

# O PROJECTO FEIERABEND E A COMPRA DO FIAT G.91

1ª PARTE

Foto: Col. T.Gam. José Nico



Alferes José Nico em  
Leipheim, em Dezembro  
de 1965, junto a um  
G.91 R/3 alemão

Texto José Matos

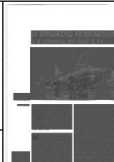
Corriam os anos 60, quando Portugal comprou, na Alemanha, um lote de aviões Fiat G.91 para serem usados na guerra ultramarina. O processo de aquisição seria conduzido com algum secretismo sendo denominado de projecto *Feierabend* pelas entidades alemãs. Os aviões seriam vendidos com base no princípio da ajuda recíproca entre parceiros da NATO e para fins defensivos nesse âmbito, mas o seu verdadeiro destino seria África.

No começo de Agosto de 1965, Salazar recebia em Lisboa, no forte de Santo António do Estoril, onde passava férias, o Secretário de Estado alemão dos Negócios Estrangeiros, Rolf Lahr, que era portador de uma carta do chanceler Erhard, que resolvia um diferendo que se arrastava há vários meses entre Portugal, a República Federal da Alemanha (RFA) e o Canadá. O diferendo dizia respeito à venda a Portugal de aviões F-86 Sabre Mk.6 ao serviço da *Luftwaffe* que tinha sido vetada pelo Canadá, um veto que tinha gerado um problema diplomático complicado para o governo do chanceler Erhard que

na carta expressava agora o seu agrado por se ter encontrado "uma resolução satisfatória para as duas partes envolvidas".<sup>1</sup> A solução encontrada passava pela possibilidade de Portugal comprar outro tipo de avião de combate. Esta possibilidade iria conduzir à compra de 40 aviões Fiat G.91 R/4 para serem usados na guerra de África.

A intenção do chanceler era continuar a apoiar Portugal, mas depois do problema canadiano, Erhard achava que futuros fornecimentos de armas tinham que reger-se por uma nova cláusula: "as armas e aparelhos que a República Federal da Alemanha venderá ou cederá a Portugal dentro do espírito de reciprocidade do Acordo de 15 de Janeiro 1960 serão utilizados unicamente em Portugal para fins de defesa no quadro do Tratado do Atlântico Norte". A justificação para tal cláusula era, nas palavras do chanceler, motivada pelas dificuldades que a RFA tinha em tomar atitudes que pudessem ser interpretadas como favoráveis a Portugal, porque poderiam "ter consequências nefastas" para a política externa alemã e em última instância para a questão da reunificação alemã, onde o chanceler precisava de todo o apoio "de amigos e aliados".

<sup>1</sup> Carta do Chanceler Ludwig Erhard para Oliveira Salazar, 2 de Agosto de 1965 – *Politisches Archiv des Auswärtigen Amtes (PA-AA)*, B 02, 151.



No mesmo sentido se pronunciou Lahr que explicou a Salazar e ao Ministro dos Negócios Estrangeiros, Franco Nogueira, que a RFA estava a ter problemas com países do bloco afro-asiático, que ameaçavam reconhecer a República Democrática Alemã, caso Bona continuasse com a sua política de apoio militar a Portugal.<sup>2</sup> É óbvio que não era intenção da RFA suspender esse apoio, mas ser apenas mais prudente em futuros fornecimentos, uma posição compreendida pelos governantes portugueses.



Fiat G.91 R/1 da Força Aérea Italiana

Um mês depois da visita de Lahr, as Forças Armadas Alemãs fornecem a Portugal uma lista dos aviões que poderiam substituir o Sabre Mk.6. A opção portuguesa recaiu sobre o G.91 R/4, uma versão do Fiat que a Alemanha tinha comprado no final de 1961 depois da Grécia e da Turquia o terem recusado. Várias versões do G.91 tinham sido produzidas pela Fiat/Aeritalia para a Força Aérea Italiana (versões R/1; R/1A; R/1B) e também pelo consórcio alemão Flugzeug-Union Süd – um consórcio liderado pela Dornier, mas com a colaboração da Messerschmitt e da Heinkel – (versão R/3). A versão R/4 tinha sido produzida directamente pela Fiat/Aeritalia e destinava-se à Grécia e Turquia.<sup>3</sup> O G.91 R/4 era praticamente semelhante ao R/1 da Força Aérea Italiana, tendo apenas a diferença de ter mais dois pontos de fixação nas asas para levar armamento e de usar os mesmos aviônicos que a versão R/3.<sup>4</sup> Dois R/4 chegaram mesmo a receber as insígnias da Força Aérea Helénica<sup>5</sup> e a Fiat deu na base de Larissa um curso de formação para pilotos e técnicos<sup>6</sup>, mas a Grécia decidiu não receber o G.91 e a Turquia optou pela mesma decisão. Como consequência, os 50 aviões produzidos foram para a Alemanha para a base de treino de caça em Fürstentfeldbruck, perto de Munique. O avião tinha pouco interesse para a linha da frente, pois embora tivesse a mesma capacidade de armamento que o R/3 usado pela Luftwaffe, o seu poder de fogo (quatro metralhadoras de 12.7 mm) era fraco quando comparado com os dois canhões de 30 mm do R/3. Sendo assim, a Alemanha não teria qualquer problema em vendê-lo a Portugal.

No seguimento da proposta alemã, é pedido à Direcção do Serviço de Material (DSM) da Força Aérea

um parecer sobre o aparelho, tendo sido o pedido encaminhado para o major Gomes do Amaral que em 1965 era o chefe da Repartição de Operações do Estado-Maior da Força Aérea. Este oficial prestou serviço na Guiné com o F-86F Sabre durante alguns meses e tinha uma opinião negativa quanto ao uso do Sabre em operações de contra-guerrilha. O que Portugal precisava em África era de um avião de apoio táctico, robusto, de grande versatilidade e capaz de operar em territórios sem grandes infra-estruturas de apoio. Com base em documentação técnica fornecida pela DSM, Gomes do Amaral analisa as características do avião italiano e conclui que o Fiat é adequado para operações tácticas em África. O parecer é verbal, mas, depois de contactar com o avião, escreverá mais tarde um artigo para a revista da Força Aérea – Mais Alto, em que explica de forma mais detalhada as razões do Fiat ser uma boa escolha.<sup>7</sup> O G.91 tinha boa manobrabilidade a baixa altitude, podia operar em pistas semipreparadas, inclusive pistas de relva, devido ao seu reduzido peso, à configuração especial do trem de aterragem e ao uso de pneus de piso largo e baixa pressão, podia também aterrar em curtas distâncias graças ao pára-quedas de travagem, era um avião de manutenção simples com um motor fiável e uma simplicidade na grande maioria dos seus sistemas, tinha um sistema de navegação auto-suficiente, que permitia actuar sem necessidade de qualquer ajuda-rádio ou radar em terra, era blindado nos pontos mais sensíveis, principalmente depósitos de combustível e cabine de pilotagem e era compatível com todo o armamento da Força Aérea. Podia ser equipado também com câmaras fotográficas no nariz, muito úteis para missões de reconhecimento.

Entre 6 e 8 de Outubro de 1965 decorrem em Lisboa, na Comissão Mista Luso Alemã (CMLA), conversações para a celebração de um contrato de compra e venda. A proposta alemã é de 40 aviões por 17.5 milhões de marcos alemães (DM), com oferta de sobressalentes, equipamento de apoio em terra, 10 motores de reserva e uma inspecção especial aos aviões, o que nas contas do chefe da delegação alemã, o próprio Secretário de Estado da Defesa, Werner Knieper, era um preço muito baixo por todo o conjunto. Durante as reuniões, o governante alemão chega mesmo a avançar com uma estimativa de custo dos equipamentos em questão.

EQUIPAMENTO	CUSTO ESTIMADO (NOVO)
40 aviões Fiat G.91 R/4	58.000.000 DM
10 motores	2.500.000 DM
Equipamento de apoio em terra	
+ sobressalentes	4.400.000 DM
Inspecção aos aviões	500.000 DM
<b>Total</b>	<b>65.400.000 DM</b>

2 Ofício da Embaixada de França em Lisboa, 18 de Agosto de 1965 – *Archive du Ministère des Affaires Étrangères, Europe/Portugal (1944-1971)* / Volume 108.

3 Richard J. Caruana, *Fiat G.91 – Warpaint Series n.º48*. Warpaint Books Ltd, 2004. p. 10

4 Giorgio Apostolo, *The Fiat G.91 – Aircraft Profile n.º119*. Profile publications, 1966. p. 10

5 Caruana, p. 23  
6 Apostolo, p. 10

7 Orlando Gomes do Amaral, *Fiat G.91*, Revista Mais Alto n.º 83, Março de 1966, p. 6-7.



"Se não tivesse a certeza absoluta do apoio do meu ministro creio que não seria possível justificar um preço tão baixo perante as outras autoridades do governo", comentará Werner Knieper durante as negociações.<sup>8</sup> A proposta era semelhante à feita para os F-86 canadianos, embora o preço dos Sabre fosse mais baixo (14.4 milhões de marcos), mas a delegação portuguesa considerava o Fiat mais recente e com maior potencial de utilização, além da vantagem dos sobressalentes para as primeiras mil horas de voo, que no caso do Sabre teriam de ser negociados à parte.

Durante as conversações é também definido o calendário de entrega dos 40 aviões comprometendo-se o representante alemão a fazer todos os esforços para entregar os aviões dentro do prazo previsto.

MÊS	Nº DE APARELHOS
Novembro	4
Dezembro	4
Janeiro	6
Fevereiro	6
Março	6
Abril	6
Maió	6
Junho	2

Uma das questões que preocupa os representantes portugueses durante as negociações é a questão dos sobressalentes para além das primeiras mil horas de voo. A esse respeito, o chefe da delegação portuguesa, o Vice-Almirante Sousa Uva, interroga Werner Knieper em relação aos sobressalentes, comuns aos dois tipos de aviões R/3 e R/4, "que nós viremos a ter necessidade de futuro, uma vez esgotadas as mil horas de voo, poderemos contar com o recurso directo às forças armadas alemãs (...)?"<sup>9</sup> A questão tinha obviamente razão de ser, pois deixando a Luftwaffe de operar com o modelo R/4, deixaria de ter em stock peças para este modelo. Em resposta, o governante alemão refere que além do material em stock será sempre possível recorrer à indústria alemã, que tem capacidade de produzir sobressalentes para este modelo do Fiat. É assim elaborado um projecto de contrato para ser assinado em Março de 1966, durante uma visita do ministro alemão da defesa.

O documento começa logo por definir, no primeiro ponto, que a República Federal vende a Portugal, além dos 40 aviões, equipamento de terra e ensaio, 10 motores de reserva e sobressalentes para o 1º e 2º escalão para mil horas de voo, além de outros indicados numa lista enviada para Lisboa em Dezembro de 1965. Refere igualmente que a Alemanha não dá quaisquer garantias pelo material, embora esteja todo operacional e esteja prevista uma inspecção especial antes dos aviões partirem. O projecto de contrato estipula também que a Alemanha dará todo o apoio ad-

ministrativo para a aquisição de sobressalentes, além de instrução aos pilotos e técnicos e que os locais de entrega dos aviões serão a WSLw 50, em Fürstenfeldbruck (nove aviões) e o LwPkRgt 1 em Erding (31 aviões). O documento determina também que "a partir da entrega, Portugal será detentor dos aviões (...) e o único responsável por prejuízos a terceiros que possam resultar da utilização dos aviões". Quanto ao pagamento, é definido que o mesmo será feito em quatro tranches, as duas primeiras de três milhões de marcos cada



uma, uma terceira de 4,5 milhões de marcos e finalmente uma quarta de 7 milhões de marcos, sendo o último montante compensado "com créditos portugueses resultantes de fornecimentos de compensação às Forças Armadas Alemãs"<sup>9</sup>.

### MISSÃO A LEIPHEIM

Com os primeiros aviões prestes a chegar, o Vice-Chefe do Estado-Maior da Força Aérea (VCEMFA), General Ponte Rodrigues, nomeia a lista do pessoal a enviar a Alemanha para a adaptação ao avião, sendo esta aprovada pelo Chefe do Estado-Maior (CEMFA), General Corte Real, por despacho de 28 de Outubro de 1965. Na lista constam nove pilotos (seis oficiais e três sargentos) e um grupo técnico com 20 elementos (quatro oficiais e 16 sargentos).<sup>10</sup> A lista dos pilotos convocados é a seguinte:

Maj. PILAV Orlando José Saraiva Gomes do Amaral  
Maj. PILAV Armando Augusto dos Santos Moreira  
Ten. PILAV Fernando de Sousa Moutinho  
Ten. PILAV Egdíio Avelino Lopes  
Ten. PILAV José Luís Lopo Tuna  
Alf. PILAV José Francisco Fernandes Nico  
SAj. PIL António Higinio Paula da Mota Cardoso  
SAj. PIL António Godinho Ferreira  
1Sar. PIL Fernandes Esteves Guerra

O chefe da missão é o Major Orlando Gomes do

Alferes Nico com instrutores alemães junto a um Fiat T/2

<sup>8</sup> Informação da Delegação Portuguesa à Comissão Mista Luso Alemã para o Ministro da Defesa Nacional. Assunto: Contrato de compra de 40 aviões G.91, 29 de Junho de 1966, p. 4, ADN/F4/25/57/19.

<sup>9</sup> Contrato de compra de 40 aviões G.91 R-4 e equipamento, 16 de Fevereiro de 1966, ADN/F4/25/57/19.

<sup>10</sup> Estado-Maior da Força Aérea, 3ª Repartição. Assunto: Projecto Feierabend, 29 de Outubro de 1965, ADN/F4/25/57/19.

<sup>11</sup> Estado-Maior da Força Aérea, 3ª Repartição. Relatório da missão à Alemanha relativa ao Projecto Feierabend, 17 de Março de 1966, ADN/F4/25/57/19.

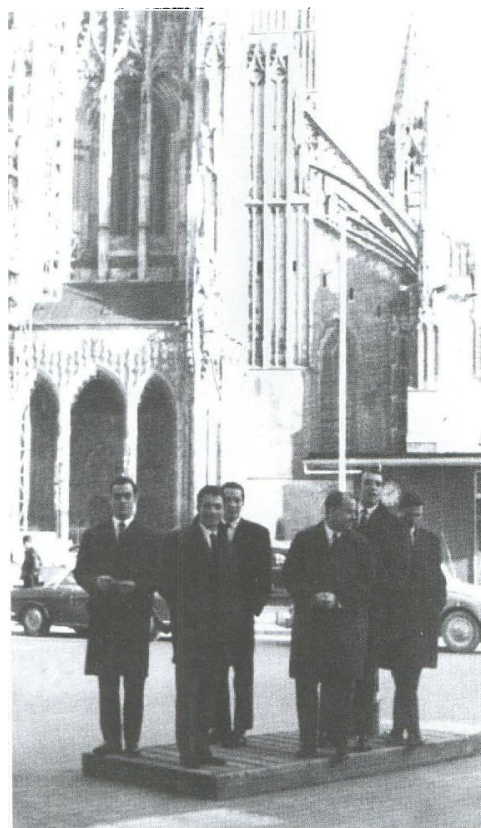


Amaral que fará depois um relatório detalhado da estadia na Alemanha.<sup>11</sup> No documento, Gomes do Amaral relata além dos objectivos da missão, as dificuldades encontradas e as possibilidades do avião. A partida ocorre a 12 de Novembro, uma sexta-feira, num DC-6 da Força Aérea, que aterriza em Colónia, onde o grupo passa o fim-de-semana. Só na segunda-feira seguinte é que voam num *Noratlak* da *Luftwaffe* para a base de Leipheim, a sul de Colónia. No entanto, o envio dos portugueses para Leipheim é estranho, pois a instrução no Fiat era da responsabilidade da base de Fürstenfeldbruck, perto de Munique. Mas, provavelmente, por razões políticas e de algum secretismo, a instrução é dada em Leipheim, o que provoca problemas de diversa ordem aos militares portugueses, como contará mais tarde o Major Gomes do Amaral. Na verdade, tanto em Fürstenfeldbruck como em Leipheim, os comandos das bases só tomam conhecimento que vão receber os portugueses dois dias antes da chegada e, por isso, "não tinham nada organizado para iniciar a instrução". Chegam mesmo a pensar que vão receber pilotos negros de Angola com pouca ou nenhuma experiência em aviões. Acaba por ser a delegação portuguesa a elaborar o esboço de um plano de instrução, que é aceite pelos alemães.

Alguns dos pilotos portugueses em Colónia, antes de seguirem para Leipheim

A operação do G.91 é totalmente desconhecida para os portugueses, mas com a experiência acumulada na utilização do F-86F *Sabre*, pilotos e pessoal da manutenção das várias áreas vão assimilando o novo avião. Os pilotos fazem entre quatro a oito horas de voo, um número suficiente, "dada a experiência de que já eram possuidores". Os mecânicos de material aéreo ficam habilitados para fazer "toda a manutenção de 1ª e 2ª linha, o mesmo acontecendo com os mecânicos de instrumentos e electricistas". Quanto aos mecânicos de armamento, a instrução incide principalmente sobre a cadeira de ejeção Martin-Baker, uma vez que o armamento é semelhante ao já usado em Portugal. Em relação ao equipamento de navegação do avião (PHI e radar Doppler), os especialistas de electrónica acabarão por ser os únicos a não receber toda a instrução necessária para fazer a manutenção de base, pois na "Força Aérea Alemã, a manutenção destes equipamentos ao nível base limita-se ao teste e substituição de componentes". Sendo assim, não tinham muito para aprender em Leipheim, tendo regressado a Portugal mais cedo.

Gomes do Amaral é o primeiro a voar num avião de instrução bilugar (G.91T) e a primeira impressão que colhe é negativa, pois apercebe-se facilmente de que o avião é instável em termos de manobrabilidade, devido ao facto de ser mais longo que a versão monolugar, apesar de ter a mesma superfície alar e o mesmo motor, o que o torna instável. Só depois de voar no monolugar é que fica agradado com a manobrabilidade do Fiat. Chega mesmo a estar pronto para ser o



primeiro piloto português a voar num G.91 monolugar, mas no dia do voo, ao entrar para o avião, toca inadvertidamente em algum componente da cadeira ejectora que deixa o pára-quadras solto, ficando assim impedido de voar. Acaba por ser o Tenente Moutinho, que estava em espera na pista, a ter a honra de ser o primeiro português a voar num G.91 monolugar.<sup>12</sup>

Entretanto, dois engenheiros aeronáuticos que faziam parte da equipa técnica deslocam-se a Fürstenfeldbruck, onde estavam os aviões a ser testados depois da inspecção especial a que tinham sido submetidos e também a Whan, onde se processava administrativamente todo "o fornecimento de aviões, motores, sobressalentes e material de apoio," a Diepholz, onde seriam entregues todos os sobressalentes e equipamentos auxiliares e ainda à fábrica da Dornier em Munique. Em Fürstenfeldbruck conseguem saber que os aviões "vêm com 600 horas ou dois anos para operarem sem IRAN<sup>13</sup> e equipados com motores novos e cadeira de ejeção Martin-Baker do último modelo". Descobrem ainda que "estiveram nove meses parados, devido à falta de pessoal na Força Aérea Alemã, mas devidamente acondicionados."<sup>14</sup>

#### NA SEGUNDA PARTE:

- A chegada dos primeiros aviões;
- O Fiat na imprensa;
- O problema dos sobressalentes;
- Faltam motores.

11 Estado-Maior da Força Aérea, 3ª Repartição. Relatório da missão à Alemanha relativa ao Projecto *Feierabend*, 17 de Março de 1966, ADN/F4/25/57/19.

12 Informação prestada ao autor pelo coronel Gomes do Amaral.

13 IRAN - *Inspection and Repair As Necessary*.