao comandante do navio, o capt. James A. Thomas, para fazer a evacuação do marinheiro

O capitão Peixoto Rodrigues e o capt. James A. Thomas iriam encontrar-se novamente em Novembro de 1969 em Alverca. Peixoto Rodrigues era já coronel e comandava o Depósito Geral de Material da Força Aérea, quando James Thomas se deslocou a Alverca para visitar as Oficinas Gerais de Material Aeronáutico, como director dos programas internacionais do departamento «Military Systems Marketing» da Douglas Aircraft Company, sediada em Long Beach, na Califórnia. Aquela viagem a bordo do «Tripoli» tinha iniciado uma amizade duradora.



Foto: AHFA

Sargento Amorim, cap. Amorim, maj. R. Rodrigues e lt. cor. K. Stallings

doente para terra. Assim, na manhã do dia seguinte, a 10 de Março de 1955, o 9101 descolou 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.

Em consequência deste acto voluntário, o capt. James A. Thomas distinguiu o capitão Rodrigues e o sargento Amorim, considerando-os membros honorários da tripulação do «Tripoli».

BALEIAS

O resto do ano de 1955 seria passado

Imagem de uma das três baleias marcadas por Robert Clarke, de bordo do 9101

normalmente e em Julho, o 9101 participaria numa missão insólita: a observação e marcação de baleias. Na manhã do dia 23 daquele mês, foram feitos dois voos: um de uma hora e quatro minutos e outro de uma hora e vinte e três minutos. Durante aqueles voos foram marcadas três baleias pelo biólogo Robert Clarke, do National Institute of Oceanography, entre as 35 e as 42 milhas a sul de Angra do Heroísmo. A tripulação do 9101 nestes voos foi composta pelo capitão Peixoto Rodrigues (comandante da missão), pelo major José António Martins Rosa Rodrigues (co-piloto) e pelo sargento Domingos Amorim (mecânico).

BASE AÉREA Nº 6, MONTIJO

Entre o final de 1958 e o início de 1959, o 9101 foi transferido da Base Aérea nas Lajes, para a Base Aérea do Montijo. Nesta base, o UH-19A passou a ter a missão de helicóptero de transporte.

No verão de 1959 fez uma missão de vários dias a Sagres, onde participou nos preparativos das comemorações do cinquentenário da morte do Infante D. Henrique, que iriam ter lugar em 1960.

ACIDENTE EM MONTE REAL

O 9101, já baseado no Montijo participou no dia da inauguração da Base Aérea de Monte Real, a 4 de Outubro de 1959, sofreu um acidente que nos é contado na primeira pessoa por um dos intervenientes, o sr. Aniceto Carvalho, que na altura era mecânico em Alouette II:

"O motivo da cerimónia era a inauguração da BA5, em Monte Real. Porém, fosse o que fosse, nem a "festa" se fazia se nós lá não fossemos mostrar as habilidades com os helicópteros. Eu era o mecânico do Alouette presente; todavia, porque pelos vistos mais ninguém parecia interessado em servir de "acrobata", fui eu o indigitado a trabalhar no "trapézio". Não era coisa que me afectasse por aí além: com vinte e quatro anos, pouco me importava andar por ali pendurado no helicóptero. Mas claro, fazia-o no guincho do Sikorsky. Para cirandar dum lado para o outro, tudo bem, o Alouette era o melhor, mas para ficar suspenso naquele guincho que ninguém sabia se



Foto: AHFA

O 9101 na Base das Lajes



Foto: AHFA

Manobra de aproximação e aterragem nas Lajes



Foto: AHFA

O 9101 largando os seus ocupantes



Ilha do Faial: recolha de um doente para a Terceira (aterragem no campo de um clube filial do Sporting. Curiosamente, teve depois de aterrar no campo de um clube filial do Benfica para não estimular rivalidades locais!)

ia enrolar o cabo a seguir, ou se simplesmente o ia deixar cair por ali abaixo, o melhor mesmo era não arriscar. A mim ainda não me tinha calhado, mas o Vilela, porque era um bocado mais destemido, já tinha apanhado dois ou três valentes sustos.

Por fim, como o equipamento não dava nenhuma confiança, o mais acertado foi acabar com a brincadeira antes que fosse tarde.

O Sikorsky UH-19 era do tempo dos helicópteros com motor de pistão. Em capacidade de manobra, nem pouco mais ou menos se aproximava do Alouette, mas o guincho era fiável, não metia medo a ninguém andar por ali um bocado pendurado naquilo. Com o Alouette preparado para voo, ia treinar no UH-19:

Com o helicóptero a pairar a uns vinte metros do chão, içavam-me suspenso na ponta de um cabo de aço de cima de um escadote, puxavam-me para dentro da cabina, davam uma volta pela unidade, tentavam acertar comigo no mesmo sítio, acabavam por me deixar de novo em cima do escadote. O piloto era o capitão Gouveia, um oficial recentemente chegado à Base Aérea nº 6. Só o conheci por voar algumas vezes no Sikorsky; depois daquele dia, não me lembro de o ter voltado a ver. O furriel Nazaré estava há pouco tempo na esquadra de helicópteros; era piloto de Alouette. Na circunstância, porém, estava a voar como segundo piloto do capitão. O sargento Rosa era o operador do guincho: transmitia pela interfonia as indicações aos

dois pilotos, fazia-me subir ou descer pendurado na ponta do cabo quando as posições entre o helicóptero e o escadote estavam finalmente mais ou menos coincidentes. Já não me lembro qual dos dois era "vedeta": Se o Alouette II, com o seu bailado de beija-flor, se o Sikorsky com a demonstração do salvamento.

Tínhamos treinado... no dia da festa tudo parecia em ordem. Descolámos meia hora antes, fomos espalhar panfletos do evento pela assistência. Antes de mostrar as nossas habilidades, para dar tempo às outras exposições, ficámos a dar umas voltas pelos arredores. No Sikorsky, a cabina dos pilotos era separada do compartimento dos passageiros. Ficava num plano superior, à frente; tudo quanto se via da cabina de trás para o exterior, era pelas quatro pequenas vigias laterais... Ou pela porta deslizante do lado direito, se estivesse aberta, o que era o caso, para atirar os panfletos.

O sargento Rosa já tinha feito a parte dele... estava sentado do lado esquerdo do helicóptero, defronte da porta; eu tinha acabado de fazer esvoaçar a última mão cheia de papeis... Fui projectado para a frente, bati contra o separador entre as duas cabinas, por uma unha negra não saí disparado pela porta fora. Ramos e caruma voavam por todo o lado. Tínhamos chocado com a ponta dum pinheiro. O helicóptero estava desgovernado, oscilava a um lado e ao outro, ia despenhar-se a qualquer momento. Saltou em mais uns tantos solavancos, finalmente empinado num "quick-stop" mal definido, acabou por afundar num terreno lavrado logo a seguir. Não aterrou!!! Não o podia fazer: o trem da frente estava partido, com uma das rodas den-



Fotografia tirada em Sagres, no Verão de 1959. À esquerda, o 1º sarg. Bragança, o chefe da manutenção dos helicópteros, ao meio, de boné, o ten. Abel Orlando Rebelo de Sousa Queiroz (o comandante da Esquadra), Aniceto de Carvalho (o terceiro da direita), a seguir o sarg. Rosa e o último é o sr. José Maria, o fotógrafo da BA6. Os outros dois elementos visíveis são tripulantes da camioneta que transportava o material de campanha para os dois dias de permanência no promontório. Os que a mancha na foto não permite ver, são os pilotos: o sarg. Mário Santos e o fur. José Nazaré dos Santos Silva; o primeiro era, de facto, o piloto do Alouette II ali presente; o segundo era o co-piloto do ten. Abel Queirós, no Sikorsky



Foto: 1Sar Francisco Roque

UH-19A preservado pelo Museu do Ar, em exposição permanente na Base Aérea nº1, em Sintra

tro da blindagem, a parte frontal estava desfeita, espalmada contra o motor. Este não parecia ter sido atingido: não tinha fugas, nenhuma anomalia era indicada nos instrumentos. Continuava a trabalhar como se nada tivesse acontecido.

Antes que surgissem imprevistos, regressámos à base. Uns caixotes a substituir o trem danificado foi o melhor que arranjamos para pôr o helicóptero em cima. Vimos depois que também tínhamos batido com a ponta das pás do rotor de cauda em qualquer lado... mas tinha sido só de raspão; afinal por uns curtos dois ou três centímetros, ainda iríamos almoçar nesse dia...

Enfim, vale mais ter sorte que boa aparência!!!

O helicóptero acabou por nunca ser reparado, após este percalço, e foi definitivamente abatido ao efectivo da Força Aérea, em 1962.

Depois de desmantelado, a engrenagem do rotor principal e a cauda foram destinados ao Museu do Ar, onde ainda hoje podem ser vistos.

Pilotos que voaram o UH-19: Manuel Bento da Rocha Peixoto Rodrigues, José



Foto: 1Sar Francisco Roque

Caixa de transmissão do rotor principal do UH-19 em exposição no Museu do Ar

António Matins Rosa Rodrigues, Fernando Aurélio Gouveia, Adelino Rego de Sousa, Abel Orlando Rebelo Sousa Queirós e José Nazaré dos Santos Silva. ✚

AGRADECIMENTOS

Arquivo Histórico da Força Aérea, Museu do Ar, Sr. Aniceto Ferreira de Carvalho, Sr. Damiano Gualdoni, Sr. Gregory Alegi, Esquadra 552 "Zangãos" (Alouette III, B.A.11) e Dr. José Manuel Correia.



Foto: J. Munkelt Gonçalves