

O raid aéreo Lisbôa-Funchal

Por SACADURA CABRAL

(EXCERTO)

Na segunda-feira à noite as esperanças de partir na manhã seguinte eram poucas ou nenhuma. O dia estivera de aragens variáveis e a noite de calmaria podre, o que fazia prever uma manhã igualmente calma. Apesar disso, eu e Coutinho fomos dormir ao Centro de Aviação e recordo-me de que para fazer sono levei o *Candide ou l'Optimisme* de Voltaire, livro naturalmente indicado para tal ocasião.

Na madrugada de 22 logo pelas 6,30 da manhã, ainda escuro, viemos observar o tempo; mas o galhardete içado no mastro de Centro permanecia prolongado e assim as esperanças de partirmos eram ainda nenhuma. Às 7 horas uma ligeira aragem de leste começou soprando fazendo agitar o galhardete e enchendo-me de esperança e alegria, porque na realidade o vento leste era o mais conveniente para a descolagem, não só porque esta se podia realizar na direcção do eixo do rio e por isso com vasto espaço para correr, como porque este vento não produz as rajadas que o norte origina e que com um aparelho sobrecarregado podem ter consequências funestas.

Às 7,30, começaram aparecendo alguns camaradas e amigos dos raros que sabiam do projecto da viagem, havendo um dêles, velho camarada do curso e entusiasta por tudo quanto é marinha, que teve o desplante de arrastar a esposa, apesar da hora matutina, para assistir ao bota-fora.

Às 8,30, como a aragem passasse a vento moderado, dei ordem para fazer sair da doca o hidro-avião e mandei avisar Bethencourt e Soubiran de que iam partir (*). Enquanto se efectuava a manobra, que foi demorada, trocavam-se impressões, tomava-se uma ligeira refeição, provando-se os bonbons que constituíam os nossos mantimentos de bordo.

Às 9^h 3/4, após os abraços de despedida e os desejos de boa viagem, embarcámos soprando já um vento prometedor.

Às 10 horas soltei a voz sacramental de *larga a boia*, seguindo até à Trafaria para aquecer os motores e tomar posição, e às 10,15 com um vento de umas 10 milhas, fiz uma primeira tentativa de descolagem, que tive de interromper, porque o hidroavião começou atravessando-se ao vento. Fiquei porém com a certeza de que descolaria, e, tendo novamente tomado posição, fiz nova tentativa coroada de êxito, descolando o hidroavião com uma carga útil que devia andar por umas 3800 libras ou sejam mais cêrca de 250 qui-

los do que descolára em Aveiro com tempo calmo! As minhas previsões estavam certas!!

Descolámos exactamente às 10,25 local na direcção do eixo do rio, virando a uns 20 metros de altura em frente da estação dos submersíveis e seguindo sempre muito baixo para evitar o efeito de possíveis rajadas de vento sobre um aparelho sobrecarregado.

Às 10,35 passamos sobre o Bugio, ponto de partida da nossa derrota, seguindo a 240 graus da agulha para corrigir o provável abatimento do vento que era leste direito.

Coutinho entrou imediatamente nas suas funções de observador aeronáutico. Na sua casinha de pilotagem havia um indicador de velocidade, um barómetro, um cronómetro, uma agulha, o taxímetro para marcar o sol, almanaque, tábuas e tabelas especialmente preparadas para a viagem, umas 30 boias de fumo e um pequeno aparelho de deriva que êle e eu tínhamos ideado e construído e que muito útil foi durante a viagem. Era quasi como os elixires que os charlatães costumam oferecer no Terreiro do Paço, pois as suas aplicações eram numerosas: conhecendo os abatimentos produzidos pelo vento em dois rumos diferentes de 45 graus, abatimentos determinados pelas boias de fumo, este aparelho dava-nos imediatamente por simples leitura: a força e direcção do vento, a correcção a fazer ao rumo para seguir a derrota desejada e a velocidade real do hidroavião a esse rumo, isto é, a resultante da sua velocidade própria e do vento. Igualmente servia para indicar quanto um determinado vento nos faria perder ou ganhar no caminho que desejássemos seguir.

O tempo apresentava-se com bom aspecto e o vento favorável, tudo indicando que as circunstâncias eram propícias para a viagem; os motores já reduzidos a 1500 rotações, faziam ouvir aquele ruído monotono e regular que nos inspira confiança. A terra perdeu-se de vista às 11 horas e as últimas marcações feitas às 10,50 deram-nos um andamento de mais de 70 milhas à hora.

Uma vez no ar, e sem que possa explicar as razões, dei-xei de ter as naturais preocupações sobre o resultado da viagem. Uma confiança absoluta no sucesso se estabeleceu no meu espírito e entregando o governo ao tenente Betten-court, dei-me a gosar o soberbo espectáculo de me sentir levado a 140 quilómetros à hora.

Um mar bonançoso que permitiria poisar sem avarias em caso de *panne*, um vento regular que nos auxiliava sem

(*) Trata-se do distinto tenente aviador Bethencourt e de um mecânico francês. (Nota da redacção).

nos fatigar por excesso de força ou irregularidade, um horizonte de mar visível que permitiria observações tão rigorosas como a bordo de qualquer navio, eram certamente razões para a minha confiança, e assim num *dulce far niente* dei-me a gosar o espectáculo encantador de voar com bom tempo, entretendo-me a ver Coutinho atarefado a tomar alturas de empreitada, Bettencourt, consciente no seu papel de piloto, mantendo cuidadosamente o rumo e Soubiran ocupado a despejar latas de gasolina para o tanque de vante, lamentando apenas ser proibido saborear as delícias de um cigarro. O meu mérito, se algum tive, tinha sido preparar a viagem procurando pôr do meu lado o maior número de circunstâncias favoráveis e rodear-me dos óptimos colaboradores que levava. Uma vez ela iniciada e seguida com felicidade, podia abandonar-me ao prazer de a gosar, deixando-lhes a eles o trabalho de a executarem.

O vento rondou suavemente para NE e depois N, onde se fixou, apresentando o tempo aquele aspecto característico de vento estabelecido. Da casinha de pilotagem vinham sucessivas correcções para o rumo provenientes do resultado das observações astronómicas e das boias de fumo, rumo que Bettencourt ia cuidadosamente seguindo na agulha. Soubiran, a quem de vez em quando interrogava por sinais, respondia-me igualmente por sinais que traduziam o seu pensamento: «o realejo vai óptimo».

Às 12,20 avistamos pela altura de BB um vapor, sobre o qual metemos a proa verificando ser o *Funchal*, que seguia com rumo a Lisboa. O seu encontro deu-nos, como é natural, um grande prazer, que só avalia bem quem tem voado sobre o mar sem terra à vista, e veio comprovar a boa navegação que estávamos fazendo; 23 minutos depois avistámos outro navio pela proa, que em breve se reconheceu ser o *Pôrto*. Passamos-lhe por cima e ainda demos uma volta esperando vê-í-las as prometidas bandeiras (*) mas, como nada vissemos, continuámos sem mais nos demorar, porque o essencial era saber que estávamos no rumo da Madeira; as distâncias a esta ilha da-las-ham as rectas de altura com tanta confiança e precisão como a bordo.

O ponto do meio dia colocou-nos em Lat. 36.º 58' N e Long. 12.º 45' W. Gw., mostrando um andamento médio de umas 70 milhas à hora. O vento continuava amarrado no norte e o ligeiro encinzeirado do horizonte era indicação confiante de que se manteria. Coutinho de tempos a tempos debruçava-se na casinha de pilotagem, olhava o vento e a carneirada e com um gesto peculiar da cabeça e mão dava-me a entender o seu pensamento: «Já não nos larga».

Às 14,15 avistámos quasi simultaneamente dois navios, um por BB e outro por EB, com rumo ao Finisterra, indicando-nos estarmos cortando a linha de navegação das Canárias.

Estávamos a 260 milhas do Bugio, mais de metade do caminho a Pôrto Santo e pouco mais de 3 horas e meia de viagem trazíamos! As preocupações de viagem dos meus companheiros, se ainda existiam, desapareceram, e os bombons, nossos mantimentos de bordo, começaram a ser atacados valentemente, sobretudo por Bettencourt, que mostrou ser de qualidade de os não enjoar. Soubiran e Coutinho, levados pelo exemplo, provaram, mas não repetiram; o primeiro... não tinha líquido para os acompanhar, o segundo porque... o entusiasmo da viagem lhe tinha tirado o apetite!

Meia hora depois, às 14,45, avistámos um grande navio

pela proa. Ao aproximarmo-nos vimos ser um grande *Mala Real Inglesa* e o seu rumo indicava claramente a sua procedência!... Vinha da Madeira. Soubemos depois ser o *Avon*, que assim cruzávamos a 300 milhas de Lisboa e cujos passageiros certamente ficaram muito admirados de ver as côres portuguesas no ar àquela distância de Lisboa! Confesso que para mim, e certamente para os meus companheiros, foi aquele um dos momentos mais agradáveis da viagem. O poderemos mostrar diante de estrangeiros que o português, apesar de quanto se possa julgar, é capaz de fazer o mesmo que qualquer outro, é uma sensação agradável que mais profundamente sentem aqueles que o acaso da vida tem feito viajar fóra do país.

A passagem do *Avon* foi como que o sinal para manifestações alegres, e creio que, se tivéssemos ali champanhe, teríamos aproveitado para um *hurrah* por Portugal e pela França. De vante a alegria manifestou-se em pedir boias de fumo como quem pedia iscas na antiga feira de Alcântara «venham lá 6 com eles (furos)»; Soubiran, a um «então?», que significava «já tem confiança na navegação?» respondeu-me com um sorriso que representava um mundo de esperanças, e Bettencourt manifestava o seu contentamento olhando a agulha do governo com uma fixidez hipnótica, como que a significar «quer queiras quer não, iremos à Madeira».

Às 15,45 avistamos um último navio, longe por BB. Calculei estarmos cortando a linha de navegação de Cabo Verde. Devíamos estar a umas 115 milhas de Porto Santo e tudo era questão de mais um pouco de paciência. O tempo continuava o mesmo, o vento estava realmente amarrado no norte «de pedra e cal», as mesmas nuvens soltas e o mesmo ruído monótono e regular dos nossos Rolls-Royce. De vez em quando, por descargo de consciência, lá ia mais uma boia de fumo, mas o abatimento indicado era sensivelmente o mesmo. Era tudo questão de «deixar andar».

Meia hora depois os nossos olhos procuravam a terra. Coutinho fazia o seu último cálculo, e ainda não tinha tido tempo de nos avisar de que estávamos a 30 milhas de Pôrto Santo, quando um formidável berro soltado por Bettencourt, brado tão formidável que apesar do ruído ensurdecedor dos motores todos nós ouvimos, nos veio confirmar a boa nova. Era realmente Pôrto Santo à vista pela amura de EB! Creio que Bettencourt, se pudesse, teria dançado um *cake-walk*, tal era a alegria de que estava possuído, alegria natural e que a todos se comunicou! Coutinho pôs a navegação de lado e todos nos entretivemos a gosar o prazer de ver a ilha aproximando-se a olhos vistos.

Fomos passar perto do farol do ilheu de cima e calculei o espanto dos faroleiros ao verem passar aquele grande passaro com que não contavam: os lenços acenavam e a bandeira cumprimentava-nos! Contornámos a baía, podendo ainda ver que mesmo em terra a nossa passagem não tinha passado despercebida, e endireitámos rumo para a Madeira, que avistámos quando na altura do ilheu do sul, toda coberta de nuvens na sua parte alta como geralmente acontece. Era aquela para nós a terra prometida, mas o seu aparecimento já não causou a mesma alegria do que o avistar de Pôrto Santo, tão confiados estávamos já no sucesso da viagem e tão certo é que o homem a tudo se habitua!

Os nossos pensamentos voavam agora para Lisboa, onde certamente havia inquietações sobre o resultado da viagem, e para o Funchal, onde em breve chegaríamos e onde calculávamos seríamos agradavelmente recebidos. Coutinho exprimiu bem o nosso pensamento no «vá preparando os discursos» que até nós veio por intermédio do caderno com que comunicávamos uns com os outros!

(*) Antes de partir, Sacadura, sabendo que o *Pôrto* ia seguir para a Madeira, foi falar com o imediato do navio, a quem pediu que, no caso de verem passar o avião, indicassem por bandeiras a distância a Lisboa. O conhecimento dessa distância bastaria para fixar a posição do aeroplano, pois a linha Lisboa-Funchal, rumo seguido pelo navio, era conhecida.

De Pôrto Santo à Madeira gastámos menos de meia hora. Contornámos a ponta de S. Lourenço e, dando um certo resguardo à terra no receio bem fundado de rajadas do vento, que ainda experimentámos, viemos poisar docemente na baía do Funchal às 18,04 de Lisboa, concluindo assim em 7^h 40^m de vôo uma viagem que normalmente nos devia levar umas 9^h 30^m, pois a nossa velocidade própria não ultrapassava 57 milhas à hora. O vento fizera o resto, dando-nos umas 14 milhas de corrente por hora, e assim chegámos ao Funchal com quasi 3 horas de gasolina nos tanques, ou seja, ainda com a quantidade de gasolina suficiente para alcançar as Canárias, se o vento se mantivesse o mesmo em intensidade e direcção. As minhas previsões tinham sido excedidas!!!

Durante o caminho fizeram-se 15 cálculos de rectas de altura observadas em horizonte de mar e várias observações de força e direcção do vento. Para se fazer idea da precisão da navegação, basta citar o seguinte: quando o *Pôrto* chegou ao Funchal fomos a bordo falar com o comandante do navio, o qual nos disse ter içado bandeiras indicando 146 milhas de distância a Lisboa. As nossas observações davam para distância 151 milhas, e discutindo o caso viemos a apurar haver concordância completa, porque a nossa distância era contada do Bugio e a do *Pôrto* era a indicada pelo odómetro que tinha sido posto na água em Cascais depois de largarem o piloto!

Durante toda a viagem voámos a uma altura média de 120 metros, descendo por vezes a 60 metros para observar em horizonte do mar. Julgo que em viagens longas que exijam uma navegação cuidada haverá toda a vantagem em voar baixo, não só porque é possível pela simples observação visual fazer uma idea bastante exacta da direcção e força do vento, cujo efeito se pode assim corrigir imediatamente de uma forma bastante aproximada, como porque se poderá observar em horizonte de mar e assim obter com o sextante precisão semelhante à que se tem a bordo dos navios.

Depois de poisarmos no Funchal, passámos pela popa do *S. Miguel*, que se preparava para sair e cujos passageiros nos fizeram uma grandiosa manifestação, e endireitámos para a pontinha onde pretendia ficar fundeado ao abrigo de possíveis temporais. Em breve fomos rodeados por inúmeros gasolinas e barcos a remos que formaram como que um cortejo triunfal que nos acompanhou ao fundeadouro.

Parados os motores fomos rebocados por um gasolina que traziam as autoridades de terra e onde o Capitão do Pôrto, nosso amigo e camarada, dava expansivamente largas à muita alegria que a nossa chegada lhe tinha causado.

SACADURA CABRAL.