

TAP PORTUGAL

1ª. PARTE



Foi a 22 de Setembro de 1944, cerca de dois meses e meio antes da assinatura da Convenção de Chicago, que o Governo publicou o decreto-lei n.º 33967, criando o Secretariado da Aeronáutica Civil (SAC)*. Este novo organismo que ficava directamente dependente da Presidência do Conselho de Ministros, tinha entre outras missões a de ficar "encarregue de todos os actos preparatórios, incluindo voos experimentais, para o estabelecimento de linhas aéreas e de proceder, provisória ou transitoriamente, por intermédio de serviço especial seu, à exploração de carreiras ainda não concedidas ou suspensas, de grande interesse nacional". Estava aberta a porta para a criação de uma Companhia Aérea Nacional.



Foi assim que a 14 de Março de 1945, através da ordem de serviço n.º 7 do SAC, assinada pelo seu director Tenente Coronel Piloto Aviador Humberto Delgado, foi criado o serviço autónomo designado por Transportes Aéreos Portugueses - TAP. A este serviço ficava atribuída a responsabilidade de 'I) executar todos os actos preparatórios, incluindo voos experimentais, para o estabelecimento de linhas comerciais; II) explorar, provisoriamente, as carreiras ainda não concedidas, ou suspensas, e de grande interesse nacional'. Nascia assim a companhia aérea nacional, com o estatuto de Serviço, pertencente a um departamento do Estado, tendo como funcionários o Adjunto Joaquim Trindade dos Santos, os pilotos Luís César Tedeschi de Bettencourt e Benjamim Fernando Fonseca de Almeida e o dactilógrafo eventual Heitor Luís Camilo. Antes porém desta oficialização, já muito se tinha avançado na preparação e organização dos TAP. Avião militares Americanos e Ingleses internados em Portugal durante a Segunda Guerra Mundial, nomeadamente os Consolidated Vultee B-24 Liberator, Lockheed Hudson e Douglas C-47 "Dakota", foram transferidos para o Secretariado de Aeronáutica Civil, com a finalidade de treinar as tripulações e posteriormente serem integrados nos TAP. Foram contudo os Dakotas "CS-TDA

e CS-TDB" (T=transportes, D= Douglas e A = 1º da série) os primeiros aviões que passaram a fazer parte da frota dos Transportes Aéreos Portugueses.

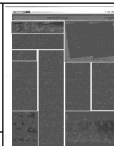


O recrutamento dos técnicos para os SAC foi iniciado pelo Ministro da Guerra, que por despacho de 1 de Março de 1945 autorizou a passagem para este departamento do seguinte pessoal mecânico: Manuel Fonseca da Silva, Miguel dos Santos Coelho, David Henrique Amaro Gonçalves, Manuel Ferreira Martinho, José António Lourenço, Fernando Duarte Coe-

lho, Joaquim Encarnação Alves, Otelo José Espanca, Joaquim Gomes Pereira, António Luis, António Gomes Monteiro e Humberto dos Santos Barradas. Quanto ao recrutamento dos pilotos, teve papel preponderante o Tenente-Coronel Aviador Humberto Delgado, director do SAC, coadjuvado pelos Majores Pilotos Aviadores Humberto Pais, subdirector e Humberto Cruz, director técnico, mais conhecidos pelos "três Humbertos".

Uma área em que o SAC tinha claramente pouca experiência era na definição e avaliação de rotas e na política comercial em geral. Por essa razão, no final de 1944, Humberto Delgado decide encomendar a um engenheiro aeronáutico polaco entretanto exilado em Portugal devido à Guerra, especializado nos aspectos económicos e operacionais das carreiras aéreas comerciais e com vasta experiência adquirida na companhia do seu país, a LOT - *Polskie Linie Lotnicze*, um estudo sobre as carreiras a operar bem como o suporte operacional e técnico necessário a cada uma delas. Waclaw Litwinowicz de seu nome, completaria o 'Estudo sobre Aviação Civil Portuguesa' em Maio de 1945, no qual apontava 1946 como a data possível para o início dos voos regulares, considerando carreiras para os Açores, África e Brasil.

Dos pilotos admitidos um primeiro grupo constituído por José António Almeida Costa Franco e Benjamim Fernando Fonseca de Almeida, ('os dois de Castela' como ficaram conhecidos), acompanhados por radiotelegrafistas e mecânicos foram frequentar um curso em Salamanca e um estágio final na transportadora aérea espanhola "Iberia", de 3/4/45 a 11/6/45. Regressados de Espanha, havia que os manter activos e



para tal se iniciou um serviço regular Lisboa - Porto, utilizando o aeródromo de Espinho, por ainda não existir Pedras Rubras no Porto. A frequência era bissemanal, com horário pre-estabelecido e com a emissão de bilhetes gratuitos, para que o realismo fosse total e permitisse o treino do pessoal envolvido na operação. Um segundo grupo de oito pilotos provenientes da Aeronáutica Militar e Naval, para além de três pilotos civis, iniciaram a sua formação na inglesa BOAC - *British Overseas Airways Corporation*. O grupo, que ficaria conhecido pelos "Onze de Inglaterra", inspirado no texto dos Lusíadas "os doze de Inglaterra e os seus magriços", era formado pelos Capitães Luís Tedeschi de Bettencourt (Chefe de Missão), Eurípedes Sousa da Silva, Tenentes Marciano Bonnucci Veiga, Enrique Dantas Maya, José Sequeira Marcelino, 2º Tenentes Roger de Avelar, António Abel Rodrigues Mano, Rui Barros de Brito e Pilotos Civis Manuel Grosclaude Beja, Eduardo Viegas Ferreira de Almeida e Afonso Henriques Ivens Ferraz Maia Loureiro. Após a conclusão da sua formação, os pilotos foram integrados nas tripulações das carreiras Africanas e Europeias da BOAC, com a finalidade de ganharem a necessária experiência operacional. Excepção para os Tenentes Enrique Maya e José Marcelino, que regressaram a Lisboa para, juntamente com o Tenente Benjamim de Almeida, iniciarem a operação da recém-criada CTA (Companhia de Transportes Aéreos) que viria pouco depois a ligar Lisboa ao Porto com os seus característicos De Havilland DH-89A Dragon Rapide de cor vermelha.

O momento em que os TAP começaram a operar regularmente, constitui sem dúvida, um marco decisivo na evolução da aviação comercial em Portugal. Contudo não podemos esquecer o pioneirismo das companhias que, sem suporte estatal, iniciaram as primeiras ligações aéreas neste país. Esses foram, sem sombra de dúvida, aqueles a quem se ficou a dever o início da nossa aviação comercial.

O estatuto de serviço público manteve-se desde a sua fundação até Junho de 1953, data em que os TAP se transformaram numa companhia privada de capitais maioritariamente públicos - TAP, SARL.

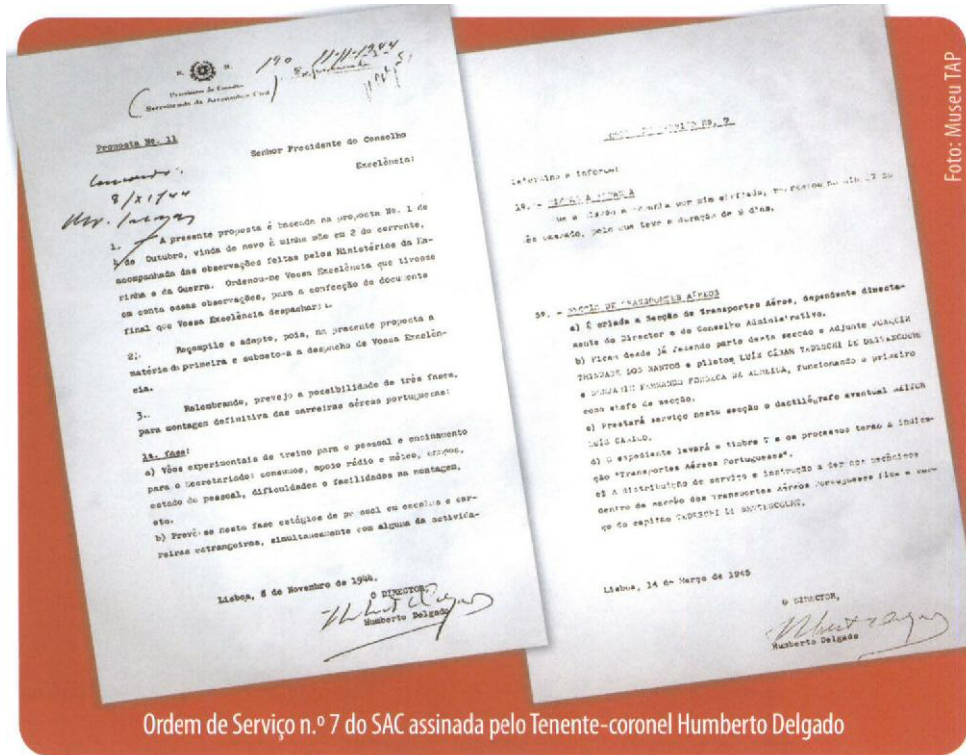
1945 foi, como vimos, o ano da descolagem da nova companhia aérea, mais precisamente a 14 de Março de 1945. Desde o princípio que a TAP preparou e treinou os seus próprios pilotos e técnicos de manutenção, conforme atrás já foi sobejamente referenciado. Simultaneamente decorriam negociações com a USAAF (Força Aérea Americana) para a aquisição de mais aviões Douglas C-47 e C-53 dos excedentes da guerra na Europa, os célebres "Dako-

tas" como são conhecidos na gíria aeronáutica. Foi assim que a TAP operou um total de oito "Dakotas" entre 1945 e 1958, modificados para versão civil por diversas entidades, um dos quais pela portuguesa CTA do grupo CUF.

Logo no início de 1946, considera-se estarem reunidas as condições para a realização da primeira das várias viagens experimentais previstas a África, como forma de preparar o terreno para a futura abertura de uma 'Linha Aérea Imperial' ligando a metrópole às colónias de Angola e Moçambique. 24 de Março de 1946 foi a data de partida de Lisboa para a 1ª dessas viagens, efectuada pelo "Dakota" de registo CS-TDC. A viagem de ida durou até 1 de Abril e ligou Lisboa a Lourenço Marques com 10 escalas intermédias, seguindo-se uma rota em torno da linha de costa do continente africano. Para chefiar esta missão foi nomeado o Comandante Manuel



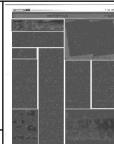
Os 'Onze de Inglaterra' acompanhados pelos instrutores da BOAC



Ordem de Serviço n.º 7 do SAC assinada pelo Tenente-coronel Humberto Delgado



O Lockheed Hudson CS-TLA usado pelo SAC antes da formação dos TAP



Maria Rocha, piloto com larga experiência em voos no continente africano (nomeadamente nas companhias Aero Colonial, DETA - Divisão de Exploração dos Transportes Aéreos de Moçambique e Sabena). Para o mês seguinte, Abril, chegou a estar planeada uma outra viagem Experimental a África desta vez seguindo uma rota sobre o deserto do Saara, em vez da habitual rota costeira, permitindo assim alguma economia de tempo na viagem. Humberto Delgado terá no entanto tomado a decisão de não a realizar, por não estarem reunidas as devidas condições técnicas.

A 24 de Maio partiu de Lisboa a 2ª viagem experimental a África, desta vez com o "Dakota" CS-TDD e já efectuada por pilotos do grupo dos 'Onze de Inglaterra'. A 14 de Julho iniciou-se a 3ª viagem experimental a África, de novo com o "Dakota" CS-TDC, viagem esta que ficaria marcada por um acidente em Bafatá na Guiné Portuguesa a 28 de Julho, já no percurso de regresso. Sendo uma escala não programada inicialmente, só realizada por insistência das autoridades desta ex-colónia, ao aterrar na pista local o avião rolou normalmente durante algum tempo, sentindo-se depois uma desaceleração muito brusca. As rodas começavam a enterrar-se e o avião afocinhou, para em seguida assentar a cauda no solo. Vários membros da tripulação sofreram ferimentos ligeiros, num acidente que se atribuiu ao mau estado da pista de Bafatá, fustigada por semanas de intensa chuva. A 30 de Novembro teve início a última viagem Experimental a África, a 4ª, desta vez efectuada pelo "Dakota" CS-TDE, que duraria até 19 de Dezembro. Foi de novo o Comandante Manuel Maria Rocha a chefiar a missão. Os relatórios das várias viagens e desta última em particular, mostravam ser ainda possível cumprir o objectivo pretendido do lançamento da carreira aérea regular no ano de 1946, como efectivamente viria a ocorrer.

Entretanto, a 19 de Setembro de 1946 dá-se início à operação regular dos TAP, com a abertura da linha Lisboa - Madrid. O "CS-TDF" pilotado pelo Comandante Abel Rodrigues Mano, copiloto Eduardo Viegas Ferreira de Almeida, assistidos pelo rádio-telegrafista Zoio e pelo mecânico de voo Dias Lourenço, realizou o primeiro voo comercial da transportadora portuguesa ligando Lisboa a Madrid, com a duração de uma hora e cinquenta e seis minutos e transportando 11 passageiros. Esta linha teve inicialmente uma frequência bissemanal, com partidas de Lisboa às terças e quintas-feiras e regresso no dia imediato. Como suporte à nova linha, a TAP possuía já na altura um muito modesto

escritório de vendas na cave onde funcionava o Secretariado da Aeronáutica Civil, na Avenida da Liberdade em Lisboa. Ao que consta, o acesso processava-se pelo portão de serviço. . .

Por esta altura teve também início o 1º Curso Geral de Pilotos totalmente organizado e efectuado em Portugal, no Centro de Instrução dos TAP, sendo seus instrutores alguns dos 'Onze de Inglaterra'. O curso decorreu numa pequena 'barraca' perto da cabeceira da pista do aeroporto, onde então funcionavam as suas Operações de Voo. Deste curso fizeram parte José Paulo Andrade de Faria, José Fernandes, Miguel Ferreira, João Augusto Graça, Aguinaldo Pereira Lima, António Noronha, Jorge Lemos Peixoto, Reinaldo Pereira dos Santos e Joaquim Barros Prata. É por esta altura também que os TAP admitem o seu 1º (e único até 1953) Comissário de Bordo, Lopes da Silva, tratado por 'Miss Lopes' pelos colegas por ser o único homem nesta função!

Foi então que no último dia do mês de Dezembro de 1946 foi finalmente inaugurada a "famosa" linha aérea regular ligando Lisboa a Lourenço Marques (Moçambique), que ficou pomposamente conhecida como Linha Aérea Imperial. Assistiram à partida deste histórico voo, realizada pelas 14 horas daquele dia, o Ministro das Colónias Prof. Marcelo Caetano, o Director do SAC Tenente-Coronel Humberto Delgado, bem como os Ministros das Obras Públicas e da Marinha. O Presidente da República General Óscar Carmona bem como o Presidente do Governo Oliveira Salazar, embora convidados, não compareceram à cerimónia. Realizada com os velhos "Dakotas", cobria cerca de 24.540 Kms e tinha a duração de 15 dias, incluindo 12 pernoitas, ligando Lisboa - Casablanca - Villa Cisneros - Bathurst - Robertsfield - Accra - Libreville - Luanda - Léopoldville - Luluabourg - Elizabethville - Salisbury - Lourenço Marques. Recorde-se que na altura a viagem de barco demorava pelo menos um mês, pelo que esta ligação aérea representava uma enorme economia de tempo neste percurso. Contudo o equipamento utilizado não era de modo nenhum o mais adequado, o que tornou esta linha altamente deficitária. Esta linha era à época, a mais extensa linha comercial do mundo (em tempo) efectuada por este tipo de avião. Os aviões não podiam transportar a sua lotação normal de 21 passageiros, mas apenas entre nove a doze, para poder levar o combustível necessário. Era premente a aquisição de novos aviões, mais adequados a este tipo de rotas e operação.

No início de 1947, os TAP passam a dispor de um novo tipo de aeronave, proveniente dos excedentes de guerra (aliás tal como a restante frota). Tratou-se



de um Beechcraft UC-45B 'Expedito', matriculado CS-TBA (curiosamente a mesma matrícula que em 1965 seria atribuída ao primeiro B707 da companhia) adquirido em Inglaterra e que foi utilizado no período 1947-1954 para voos de treino de tripulações e deslocações em serviço.

A 4 de Agosto de 1947 os TAP iniciaram o primeiro voo doméstico entre Lisboa e Porto, transportando 19 passageiros entre os quais alguns convidados no Dakota CS-TDG, substituindo a CTA - Companhia de Transportes Aéreos. Com vista à renovação da frota da companhia e ainda durante o ano de 1946 seriam estudadas várias hipóteses. Apesar de alguns contactos entretanto avançados com a inglesa Vickers Armstrong para o seu modelo *Vicking*, a opção acabaria no entanto por recair no Douglas DC-4 'Skymaster' de fabrico norte-americano. Um conjunto de quatro unidades foi vendido pela holandesa Fokker ao Governo Português em 1947 para serem integrados nos TAP, após conversão para a versão civil e grandes revisões efectuadas naquela fábrica.

Infelizmente mais uma vez os aparelhos adquiridos não foram de todo os mais adequados para as rotas previstas em África e América do Sul. Pistas incapazes de suportar este tipo de equipamento no primeiro caso e falta de autonomia no segundo, levaram os TAP a utilizá-los nas rotas Europeias, continuando os velhos e cansados "Dakotas" a operar as ligações africanas até 1954, contando oito anos de excelentes serviços prestados, não podendo de modo algum esquecer as agruras e dificuldades por que passaram as suas tripulações.

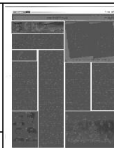
Assim foram iniciadas em 1948 as rotas Lisboa -



Bilhete emitido pelos TAP em 1946 para a rota Lisboa - Lourenço Marques



A partida do 1º Voo da Linha Aérea Imperial



O velho Dakota a ser abastecido numa escala africana

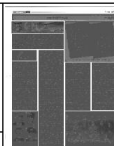
Sevilha (a 24 de Março) e Lisboa - Paris '*Le Bourget*' (10 de Agosto), tendo sido nesse ano criado um novo logotipo e novos uniformes femininos, passando a empresa a integrar a IATA (Associação Internacional de Transporte Aéreo) como membro efectivo, nesta altura um dos membros mais antigos nesta organização internacional que engloba companhias aéreas de todo o mundo.



Os anos que se seguiram ao fim da Segunda Grande Guerra e que marcou o grande desenvolvimento do transporte aéreo no mundo, foram também recheados de um grande número de acidentes. Isto criou um sentimento de insegurança nos passageiros o que levou a uma profunda reflexão por parte das companhias aéreas sobre a segurança de voo. Grande parte destes acidentes não eram atribuídos aos aviões mas a factores humanos e procedimentos operacionais inadequados, utilizados na época. Os TAP também não foram imunes a esta maleita, embora em viagens não comerciais. A 27 de Janeiro de 1948, durante um voo de treino a companhia perdeu o seu primeiro "*Dakota*" (CS-TDB) no Monte da Caparica, margem sul do Tejo. Neste trágico acidente que provocou luto e perplexidade pereceram os dois pilotos (Benjamim de Almeida, na altura piloto chefe da companhia e Bar-

ros Brito) e o radio-telegrafista (Luiz Sousa Figueiras). A 8 de Junho e a 3 de Setembro do mesmo ano outros dois acidentes com características semelhantes, já que de voos de instrução se tratava, levaram à perda dum segundo DC-3 (CS-TDF) no Lumiar e de um DC-4 (CS-TSB) no aeroporto da Portela, felizmente sem a perda de vidas humanas. Foi necessário reformular toda a política operacional a fim de evitar a repetição dos erros que causaram estes três acidentes.

Numa nota mais optimista, a 16 de Julho de 1948 seria inaugurada a primeira loja dos TAP localizada na Praça Marquês de Pombal (Rua Braamcamp nº 2) em Lisboa. No ano seguinte são abertas as linhas Lisboa - S. Tomé (6 de Março) e Lisboa - Londres '*Northolt*' (27 de Maio). Os primeiros anos da década de 50 foram para os TAP de alguma estabilidade, já que a rede explorada se manteve constante (Porto, Madrid, Paris, Londres, S. Tomé, Luanda e Lourenço Marques, sendo esta última realizada agora com equipamento fretado à DTA desde Luanda), assim como a frota constituída por 6 "*Dakota*" 3 "*Skymaster*" e o já referido Beechcraft UC-45B de treino. A frota dos "*Dakota*" realizou em 1951 5.425 horas voadas, num total de 1.341.700 kms. Quanto ao "*Skymaster*" coube-lhe 1.835 horas e 546.800 km. O pequeno Beechcraft UC-45B fez apenas 40 horas e 11.500 km. Nessa altura os TAP tinham cerca de 450 funcionários, dos quais 64 eram pessoal de voo, 201 da manutenção, 126 da área de exploração e comercial e ainda 52 administrativos. O número de passageiros transportados ultrapassou



pela 1ª vez em 1951 a marca dos 20.000.

Os TAP, que até 1953 funcionavam como um serviço especial do Estado, constituíram-se então em Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada (SARL), absorvendo a Aero-Portuguesa, empresa que entretanto deixara de operar nas ligações entre Lisboa e Marrocos. A alteração do estatuto da agora TAP, pela sua transformação em companhia privada a 1 de Junho de 1953, veio dar origem a um período de forte expansão e desenvolvimento. Na sequência da fusão com a Aero-Portuguesa passou a TAP a operar as linhas de Tanger e Casablanca. Apenas um ano após a constituição da TAP - SARL, em 1954, foram encomendados três novos aviões, os Lockheed L-1049 G "Super Constellation". Estes eram os mais modernos aparelhos de Longo Curso existentes na época. Pela primeira vez na história da companhia eram encomendados aparelhos novos que permitiam aos TAP competir com as suas congéneres nas rotas de África e América do Sul, o que até então não acontecia, pelo menos em termos de qualidade de serviço. A entrada ao serviço destas aeronaves representou também um significativo progresso em termos de rapidez, lotação e capacidade no transporte de carga.

Recorde-se que no início das suas actividades a companhia dispunha apenas de aviões "Dakota", que na versão utilizada podiam transportar até 21 passageiros e 2.700 kg de carga útil, a uma velocidade cruzeiro de 270 km por hora. Por sua vez os DC-4 "Skymaster" transportavam 44 passageiros, 5500 kg de carga útil a uma velocidade cruzeiro de 370 Km por hora. Os novos "Super Constellation" podiam porém transportar 83 passageiros e 15.000 kg de carga útil a uma velocidade cruzeiro impressionante para a época de 530 km por hora. Um enorme salto quantitativo e qualitativo para a empresa. Estes aviões foram recebidos em 1955 (CS-TLA, CS-TLB e CS-TLC), sendo suplementados por outra unidade alugada temporariamente em 1958 (CS-TLD) e mais dois aviões alugados em 1961 (CS-TLE e CS-TLF) com opção de compra. ►

* Deu o SAC origem à Direcção Geral da Aeronáutica Civil (DGAC) a 1 de Janeiro de 1947, posteriormente designada por Direcção Geral da Aviação Civil e actualmente Instituto Nacional da Aviação Civil (INAC), criado a 15 de Maio de 1998 pelo Decreto-lei nº 133/98.

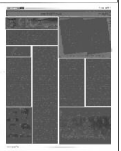
www.voaportugal.org
geral@voaportugal.org



O Skymaster CS-TSC descolando da Portela em 1948



O CS-TLA na fábrica da Lockheed pouco antes da sua entrega aos TAP



As cores que os Dakota dos TAP ostentaram

