



1965-1993

# O FIAT G91

**CONTRIBUTO PARA A DEFESA  
DA ÁFRICA PORTUGUESA  
E RESPOSTA À GUERRA FRIA**

Texto Tenente-General António Mimoso e Carvalho

Piloto de Fiat G91 entre 1978 e 1993.

Comandante da Esquadra 301 de agosto de 1985 a abril de 1988.

Passados 50 anos da chegada a Portugal desta inesquecível aeronave é a oportunidade para recordar os 27 anos de intensa atividade aérea operacional nos céus de África, da Europa e do Atlântico.

Legenda da página 5.

Base Aérea nº12,  
Bissalanca, primeiro  
semestre de 1966. Fiat  
G91 R4 na fase de  
montagem, já com  
a aplicação da boca de  
tubarão

## AVIAÇÃO DE INTERVENÇÃO

**E**m maio de 1964, após ter tomado posse do cargo de Comandante-chefe na Guiné o General Arnaldo Schultz, então com responsabilidades também como Governador da província, apesar de uma situação operacional em franca evolução pela contenção do ímpeto inicial das ações de guerrilha, teve que enfrentar a perda de uma componente fundamental do seu dispositivo de forças: os F-86F *Sabre*.

A melhoria sentida internamente naquele Teatro correspondia, por outro lado, a um reforço das campanhas do PAIGC junto dos fóruns internacionais e dos

ser descurada, apesar das limitações por falta de radares de detecção e alerta, mesmo reconhecendo que violações do espaço aéreo, apesar de referidas, até à data, nunca tinham sido positivamente identificadas.

Paralelamente, a sua contribuição no apoio aéreo às forças de superfície, nada desprezável em função do poder de fogo disponível e sua efetividade, com retorno muito positivo no moral das forças terrestres e navais e mesmo na população não simpatizante com o inimigo, era significativa no contexto específico deste Teatro.

Será ainda de considerar a necessidade de execução

Crédito SDFACAV



Alverca, 1966. Fiat  
G91 do modelo R4,  
caça-bombardeiro,  
equipado com quatro  
metralhadoras  
Browning 12.7 mm

países defensores das "autodeterminações e independências" com um retorno muito favorável nos apoios políticos, correspondente reforço em material militar e acessórios-combatentes de diversos países de orientação comunista.

A pressão internacional sobre Portugal, com especial incidência dos Estados Unidos da América desde 1963, no que se referia ao impedimento do emprego de aeronaves militares recebidas ao abrigo do MDAP (*Mutual Defence Assistance Program*) no exterior do Teatro europeu e atlântico, ou seja, fora do âmbito das atividades da NATO, constituiu-se como forte constrangimento.

Em termos operacionais a permanência do Destacamento Permanente da Esquadra 51 da Base Aérea nº 5, Monte Real, com os aviões F-86F *Sabre* no Teatro da Guiné permitia ao comando dispor de meios dissuasores para se oporem a ações de inimigos potenciais, podendo responder, de forma efetiva, se necessário, contra eventuais incursões aéreas ou mesmo atuar em retaliação. Estas aeronaves eram assim insubstituíveis à missão de defesa aérea que não podia

de missões independentes da Força Aérea, requisito que muitas vezes não era entendido, ou mesmo esquecido, pela generalidade da cadeia de comando das forças nacionais quando da repartição do esforço pelas várias ações aéreas. Os aviões de intervenção eram assim essenciais e insubstituíveis, em função do tipo de ameaça e da capacidade de resposta pelo seu potencial de fogo e que era requerido, tanto no interior como no exterior do território, por necessidade ou represália quando adequado e conveniente às operações em curso.

Considerando que o dispositivo permanente de aviões de combate à época, no Aeródromo Base nº 2, em Bissalanca, se resumia a oito F-86F *Sabre* e oito T-6 *Harvard*, perder metade dos meios com a agravante de serem os de maior potencial de combate, mesmo com o eventual reforço do número de T-6 *Harvard*, tornava-se quase impensável no contexto do cenário de guerra da Guiné. Em paralelo, suspender a utilização dos Lockheed P2V-5 *Neptune* que embora habitualmente estacionados na ilha do Sal, em Cabo Verde, destacavam por longos períodos em Bissau, piorava substancialmente o cenário operacional.



Em Angola o dispositivo ficou consolidado desde julho de 1961, quando se constituiu a Esquadra de F-84G *Thunderjet*, na Base Aérea nº 9, Luanda, reativando-se uma frota que se encontrava em fase de abate e que deu a resposta possível aos requisitos operacionais da província. Estes aviões associados aos Lockheed PV-2 *Harpoon* permitiram responder às ações de reconhecimento, bombardeamento e apoio de fogo até 1972, ano em que ficaram fora de serviço sendo substituídos pelos Douglas B-26 *Invader* com a mesma missão.

Por sua vez, em agosto e setembro de 1964 agravaram-se também as ações de guerrilha em Moçambique com um cenário preocupante a necessitar de meios aéreos para intervenção rápida e com elevado poder de fogo. Em 1966, o destacamento temporário dos F-84G *Thunderjet* e Lockheed P2V-5 *Neptune* nesta província, ligado à chamada "Guerra do Petróleo" em consequência do embargo decretado pela Grã-Bretanha provocado pela declaração unilateral de independência da Rodésia, reforçou o requisito urgente de aviões caça-bombardeiros.

É neste contexto que perante a pressão internacional, no outono de 1964, terminaria a atividade aérea dos F-86F *Sabre* com o seu regresso à Metrópole, findos 38 meses de atividade aérea nos céus da Guiné. Anos mais tarde, em 1971, para fazer face a uma insistentemente e previsível ameaça à integridade do espaço aéreo da Guiné, que na realidade nunca terá chegado a existir, voltaram a estar preparados com pilotos nomeados para novo destacamento, que não se concretizou.

A procura de soluções alternativas urgentes para repor os aviões de intervenção foi transversal, equacionando-se mesmo a retração permanente dos próprios F-86F *Sabre* para Cabo Verde ou a atribuição de F-84G *Thunderjet* ao Teatro, reavaliando a situação anteriormente ventilada em agosto de 1959, contudo ambas as hipóteses não se consideraram aceitáveis.

## UM REQUISITO CONSENSUAL

Desde 1956 que a visão estratégica para Portugal do Subsecretário de Estado da Aeronáutica Kaúlza Oliveira de Arriaga, incluía a instalação do Poder Aéreo nas Províncias Ultramarinas em África o que só conseguiu, muito timidamente a partir de 1958, por falta de apoio institucional.

Quer fosse por carências orçamentais, equilíbrios na distribuição de dotações pelos ramos das Forças Armadas, não concordância de princípios, por mera inércia do sistema ou incompatibilidades individuais, estes atrasos vieram a revelar-se altamente prejudiciais ao reequipamento, à instalação da Força Aérea e ao nível de prontidão do pessoal e dos meios aéreos nos vários Teatros.

Neste sentido, a progressiva ação dos movimentos de libertação, fundamentalmente no contexto interna-

cional, condicionaram a Força Aérea Portuguesa, que teve que atuar não como sabia e queria, mas conforme foi possível. Teve assim que se adaptar continuamente e procurar atualizar os seus meios, de forma a poder responder com êxito às múltiplas missões exigidas pela guerra nos Teatros de Operações de África.

Como resultado da não concretização antecipada das aquisições necessárias de material e dada a entrada em vigor das sanções votadas na ONU contra Portugal, cujo efeito provocou o embargo por parte dos principais países fornecedores, a aquisição de material e equipamentos efetuou-se quase exclusivamente em mercados

Alverca, abril de 1966. As 40 aeronaves Fiat G91 R4 começaram a ser recebidas no final de 1965 e mantiveram a camuflagem alemã. Logo no início de 1966 aplicou-se a pintura da boca de tubarão nas aeronaves que se encontravam nas OGMA

Crédito Luis Tavares



Crédito Luis Tavares



paralelos, sem grande possibilidade de escolha, apenas com algumas exceções como os helicópteros e as aeronaves ligeiras.

Com o incremento exponencial dos apoios internacionais ao PAIGC e a evolução da guerra, confirmou-se o requisito operacional quanto à necessidade e ine-

vitabilidade de encontrar substitutos para os F-86F Sabre e colocar novamente meios de intervenção com capacidade ofensiva na Guiné.

O esforço governamental concentrou-se na procura de uma solução que começou a desenhar-se com a hipótese de obtenção de interceptores Canadair CL-13 Sabre Mk.6, construídos pela Canadair Company de Montreal no âmbito CMAP (*Canadian Mutual Aid Programme*), utilizados pela República Federal Alemã (RFA). Contudo, não se concretizou por veto do Canadá, apesar da Força Aérea Portuguesa ter chegado a enviar pilotos e pessoal de manutenção à Ale-

meirias (FCMO) pelo Governo Português, por compensação do pagamento desta última tranche à RFA por conta dos aviões Fiat G91.

A compra a preço vantajoso destes 40 Fiat G91, modelo R4 equipados com quatro metralhadoras Browning Colt T M3, calibre 12,7 mm, terá sido também interessante para a Alemanha pois permitiu a uniformização da sua frota Fiat G91, uma vez que no seu inventário ficaram a possuir apenas os modelos T3 e R3, estes equipados com dois canhões DEFA (*Direction des Études et Fabrications d'Armement*) de 30 mm.

Crédito Luis Tavares



Base Aérea nº 5, Monte Real, julho de 1973. Fiat G91 R4 pertencentes à Esquadra 51 e destinados à adaptação dos pilotos de combate nesta aeronave. Pintura cinzenta clara aplicada após o primeiro IRAN

manha para receberem instrução nesse tipo de avião.

Afastada esta hipótese e mantendo-se também as autoridades alemãs interessadas em prosseguir com as negociações no âmbito das facilidades na Base de Beja e projetos correlacionados, incluindo a utilização do território português pela Bundesluftwaffe (Força Aérea da República Federal Alemã), acabou por ser obtida uma solução consensual entre as delegações portuguesa e alemã da Comissão Mista Luso Alemã (CMLA). Através de um protocolo assinado em 8 de outubro de 1965 foi efetivada a compra de 40 aviões Fiat G91 R4, por 17,5 milhões de marcos alemães, incluindo sobressalentes e equipamento auxiliar.

O contrato acabou por ser assinado em março de 1966 quando os primeiros aviões já estavam a ser transferidos para a Guiné, representando um encargo de 127.750.000 escudos (7\$30 escudos por marco alemão) pagos em quatro tranches: duas em 1966, abril e outubro, uma terceira em janeiro de 1967 e a quarta em 1968 (correspondente a 7 milhões de marcos) através de uma encomenda de munições de 120 mm à empresa Fundação e Construção Mecânicas de

O modelo R4 tinha sido construído no início dos anos 60 no âmbito do MWDP (*Mutual Weapons Development Program*) pela Fiat de Turim para a Grécia e Turquia, ao abrigo dos contratos NATO MAP (*Mutual Assistance Program*). Ao serem recusados por estes países foram adquiridos para a Bundesluftwaffe, representando uma ajuda da Alemanha à indústria aeronáutica italiana.

Em novembro, na sequência da assinatura do protocolo, foram enviados para Leipheim (LKG 44) na Baviera, oito tripulações a fim de receberem a adaptação ao Fiat G91 e a 4 de dezembro de 1965 chegou às OGMA (Oficinas Gerais de Material Aeronáutico), em Alverca, o primeiro avião vindo de Furstenfeldbruck.

Devido às necessidades operacionais, após uma rápida inspeção de receção seguiram para a Base Aérea nº 5, Monte Real, quatro aviões que ficaram atribuídos à Esquadra 51 para adaptação e qualificação na aeronave dos pilotos com destino ao Ultramar. De seguida foram atribuídos à Guiné, mais tarde a Moçambique e posteriormente Angola, estes já no declínio da presença portuguesa em África.

## BATISMO DE FOGO. GUINÉ

Contrariamente à maior parte dos aviões recebidos durante o período do conflito em África, o Fiat G91 era um avião recente no inventário da Bundesluftwaffe cujas unidades aéreas do seu dispositivo só foram recompletadas em 1967. A diferença dos aviões vendidos a Portugal residia no tipo de armamento fixo disponível, na plataforma giroscópica e nos equipamentos de comunicações.

A partir de abril de 1966 começaram a ser montados na Base Aérea nº 12, Bissalanca, os primeiros Fiat G91, constituindo a Esquadra 121 *Tigres*, formada ini-

*Sabre* para ver novos aviões a equipar a esquadra de intervenção. Estava, portanto, coberto de razão quando, ao vê-los, os considerou como fundamentais para fazer frente às ameaças aéreas e como fator decisivo no combate ao PAIGC. Teria que esperar mais seis meses até se conseguir o ajustamento necessário a esta nova frota, com a introdução na cadeia de abastecimento de uns milhares de linhas de artigo que também só estabilizaram com novas aquisições de sobressalentes não inicialmente previstas, novos procedimentos no sistema de manutenção, novos equipamentos e uma forma diferente de olhar a especificidade dos equipa-



Bissalanca, 1967. Municiamento de Fiat G91 R4 da Esquadra 121 *Tigres*. A cabeça de tigre encontrava-se pintada em ambos os lados da fuselagem sobre a camuflagem inicial

cialmente pelo Tenente Egídio Lopes e ficando posteriormente sob o comando do Major Santos Moreira. A expectativa era grande, pois embora não fosse a primeira vez que aviões de reação cruzavam os céus da Guiné, este era um caça-bombardeiro vocacionado para as missões de ataque ao solo e reconhecimento, podendo empregar uma panóplia de armamento variável e ser equipado com máquinas fotográficas Vinten F95 alojadas no compartimento do nariz.

Após alguns dias de espera, pois a reserva de cartuchos de arranque do motor, sistema utilizado para pôr em marcha o avião, não sendo suficiente aumentou o suspense. No entanto, esta demora foi aproveitada não só para a organização da Esquadra, mas também para modificar o exterior do avião. Assim, caracterizados com uma nova pintura audaz e inconfundível, cedo se distinguiram pelo seu aspeto: duas vozes mandíbulas de tubarão, vermelho e branco, contrastando com o camuflado verde escuro e cinzento do extradorso e o azul do intradorso.

Apesar de todos os esforços o General Schultz teve que esperar um ano e meio desde a partida dos F-86F

mentos, motores e cadeiras de ejeção que acabaram por limitar a exploração inicial da frota. Apenas no último trimestre de 1966 se conseguiu atingir um nível de prontidão aceitável, o que não impediu que desde o mês de abril se tivessem vindo a executar, conforme possível, missões operacionais.

A partir de 1967, com o aumento significativo das ajudas internacionais e a entrada de militares cubanos nas operações, verificou-se um acréscimo da atividade do PAIGC com a melhoria do material bélico em utilização no Teatro. Como armamento antiaéreo existiam metralhadoras 12,7 mm, ZPU-1, 2 e 4 com armas de 14,5 mm instaladas no interior da Guiné e também canhões de 37 mm, estes posicionados no exterior junto à fronteira.

É neste ano que se começam a obter resultados significativos, invertendo-se a situação nas áreas de grande intensidade de fogo antiaéreo do Cantanhez e Quitafine, quase santuários devido à limitada realização de ações independentes da Força Aérea por falta de meios. A gravidade e importância deste tipo de situações no terreno e as ações de retaliação subse-





Crédito: Tenente-General P/LAV José Fernandes Nico



Crédito: Tenente-General P/LAV José Fernandes Nico

Bissalanca, 1967. Fiat G91 R4. **Em cima**, municiado com lançadores de foguetes 2x4x2,75 e bombas incendiárias 2x300 kg. **Em baixo**, municiado com bombas 2x200 kg e 2x2x50 kg

quentes parecia não serem compreendidas, ou reconhecidas, pelos outros ramos ao longo do conflito pois não os afetavam diretamente, focados que estavam exclusivamente em receber apoio direto pelo fogo às forças em operações, ou durante os ataques aos aquartelamentos e também nas ações de transporte geral e evacuações sanitárias.

A Guiné-Bissau, com cerca de 36.000 km<sup>2</sup>, confinando a Norte com o Senegal e a Oeste e Sul com a Guiné Conakry, onde se encontravam as bases de apoio do PAIGC, ajustava-se pela dimensão como cenário apropriado para o Fiat G91. Contudo, o clima adverso e a configuração do terreno, propiciando as ações de guerrilha, representaram obstáculos difíceis constituindo fatores determinantes no desenvolvimento das ações aéreas de reconhecimento fotográfico e visual, bombardeamento de posições inimigas, apoio de fogo, cooperação com outras forças e apoio ao emprego dos paraquedistas em ações conjuntas e independentes, reconhecimento armado e proteção a colunas terrestres e fluviais.

A partir de 1968 aumentaram os relatos de invasão

do espaço aéreo por aeronaves não identificadas, passando o fator ameaça aérea a ser considerado mais seriamente. Iniciaram-se os estudos para a adaptação da calha do míssil *Sidewinder* do F-86F *Sabre* ao Fiat G91, uma vez que este possuía de fábrica as provisões para este tipo de armamento, no entanto, esta configuração nunca seria utilizada em África.

Em 1973, surgiram pela primeira vez mísseis *Strela* (SA-7 *Grail* na designação NATO) orientados por infravermelhos, sendo atingidos três Fiat G91 incluindo o do comandante do Grupo Operacional, Tenente-Coronel Almeida Brito, cujo avião explodiu em voo, impedindo que o piloto se tivesse ejetado com sucesso à semelhança do que ocorreu com os dois restantes.

Após a surpresa inicial várias medidas foram tomadas. Além das missões se efetuarem a muito baixa altitude ou acima de 9.000 pés sobre o terreno, a recuperação dos passes de tiro era acompanhada de manobras evasivas a 4G's. Também, os aviões que tinham sido pintados de cinzento, depois de primeiro IRAN (grande inspeção), começaram a receber um camuflado homogêneo verde azeitona e as dimensões das insígnias nacionais foram substancialmente reduzidas.

O balanço da atividade aérea dos *Tigres* até à independência da Guiné resume-se a 10.000 horas voadas em oito anos de combate, seis aviões Fiat G91 destruídos e alguns danificados que regressaram à base.

## A SUL DO EQUADOR. MOÇAMBIQUE E ANGOLA

Desde a receção da frota Fiat G91 que se equacionava a ativação de subunidades aéreas em Moçambique com a atribuição de 16 aeronaves. Contudo, só no final de 1968 foram desembarcados no porto da Beira os primeiros aviões que depois de montados voaram para o Aeródromo Base nº 5, Nacala, constituindo-se em janeiro de 1969 a Esquadra 502 *Jaguars*, sob o comando do Capitão Fernando Fernandes.

Com a expansão das ações de guerrilha ao distrito de Tete, foi igualmente criada a Esquadra 702 *Escorpões*, que só destacou para o Aeródromo Base nº 7, Tete Chingosi, em janeiro de 1971, comandada inicialmente pelo Capitão Azambuja da Fonseca.

Além das missões de contra-subversão habituais, executavam-se com frequência missões de interdição e ataques independentes, existindo para tal três destacamentos permanentes em Porto Amélia, Aeródromo de Manobra nº 51, Mueda, e Nampula, onde estava sediado o Comando Avançado da 3ª Região Aérea. Em função das operações em curso efetuaram-se ainda destacamentos não permanentes no Aeródromo Base nº 6, Nova Freixo, Aeródromo de Manobra nº 61, Vila Cabral, e Base Aérea nº 10, Beira.

No Teatro de Operações em Moçambique as atividades dos guerrilheiros concentraram-se, inicialmente nos distritos de Niassa e Cabo Delgado e posteriormente em Tete. Contudo, foi no Planalto dos Macondes, zona de densas florestas, que se verificou maior oposição às operações. Nesta área encontravam-se as bases rebeldes, "Beira" entre Mueda e Nangade, "Gungunhana" e "Moçambique" no Vale do Rio Mueru. Destruídas por várias vezes, mas rapidamente reconstruídas devido à morfologia do terreno, estas bases eram fortemente protegidas com armamento anti-aéreo, peças de 12,7 e 14,7 mm.

O primeiro avistamento do míssil *Strela* neste território foi a 10 de abril de 1974, sendo disparado contra uma formação de dois aviões, mas com resultados negativos. Uma versão do míssil mais recente, caracterizado pela ausência de fumos durante a combustão inicial e trajeto, o que o tornava extraordinariamente difícil de detetar, terá sido utilizado neste Teatro.

No início de outubro de 1974, com a proximidade da independência da Província, a retração do dispositivo iniciou-se com a transferência dos aviões de Tete para Nacala, sendo então desmontados e transferidos pela Esquadra de Transportes Aéreos Militares (TAM) para Luanda, Angola.

Os Fiat G91 foram colocados na Base Aérea nº 9, Luanda, ficando a ocupar a Esquadra dos F-84G *Thunderjet*, *Magníficos*, que já se encontravam fora de serviço desde 1972. Esta Esquadra foi comandada inicialmente pelo Capitão Damásio Teixeira.

Durante o curto período de operações no território angolano, entre novembro de 1974 e outubro de 1975, a missão atribuída limitou-se essencialmente à execução de ações de reconhecimento para atualização do posicionamento das forças dos diversos movimentos independentistas. Foram também efetuados acompanhamentos às colunas de viaturas enquadradas por forças militares que procediam à evacuação das populações dos diversos distritos e que convergiam para a capital. Estes sobrevoos tornaram-se essenciais na dissuasão de grupos armados que se encontravam nos diversos percursos e na estabilidade e confiança das colunas em movimento.

Para a execução destas missões foram realizados destacamentos no Aeródromo Base nº 3, Negage, Aeródromo Base nº 95, Cabinda, Nova Lisboa e Benguela. Das últimas missões destacam-se a única ação de fogo em Angola, em novembro 1974, contra um posto fronteiriço, posição esta ocupada ilegalmente pela FLEC, no enclave de Cabinda a Norte, a atividade na Operação Raio Azul, iniciada em março de 1975 em apoio à implementação das medidas no campo militar decorrentes do Acordo de Alvor, e a Operação Santa Bárbara em julho, apoiando a retração do dispositivo da Força Aérea em Angola.

Crédito AHFA



Crédito Tenente-General PIUV José Fernandes Nico



Crédito Tenente-General PIUV José Fernandes Nico



**Em cima**, destacamento permanente em Porto Amélia, Moçambique, 1973. Fiat G91 R4 da Esquadra 502 *Jaguars* equipado com depósitos de combustível nas estações internas e municiado com bombas 2x2x50 kg. **Ao centro**, Base Aérea nº 9, Luanda, Angola, 1975. Fiat G91 R4 anteriormente pertencente à Esquadra 702 *Escorpiões*, de Moçambique, sendo bem visível no lado esquerdo da fuselagem o símbolo de esquadra. **Em baixo**, Luanda, 1975. Linha da frente com Fiat G91 R4 provenientes das Esquadras 502 e 702, de Moçambique.





Crédito Tenente-General PILAV António Mimoso e Carvalho



Crédito Tenente-General PILAV António Mimoso e Carvalho



Crédito Tenente-General PILAV António Mimoso e Carvalho

Em cima, Base Aérea nº 6, Montijo, 1977. Um dos primeiros Fiat G91 R4 regressados de África que constituíram a Esquadra de Ataque ao Solo e Reconhecimento, ainda com a pintura antimíssil cuja aplicação se iniciou no segundo trimestre de 1973. Ao centro, Montijo, 1978. Um dos Fiat G91 R3 recebidos da Alemanha em 1976 equipados com dois canhões DEFA de 30 mm. Em baixo, Montijo, 1979. Linha da frente, com Fiat G91 R4 e R3 estacionados na pista secundária 01-19.

De referir ainda as demonstrações aéreas executadas sobre os autódromos de Benguela e Luanda, em que os Fiat G91, liderados pelo Capitão António Gomes, utilizaram pela primeira vez em Portugal fumos brancos neste tipo de aeronaves.

Com o último voo em Angola contam-se 9.000 horas voadas a sul do Equador e mais de nove anos de serviço em ambiente de combate, sendo a Força Aérea Portuguesa a única que utilizou este avião em operações reais, em condições adversas e em três Teatros distintos e muito distantes da retaguarda, onde se situava a sua base principal de apoio para a realização de grandes inspeções. O Fiat G91 provou e confirmou ser um caça-bombardeiro ligeiro, muito versátil no apoio tático, sendo contudo limitado pelo seu curto raio de ação, reduzida capacidade de transporte de armamento e falta de equipamento adequado à execução de ações noturnas.

## OUTRAS AMEAÇAS, NOVOS DESAFIOS. CONTINENTE. MONTIJO

Após a indefinição inicial que se seguiu à Revolução de 25 de Abril, a Força Aérea, logo no verão de 1974, definiu as linhas de orientação para o curto prazo, consciente da necessidade de um reposicionamento dos meios aéreos, devido à retração do seu pessoal e material da Guiné. Tendo em vista o seu papel importantíssimo associado aos interesses nacionais imediatos, prosseguiu o programa em curso de substituição das aeronaves, ajustando-o à nova realidade e sem descurar o aspeto operacional, dando início à alteração do dispositivo aéreo com a concentração dos Fiat G91 vindos da Guiné na Base Aérea nº 6, no Montijo.

A partir de agosto de 1974, à medida que iam sendo montadas nas OGMA, as aeronaves começaram a ser transferidas, constituindo-se em outubro a Esquadra 62, comandada, durante um curto período de tempo, pelo Capitão Costa Joaquim.

Em 1975, com os processos de independência das províncias ultramarinas e antecipando a reestruturação da Força Aérea, foi necessária uma decisão de médio prazo sobre a frota Fiat G91. Dos estudos conduzidos parecia haver algum descrédito quanto à sustentação destes aviões, pois considerava-se que grande parte do material necessário tinha deixado de ser fabricado pelo que se tornava muito difícil, senão impossível, obtê-lo na situação de "Novo de Fábrica". Seria, no entanto, possível encontrá-lo na situação de "Novo de Stock" ou, na pior das hipóteses, revisionado. Em face das substituições de material e equipamento progressivamente mais frequentes, previa-se um aumento do custo da operação dos aviões, facto agravado pelo preço mais elevado dos materiais. Não obstante foi mantida a constituição da Esquadra de Apoio Tático com 16 aviões e uma taxa de exploração normal de 200 horas por um período de seis anos, dependendo de se



verificar ou não a renovação da frota na Força Aérea.

Dado existirem à data 31 aeronaves, encontrando-se ainda dez atribuídas a Angola, foi decidido que todas seriam removidas de África e recuperadas, bem como o respetivo material de apoio e stocks de sobressalentes. As 15 aeronaves restantes seriam inibidas para garantir a operacionalidade da Esquadra 62 de apoio tático.

Ao abrigo do Acordo Luso Alemão e inserido nas negociações em curso foi avaliado o apoio deste país à reestruturação da Força Aérea, considerando especialmente a preparação operacional inicial e o armamento a disponibilizar, que permitiria com vantagem a modernização e operação da frota Fiat G91.

Em 25 de março de 1976, cinco novos aviões, do modelo T3, bilugares de treino, passaram a fazer parte do inventário da Esquadra, dado que o sexto chegou mais tarde. Alguns meses depois, a 13 de julho de 1976, começaram a chegar os Fiat G91 modelo R3, equipados com dois canhões DEFA de 30 mm entregues oficialmente na Base Aérea nº 11, em Beja. A partir de 1980 tendo em vista o reforço da Esquadra em número de aeronaves atribuídas e como forma de obter sobressalentes, vários lotes de aviões e diverso material, vieram a possibilitar o aumento do dispositivo da Força Aérea com uma unidade aérea de combate adicional e a operação do Fiat G91 por mais 15 anos.

A modernização dos aviões Fiat G91 incluiu alterações nos sistemas de comunicações, navegação e armamento estudadas e concretizadas nas OGMA, tendo a sua instalação englobado modificações estruturais, substituição e introdução de novas cablagens elétricas e instalação dos equipamentos. Procedeu-se igualmente à construção parcial de *Pylons* e sua adaptação para receber porta-bombas com cargas ejetáveis pirotecnicamente.

A organização da Esquadra 62 *Jaguars* em moldes NATO e a modernização sofrida pelas aeronaves criaram a possibilidade de uma resposta conveniente aos compromissos assumidos no Teatro europeu.

A Esquadra teve um papel de relevo nas operações aéreas relacionadas com as movimentações militares do dia 25 de novembro de 1975. Operando a partir do seu destacamento na Base de Ovar realizou, por volta do meio dia, quando a televisão e as rádios controladas pelos autores do golpe noticiavam a ocupação das Bases e que a Força Aérea estava “no chão”, um sobrevoo com sete aviões das bases de Monte Real, Ota, Montijo e Tancos, assim como das cidades de Lisboa, em Monsanto sobre o Grupo de Detecção, Alerta e Conduta de Interceção (GDACI) e Setúbal.

Os voos do Fiat G91 demonstravam que apesar da ocupação da maior parte das bases aéreas, a Força Aérea ainda dispunha de meios aéreos de combate operacionais. No mesmo dia, ao fim da tarde, uma parilha de Fiat G91 armados sobrevoou Lisboa em apoio

Crédito Tenente-General PIAV António Mimoso e Carvalho



Crédito Tenente-General PIAV António Mimoso e Carvalho



Crédito Major-General PIAV António Maia Gonçalves



**Em cima**, Montijo, 1979. Voo de esquadra com Fiat G91 R3 ainda mantendo a pintura com que foram recebidos da Alemanha. **Ao centro**, Montijo, maio de 1987. Fiat G91 R3, matrícula 5465, sobrevoando a Esquadra 301 *Jaguars*, no canto inferior esquerdo da imagem, com a pintura utilizada na representação da Força Aérea Portuguesa no Exercício NATO Tiger Meet 1987, realizado pela primeira vez em Portugal nesse ano. **Em baixo**, Montijo, julho de 1991. Fiat G91 R3, matrícula 5452, com pintura especial para a representação NATO Tiger Meet 1991, em Upper Heyford (Reino Unido).



Crédito Comandante José António da Silva Costa

ao avanço dos Comandos para a tomada das instalações da Força Aérea em Monsanto.

No dia seguinte, 26 de novembro, descolaram duas formações de Fiat G91 armados: uma logo de manhã que se manteve em espera em Arruda para eventual apoio ao avanço dos Comandos para a tomada do Quartel da Polícia Militar em Belém e outra que sobrevoou mais tarde a margem sul, incluindo o Alfeite, Setúbal e o Forte de Almada que se encontrava sublevado no intuito de persuadir os seus ocupantes a abandonar as instalações, o que se concretizou. A constituição de um destacamento operacional com capacidade de intervenção pelo fogo e na globalidade a ação dos meios aéreos e seu emprego, por quem detinha o comando operacional, permitiu que a Força Aérea desempenhasse um papel determinante na clarificação da situação a favor das forças democráticas nesse momento delicado da vida nacional.

Com a reorganização das Unidades Aéreas, em 1978, a designação alterou-se de Esquadra 62 para 301, cabendo-lhe como missão primária a execução de ações de apoio aéreo próximo, interdição do campo de batalha e reconhecimento. Como missão secundária, o apoio aéreo tático a operações marítimas e luta aérea defensiva.

No âmbito da manutenção do treino operacional e com a finalidade de atualizar o nível de conhecimentos e valorizar a capacidade técnica, a Esquadra partici-

À esquerda, Base Aérea nº 4, Lajes, Açores, 1985. A Esquadra 303 executava essencialmente missões de ataque a alvos de superfície e reconhecimento em ambiente marítimo

Crédito Tenente-General PILAV António Mimoso e Carvalho

Montijo, junho de 1993. As três últimas pinturas utilizadas na frota, camuflado castanho e verde utilizado a partir de 1983, a última pintura tigre de um Fiat G91 efetuada para o NATO Tiger Meet 1992, em Albacete (Espanha) e a pintura comemorativa das 75.000 horas de voo e mais de 27 anos de atividade em Portugal. Após a desativação da frota estes dois últimos aviões especialmente caracterizados participaram ainda, em julho de 1993, na comemoração pública do 75º Aniversário da Royal Air Force (RAF) no International Air Tattoo 93, na Base de Fairford (Reino Unido).





pou em inúmeros exercícios nacionais e NATO, assim como em *Squadron Exchanges* com unidades aéreas de outros países, em Portugal e no exterior. O nível de prontidão operacional atingido e o seu reconhecimento externo permitiu que a Esquadra ficasse adstrita (*assigned*) às forças NATO no sul da Europa (AFSOUTH), em Itália.

A nível nacional destacou-se pelo seu significado e envergadura o Exercício Atlântida 78 em que foram executadas missões na Ilha da Madeira e no Arquipélago dos Açores, distando 800 milhas da base de origem e que se constitui como fator acelerador do emprego do Fiat G91 em operações marítimas.

## OPERAÇÕES EM AMBIENTE MARÍTIMO. AÇORES. LAJES

Em agosto de 1980 a Esquadra 301 iniciou um destacamento nos Açores com oito Fiat G91, exclusivamente dos modelos R4 e T3 e seis pilotos, que veio a originar o núcleo da Esquadra 303 *Tigres*, atribuída à Base Aérea nº 4, Lajes. A inauguração oficial teve lugar em 13 de janeiro de 1981, sob o comando do Capitão Ornelas Tavares. Com a colocação destas aeronaves o Comando Aéreo dos Açores passou a ter atribuídos meios aéreos com capacidade ofensiva para defesa e reconhecimento marítimo da Zona Económica Exclusiva.

As operações nos Açores efetuaram-se num ambiente para o qual o Fiat G 91 não tinha sido concebido. Apresentavam-se como principais fatores limitativos, os equipamentos de navegação insuficientes e um curto raio de ação, situação agravada devido às mudanças repentinas das condições meteorológicas, durante quase todo o ano, e existir apenas um aeródromo alternante, sem limitações, em Santa Maria, que dista 150 milhas da Ilha Terceira.

As qualificações operacionais das tripulações foram mantidas através de vários exercícios e missões operacionais, executadas não só em colaboração com a Esquadra 752 *Pumas* e a Esquadra 503 *Aviocar*, mas também, com a Marinha, Exército e os P-3 *Orion* do destacamento da U.S. Navy sediado também na Base das Lajes.

O treino de tiro começou por realizar-se numa carreira improvisada no Ilhéu do Topo, junto à Ilha de São Jorge, mas logo descontinuada. Paralelamente, foram inúmeras as missões de tiro real contra *splash target*, rebocado por embarcação específica.

A sequência de falhas nos motores Orpheus 803 D11 por causas atribuídas a corrosão que se verificou com maior incidência nas aeronaves atribuídas à Esquadra 303, a partir do segundo semestre de 1987, conduziu a uma redução significativa da atividade aérea. As paragens prolongadas e o número de horas de voo efetuado no segundo semestre de 1988 levou à desativação desta unidade aérea, que executou, em oito anos de atividade, 10.500 horas de voo.

Crédito Tenente-General Filipe António Mimoso e Carvalhal



Crédito Tenente-General Filipe António Mimoso e Carvalhal



Crédito Comandante José António da Silva Costa



**Em cima**, Santa Maria, Açores, agosto de 1978. “Atlântida 1978”, primeira missão ao Arquipélago dos Açores seguindo a rota Porto Santo, Santa Maria e Lajes realizada com três aviões Fiat G91 R3 e um T3. **Ao centro**, Lajes, agosto de 1980. Os Fiat G91 R4 sobre o vulcão dos Capelinhos na Ilha do Faial. Os aviões atribuídos aos Açores foram modificados, ficando com armamento fixo constituído apenas por duas metralhadoras Browning no lado direito da fuselagem sendo o espaço do painel esquerdo ocupado pelo equipamento TACAN. **Em baixo**, Lajes, 1985. Formação de Fiat G91 R4, notar a utilização de depósitos externos de dois tipos, de 120/450 galões/litros e de 137/520 galões/litros que se diferenciam na imagem pela faixa em *day-glo*. Estes depósitos só foram cedidos pela Alemanha a partir do início dos anos 80 motivando a limitação do seu emprego até complemento total das reservas.



Crédito: Tenente-General P/LAV António Mimoso e Carvalho



Crédito: SDFA/CAV



Crédito: Tenente-General P/LAV António Mimoso e Carvalho

**Em cima**, Base Aérea nº 6, Montijo, maio de 1993. Últimos voos da frota Fiat G91 antes da sua desativação. **Ao centro**, monumento inaugurado na Base aérea nº 6, Montijo, no dia 17 de junho de 1993 na sequência das cerimónias do encerramento da atividade aérea da frota Fiat G91 na Força Aérea Portuguesa. **Em baixo**, Lajes, 1993. Últimos Fiat G91 R4 cortados e inutilizados para voo, ao abrigo dos acordos CFE.

Em 1982 a OGMA instalou um Complexo de Reparação de Motores (TRITON) totalmente apetrechado com equipamentos e ferramentas especiais, Banco de Ensaio de Motores e mão-de-obra qualificada para executar Revisões Gerais (RVG). Com esta facilidade foi possível tomar as medidas corretivas necessárias e ultrapassar, a nível nacional, os problemas surgidos com os motores, tendo permitido a continuação da exploração do frota, embora com uma única unidade aérea.

## TEMPOS DE MUDANÇA. 75.000 HORAS

Com a dissolução do Pacto de Varsóvia e o consequente fim da Guerra Fria assistiu-se a um rápido desanuviamento nas tensões Leste-Oeste e a uma corrida acelerada ao desarmamento. Aberto o caminho para a reunificação da Alemanha com o reposicionamento deste país no contexto europeu iniciaram-se negociações para a entrega, às autoridades portuguesas, da totalidade das instalações da Base de Beja e, neste âmbito, a cedência de 50 aviões Alpha Jet.

Neste contexto, num curto espaço de tempo alteraram-se as premissas dos últimos 50 anos, interessava então valorizar a qualidade e reduzir a quantidade. Uma vez mais a Força Aérea Portuguesa antecipou-se e ajustou-se rapidamente, quer diminuindo o seu dispositivo em número de bases aéreas, quer reduzindo significativamente os meios aéreos. No início dos anos 90 todas as aeronaves a reação do inventário, e eram dezenas, foram substituídas no espaço de cinco anos. Entrou-se então na nova era dos F-16 e dos Alpha Jet.

A frota Fiat G91 constitui-se como um caso particular, pois foi desativada ainda em plena atividade com inúmeras horas de voo disponíveis e uma prontidão relativa, com dois aviões acabados de ser sujeitos a uma grande inspeção, existência de motores, cadeiras de ejeção e sobressalentes com reservas garantidas. Contrariamente a outras frotas, que tiveram o seu final prolongado quase em agonia arrastando-se por largos anos à custa de constantes canibalizações dos aviões ainda disponíveis, o Fiat G91 só não terminou com um voo de formação de despedida a 16 aviões porque um deles abortou ao pôr em marcha.

Com alguma tristeza, mas com o reconhecimento do dever cumprido, assistiu-se à realização do voo de despedida do Fiat G91 em 17 de junho de 1993 que à semelhança de tantas outras frotas marcou definitivamente o panorama aeronáutico nacional.

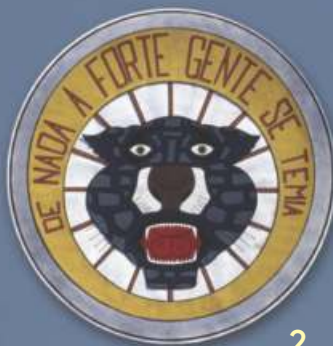
A obrigatoriedade de cumprir as metas estabelecidas no Tratado CFE para a redução das Forças Conventacionais na Europa, em vigor desde julho de 1992, e em função dos respetivos normativos para a redução do número de aviões de combate, os Fiat G91 acabaram cortados, um fim inglório, para se garantir que não mais voltariam a voar.

**NOTA** O presente artigo atualiza o mesmo tema inicialmente publicado na Revista AIR FAN em 1979. Agradeço a colaboração do AHFA e SDFA, do Engenheiro Luís Tavares, Coronel P/L Carlos Ribeiro Macário, Nuno Esteves Silva e Miguel Luís Sabino de Almeida no tratamento de imagem.





1



2



3



4



5



O Fiat G91, um avião desenvolvido com os requisitos da Guerra Fria, acabou desativado também no momento em que a conflitualidade Leste-Oeste se desvanecia o que encerrou mais um período paradigmático da realidade europeia e ocidental do século XX.

Chegado a Portugal num momento extraordinariamente difícil da vida nacional fez pender a balança para o lado dos defensores dos territórios ultramarinos de África. Foi também o Fiat G91 que ao ficar limitado e posto em causa na sua capacidade de atuação em virtude da presença de um patamar de ameaça anti-aérea mais elevado, com o aparecimento dos mísseis *Strela*, pareceu fazer crer que a balança penderia para o lado dos guerrilheiros, não por incapacidade própria, mas porque sem o armamento, os meios de autodefesa e equipamentos que o limitavam levou a que muitos acreditassem que tudo estaria perdido. Tal não se verificou, pois apesar das limitações, o ajustamento efetuado no perfil das missões permitiu que estas continuassem a ser cumpridas nos três territórios em África, e o Fiat G91, com o reforço de aeronaves do modelo R3, ainda voou mais 20 anos noutros Teatros, reequipado e num cenário de novas ameaças, servindo a Força Aérea e Portugal conforme foi necessário. ✖

1 Esquadra 121 Tigres, Bissalanca 2 Esquadra 502 Jaguares, Nacala 3 Esquadra 702 Escorpões, Tete 4 Esquadra 301 Jaguares, Montijo 5 Esquadra 303 Tigres, Lajes