

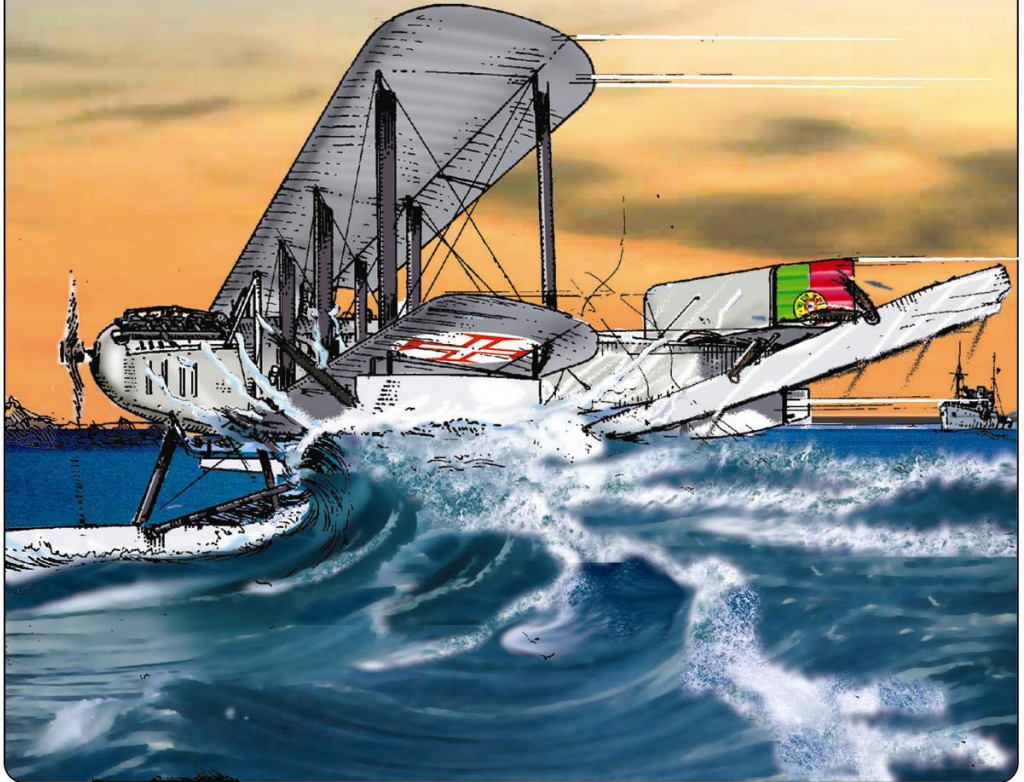
JOSÉ PIRES

AS ASAS DA CORAGEM

CABRAL E COUTINHO

1922 - O RAIDE LISBOA - RIO DE JANEIRO

A HISTÓRIA DA 1ª TRAVESSIA AÉREA
DO ATLÂNTICO-SUL



JOSÉ PIRES



AS ASAS DA CORAGEM

CABRAL E COUTINHO

1922 - O RAIDE LISBOA - RIO DE JANEIRO

A HISTÓRIA DA 1ª TRAVESSIA AÉREA
DO ATLÂNTICO-SUL



INTRODUÇÃO

As Asas da Coragem foi publicada inicialmente nos nºs 18 a 20 da revista **Seleções BD** (2ª série), entre abril e junho de 2000. No entanto, as 15 primeiras páginas que aqui aparecem foram refeitas e não são as mesmas da publicação original. No nº 19, a revista trouxe uma entrevista com José Pires, na qual faz um balanço de sua carreira. Reproduzo logo a seguir o trecho em que faz alguns esclarecimentos sobre este trabalho.

“O meu avô, que era carpinteiro, fez uma réplica fiel em todos os pormenores, até nas cores, do “Lusitânia”, o nome com que foi crismado o avião de Gago Coutinho e Sacadura Cabral, e ofereceu-a ao filho mais novo. Lembro-me de que, quando ia lá a casa, ficava fascinado a olhar para essa miniatura, que para mim simbolizava a perfeição absoluta e o supremo mistério da conquista dos ares, tal como o *submarplano* das aventuras de Rob em *Pelo Mundo Fora*, uma história inglesa que, nos anos 40, se publicava n’**O Mosquito**. Talvez tenham sido essas memórias, aliadas ao meu fascínio pela BD e pela história da Aviação, a génese d’*As Asas da Coragem*. Aliás, sobre este meu recente trabalho, feito expressamente para as **Seleções BD**, desejo prestar alguns esclarecimentos que ajudem os leitores a uma melhor compreensão do assunto.”

“É evidente que a acção se baseia num enquadramento de factos verdadeiros e incontroversos, mas, mau grado os meus melhores esforços e empenho, esta BD não pode ser encarada como um trabalho estritamente histórico. Que em 1922 houve a primeira travessia aérea do Atlântico Sul é um facto comprovado. Que os seus autores foram Sacadura Cabral e Gago Coutinho, também. Que o organizador foi o Comandante Cabral e que o aparelho era um hidroavião *Farey III* transformado, são verdades absolutas. Que os acontecimentos possam ter-se desenrolado como eu descrevo é perfeitamente plausível. Agora que *tudo* se tenha passado *ipsis verbis* já roça a especulação.”

“O mesmo se aplica à figura feminina que incluí na história, uma senhora inglesa, Mannora Thew, de quem só se sabe ter existido e que teve papel de relevo suficiente para que Sacadura Cabral quisesse dar o seu nome ao hidroavião, desejo esse que o então Ministro da Marinha indeferiu. Os contornos de tal relação foram impossíveis de determinar exactamente. Um affair romântico, porém, é coisa banal na vida de qualquer ser humano, tanto mais que Sacadura, conforme se sabe, se lhe referiu dizendo: – *Lembra-me um rosto gentil...* Por sua vez, o Comandante Coutinho descreveu o caso com um toque de malícia: – *Mais uma das madrinhas de Sacadura...* Assim, optei por criar uma personagem a partir daqueles dados, para que a narrativa tivesse uns laivos de romance que só poderiam enriquecê-la e torná-la mais interessante. No plano sentimental, tudo não passa, reafirmo, de pura invenção e é assim que a trama deve ser entendida.”



Edgard Guimarães – Organizador

R. Capitão Gomes, 168 – Brazópolis – MG – 37530-000

Edição Independente – Impressão Digital – Junho/2017

JOSÉ PIRES

José Augusto Pires nasceu no dia 10 de outubro de 1935, em Elvas, Portugal. Começou a trabalhar aos 14 anos, exercendo várias profissões até se direcionar para o campo das artes gráficas.

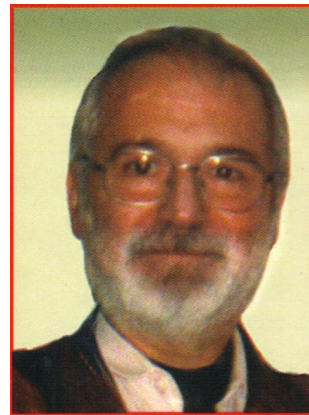
Estreou na revista **Cavaleiro Andante**, em 1961, com duas histórias em Banda Desenhada (História em Quadrinhos) e com ilustrações para capa, tendo sido o autor da capa do nº 1 da revista **Zorro**, em 1962. Na mesma época, produziu para a Agência Portuguesa de Revistas a coleção de cromos **História do Trajo Universal**, em parceria com Luís Motta Guedes.

Em 1963, passou a trabalhar regularmente em publicidade, atuando durante 30 anos na agência Ciesa-NCK, e depois na agência Publicis, participando do Festival do Filme Publicitário de Cannes.

Sem abandonar a publicidade, continuou produzindo trabalhos diversos na área de ilustração, como uma segunda coleção de cromos, **Os Cavaleiros do Céu**, para o Editorial Globo, rótulos de caixas de fósforo com vários temas para a Fosforeira Portuguesa, e, para a Editora Europa-América, as ilustrações para o livro infantil **As Mais Belas Histórias da Bíblia** e uma dúzia de capas para a **Colecção Western**. Em 1980, voltou a produzir BD para a revista **Mundo de Aventuras**, da Agência Portuguesa de Revistas, além de ilustrações para capas de livros de bolso da editora.

Em 1985, sem sair de Portugal, começou a colaborar com a Editions du Lombard, trabalhando em parceria com o argumentista Jean Dufaux na série ‘Irigo’, para a revista belga **Tintin**. Em 1988, com o argumentista Benoit Despas, realizou uma série sobre os Templários publicada na revista **Hello Bédé**, que resultou, em 1992, em seu primeiro álbum publicado no exterior, **Le Sang e la Gloire**. No total, publicou cerca de 200 páginas de BD nas revistas **Tintin**, **Hello Bédé** e **Kuifje**.

Em Portugal, o Editorial Futura publicou, em 1989, um álbum com seus trabalhos iniciais (duas aventuras saídas em **Cavaleiro Andante**, em 1961 e 1962, e uma aventura saída em **Mundo de Aventuras**, em 1980), sob o título **Homens do Oeste**, dentro da coleção Antologia da BD Portuguesa (volume 20). No mesmo ano, a mesma editora publicou **Will Shannon – O Poço da Morte**, dentro da Colecção Aventuras (volume 12). Ainda em 1989, tendo já publicado nos fanzines **Eros** e **Almada BD Fanzine**, passou a colaborar com Catherine Labey e Jorge Magalhães na produção de edições independentes, como as coleções **Fandaventuras** e **Fandwestern**. O nº 1 de **Fandaventuras**, de julho de 1989, trouxe uma BD de 5 páginas da série ‘Irigo’ – ‘The Last Bullet’. Posteriormente, em março de 2003, o nº 10 de **Fandwestern** foi dedicado à série ‘Irigo’ com as três últimas aventuras, ‘Um Tipo Chamado Shannon’, ‘O Sopro do Ódio’ e ‘Quando os Sinos Dobrarem’, num total de 46 páginas.



Resumidamente, a história de ‘Irigo’ e ‘Will Shannon’ é a seguinte. Em 1983, José Pires produziu uma aventura de 48 páginas com sua criação Will Shannon (publicada em álbum pela Futura em 1989) e enviou amostra de 10 páginas para a redação da revista belga **Tintin**. O editor gostou da arte e propôs que José Pires ilustrasse uma série cujos argumentos ficariam a cargo do iniciante Jean Dufaux. Dessa parceria resultou a série ‘Irigo’, centrada num mestiço, meio apache, meio mexicano, da qual foram produzidos 7 episódios publicados, entre 1985 e 1987, na revista **Tintin**, num total de 98 páginas, o que equivaleria a dois álbuns. Como a editora, apesar dos pedidos dos leitores, relutasse em editar os álbuns, Jean Dufaux abandonou a revista e a série foi interrompida. Nos últimos 3 episódios de ‘Irigo’ (publicados em 2003 em **Fandwestern**), o personagem Will Shannon é introduzido, talvez com a intenção de depois aparecer em série própria.

Em 1997, o Grupo de Trabalho do Ministério da Educação para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses publicou o álbum **Gil Eanes e o Bojador – As Portas do Mito**, um trabalho iniciado vários anos antes visando ao mercado franco-belga, mas recusado pela Editions du Lombard. Em 1998, o mesmo Grupo de Trabalho do Ministério da Educação, em parceria com a editora Terramar, publicou **Pedro Álvares Cabral – Ventos da Glória, Mares do Infortúnio**, com texto de Nuno Calado. Ainda em 1997, José Pires fez para a Fórum Multimédia os desenhos para um jogo em CD-ROM sobre a Peregrinação de Fernão Mendes Pinto.

A partir de 1999, iniciou a publicação de álbuns pela Âncora Editora, principalmente dentro de uma coleção de cerca de três dezenas de edições focalizando a história de várias regiões de Portugal, produzidas pelos nomes mais expressivos da BD portuguesa. O primeiro álbum foi **Pedro Álvares Cabral e o Brasil**, em 1999, seguido por **História de Gouveia – A Princesa da Serra**, em 2001, **História de Celorico da Beira**, em 2004, e mais recentemente **A Batalha do Bussaco** e **A Portuguesa – História de um Hino**.

José Pires participou da 2ª fase da revista **Seleções BD**, publicando as histórias ‘A Liberdade e o 25 de Abril’ (3 páginas), no nº 6, em 1999, ‘As Asas da Coragem’ (30 páginas) nos nºs 18 a 20, e ‘A Conquista de Santarém’ (8 páginas), com argumento de Despas, no nº 23, as duas últimas em 2000.

Fez parte de algumas antologias de autores portugueses, com destaque para o livro **Uma Revolução Desenhada – O 25 de Abril em BD**, editado pela Afrontamento em 1999, com a história ‘O 25 de Abril de 74’ (3 páginas), e o álbum **Salúquia**, editado pela Câmara Municipal de Moura em 2009, com a história ‘Saluk Hiah’ (4 páginas).

Atualmente, José Pires tem publicado álbuns independentes com BDs de origem inglesa, com destaque para a coleção **Matt Marriott** e a obra de Walter Booth, **O Gavião dos Mares**.

José Pires recebeu homenagem nos eventos Tertúlia BD de Lisboa, em 1992, nas Jornadas de Banda Desenhada da Sobreda, em 1996, e no 8º Salão Moura BD, em 1998.

Lisboa, 22 de Abril de 1919. Tripulado pelo comandante Read, da Marinha dos Estados Unidos, o hidroavião Curtiss NC4 terminava com sucesso no rio Tejo a primeira travessia aérea do Atlântico-Norte, após ter efectuado uma escala técnica em Ponta Delgada, nos Açores.



Na base da aviação da Marinha, na doca do Bom Sucesso, em Belém...

Amararam! Manobra impecável!



Caramba, Sacadura! Estamos a assistir a um grande momento da História, não lhe parece?

De certo, caro comandante. O futuro da Humanidade está na aviação. Isto é só o Começo...

Acha que nos devemos remeter ao papel de meras testemunhas, caro comandante? Não sente ganas de também fazer algo mais? Pois eu cá, sinto!...

!?



O que é que você quer dizer com isso, ô Sacadura?

Bem! Eu sei bem como o meu caro comandante gostaria também de viver uma aventura como esta... olhe, outra travessia aérea do Atlântico... daqui até ao Brasil, por exemplo!...

Você está a mangar comigo, ô Sacadura? Então se Portugal nem dinheiro tem para mandar cantar um cego, como é que se iria arranjar para se meter em cavalarias altas como essa?...

Está bem, comandante. Foi só uma ideia surgida por este feito extraordinário dos americanos. Mangar consigo, isso nunca!



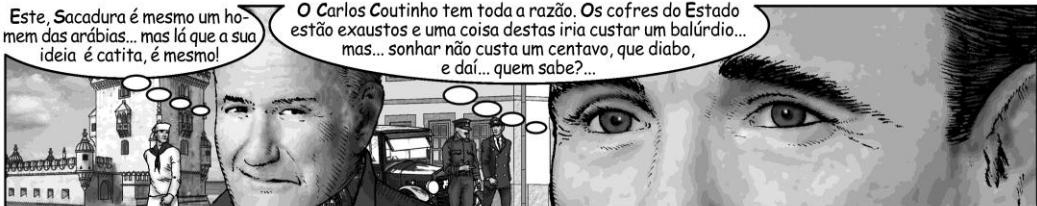
Você já me conhece, homem! Está-se mesmo a ver que era um desafio demasiado tentador para eu resistir. Mas lá que não passa de uma ideia maluca, não passa mesmo, ô Sacadura!

Nunca se sabe, comandante Coutinho, nunca se sabe...



Este, Sacadura é mesmo o homem das arábias... mas lá que a sua ideia é catita, é mesmo!

O Carlos Coutinho tem toda a razão. Os cofres do Estado estão exaustos e uma coisa destas iria custar um baldríio... mas... sonhar não custa um centavo, que diabo, e daí... quem sabe?...



Semanas mais tarde. O presidente do Brasil, Dr. Epitácio Pessoa, está de visita a Portugal!...

Olha! O presidente do Brasil preconiza uma mais estreita colaboração do seu país com Portugal! Raios e coriscos, que isto me dá uma ideia genial! E porque não propô-la ao ministro da Marinha?...



E é que nem é tarde nem é cedo! É para já! Garçon!

Dias mais tarde no gabinete de Victor Macedo Pinto, Ministro da Marinha...

Mas... esta ideia da travessia aérea Lisboa-Rio de Janeiro parece-me ter pernas para andar! Mandem então chamar este... uuh... capitão-tenente... Artur Sacadura Cabral!...



Pois, caro comandante Cabral, sinto-me tentado em apoiar o seu projecto. Mas há obstáculos de ordem financeira, como calcula... Tem já uma estimativa de custos para me apresentar, comandante?



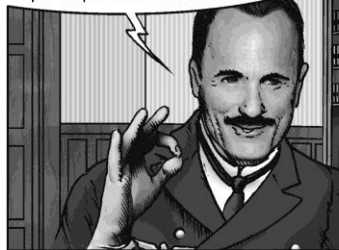
Bem, senhor ministro, sejamos claros. A Marinha ainda não possui o tipo de avião que julgo o mais adequado. Quanto ao resto, suponho que uma verba à volta dos 200 contos será suficiente.



Tanto?! Mas... não seria possível usarmos material que a Marinha já possui? Como deve calcular, o meu espaço de manobra é muito exíguo...



Repare, senhor ministro. Nós podemos conciliar as verbas desta empresa com o orçamento da Armada, já previsto para o presente ano fiscal!



Aanh?!...Quer explicar-se melhor, comandante Cabral...



Bem. A Armada precisa de novas unidades para o cabal desempenho das missões de vigilância da nossa costa. Ora eu sei que há já projectos para a aquisição de quatro hidroaviões... o tipo de aeronave ideal para a nossa tentativa!



Céus! Como é que eu não lembrei disso?! Vamos em frente, comandante! Estude o projecto, que tem meu total apoio!



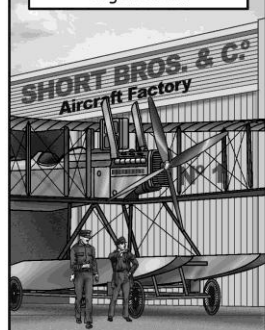
Muito me honra com a sua confiança, senhor ministro! Não irei desapontar Vossa Excelência, prometo!



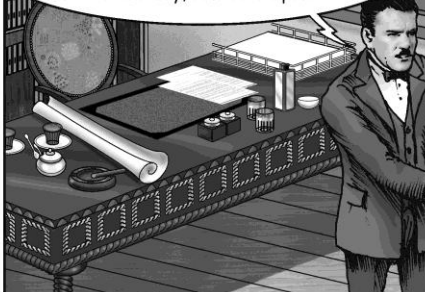
Alea jactq est! Com os hidroaviões não precisaremos de aeródromos! E, em caso de necessidade, será sempre possível pousar ou levantar voo a partir do mar! Mas temos de contar com o comandante Coutinho. Só ele poderá traçar os rumos certos sobre o vasto Atlântico!



Final de 1919, em Londres, Inglaterra...



Terrribly sorry, commander! Ninguém lhe poderá garantir uma aeronave capaz de cobrir 1260 milhas numa única etapa Especialmente se se tratar de hidroaviões. Sorry, sir. It's not possible!



Deeply grateful for your advices, mister Short! Amanhã mesmo seguirei para Lisboa com os Felixtowe que o meu governo vos adquiriu. Have a nice day then, sir.



Seria estupendo se pudesse adiar o seu regresso por mais um dia, commander. Hoje damos uma recepção onde irão estar outras companhias que poderão consultar. Que me diz, commander Cabral?



Oh, thank you so much, sir! Nice idea! Julgo que não terei dificuldades em adiar o meu regresso por mais algumas horas. Lá estarei, mister Short.



So... see you later, commander.

All right, than. Nice to meet you, dear sir.



Sede da Short Bros., em Londres...



Hello, commander Cabral! Deixe que lhe apresente Mrs. Mannora Thew, executiva da Fairey Aviation Co.!

Certainly, sir. Encantado em a conhecer, Mrs. Thew. Julgo que teremos muito que falar, se mo permitir claro...

Mister Short já me informou dos seus desejos, commander. Ele não lhos consegue resolver mas creio que nós poderemos encontrar soluções para os seus problemas. Os técnicos da Fairey são homens que detestam deixar problemas sem solução.



Perdoe o meu espanto, dear Lady Thew. É que estou a sentir alguma dificuldade em estar a falar de assuntos que atrapalham muitos homens com uma senhora tão... tão atraente...

Entendo. Foi a Guerra, commander. A Guerra forçou as mulheres inglesas a desempenharem tarefas que até agora pertenciam aos homens. O meu esposo foi para a Flandres e eu ocupei o seu lugar na Fairey Aviation. Ele morreu nos combates em Passchendael. E eu permaneci na companhia. Do you understand it now?...

Surely, Sad story indeed, Mrs. Thew...

Mannora, se preferir, commander. Não quer entrar e sentar-se?...



Muito bem, então, Mannora. Abro o meu jogo consigo. Vou tentar atravessar o Atlântico-Sul servindo-me apenas das referências que eu tiver a bordo. E a etapa mais longa vai ter 1.260 milhas... Está a ver o meu problema?

1260 milhas?! Mas... o seu problema é... desmesurado... E a sua tentativa, uma proeza de estarrecer. Francamente, é uma verdadeira loucura, Commander Cabral...

Arthur, se não se importa. E note que homem ou faz aquilo que tem de fazer, ou então melhor será não fazer coisa nenhuma.

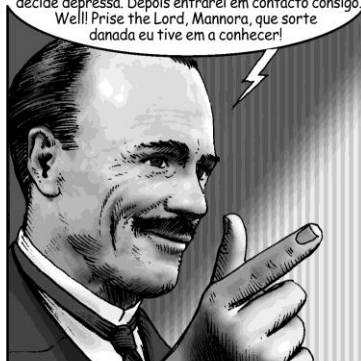
Bem, então Arthur, o seu projecto exige um modelo de avião que não existe - teremos de criar algo de novo, está a ver?



É isso mesmo, Mannora. Amanhã tenho de regressar a Lisboa. Se me promete que a Fairey vai estudar o meu caso, voltarei depressa com uma encomenda firme do meu Governo. Is it a deal?

Well, Arthur. No seu caso tudo é novo para nós. E é também um desafio. Mas como já lhe disse, os nossos técnicos são capazes de resolver tudo... ou quase tudo. Vamos estudar o seu problema. Trust me!

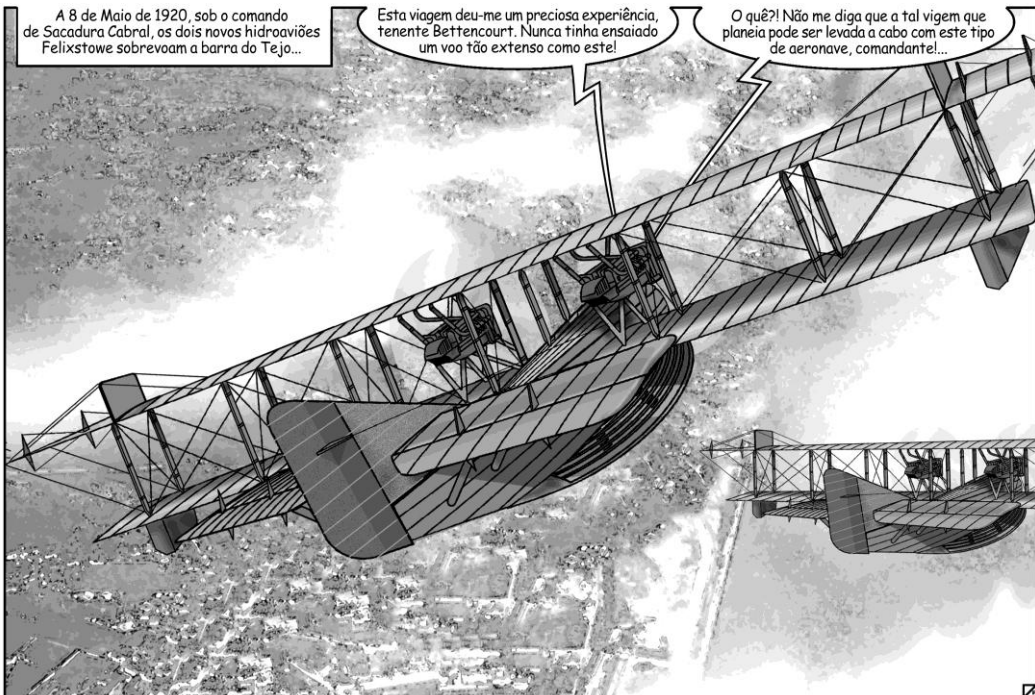
Estupendo! Vou comunicar isso ao meu Ministro. Ele decide depressa. Depois entrarei em contacto consigo. Well! Prise the Lord, Mannora, que sorte danada eu tive em a conhecer!



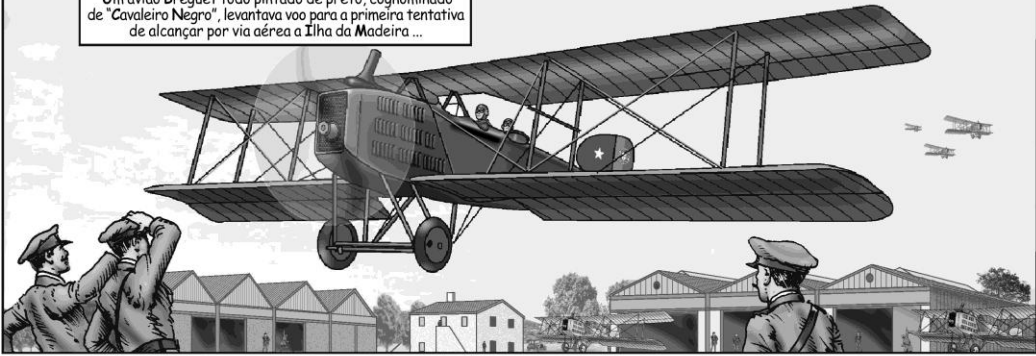
A 8 de Maio de 1920, sob o comando de Sacadura Cabral, os dois novos hidroaviões Felixstowe sobrevoam a barra do Tejo...

Esta viagem deu-me um preciosa experiência, tenente Bettencourt. Nunca tinha ensaiado um voo tão extenso como este!

O quê?! Não me diga que a tal vigem que planeia pode ser levada a cabo com este tipo de aeronave, comandante!...



Amadora, 10h00 da manhã de 18 de Outubro de 1920.
Um avião Bréguet todo pintado de preto, cognominado de "Cavaleiro Negro", levantava voo para a primeira tentativa de alcançar por via aérea a Ilha da Madeira ...

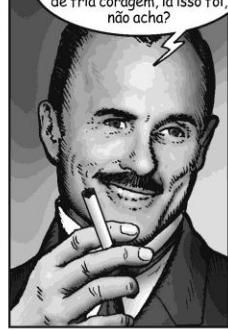
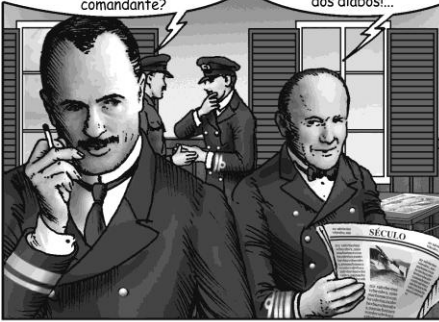


Já sabe que a intrépida aventura do capitão Brito Pais e do tenente Beires teve um desfecho bem feliz, comandante?

Soube há bocadinho pelo Roger Soubiran. Livra, que tiveram uma sorte dos diabos!...

Foi uma louca temeridade, aquilo! Como é que aqueles dois malucos podiam achar o rumo certo num céu todo nublado, se só dispunham de uma bússola e bombas de fumo? Não terem desaparecido no meio do oceano foi um verdadeiro milagre!

Tá bem. Mas lá que foi uma tremenda demonstração de fria coragem, lá isso foi, não acha?



Ainda se o Brito Pais e o Sarmento de Beires têm usado um hidroavião, bom... mas ali, na Amadora, não há hidros nenhuns!...

Você está a partir da permissa errada, ô Sacadura...

Sem instrumentos de navegação que permitam escolher um rumo fiável, só é possível viajar com o objectivo à vista! Isto independentemente do tipo de aeronave que você estiver a usar, meu caro. Está a compreender, meu caro Sacadura?

Não me diga que o comandante já descobriu como usar o sextante a bordo de uma aeronave!...



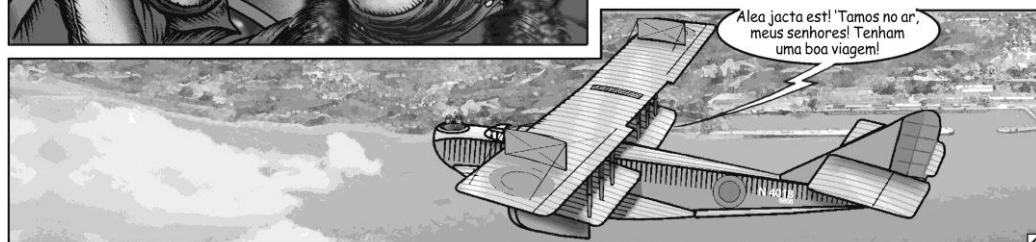
Homem, isso já eu sei fazer desde o ano passado! Só que agora já aperfeiçoei o instrumento ao ponto de lhe conferir a máxima confiança e fiabilidade. Aqui está ele!

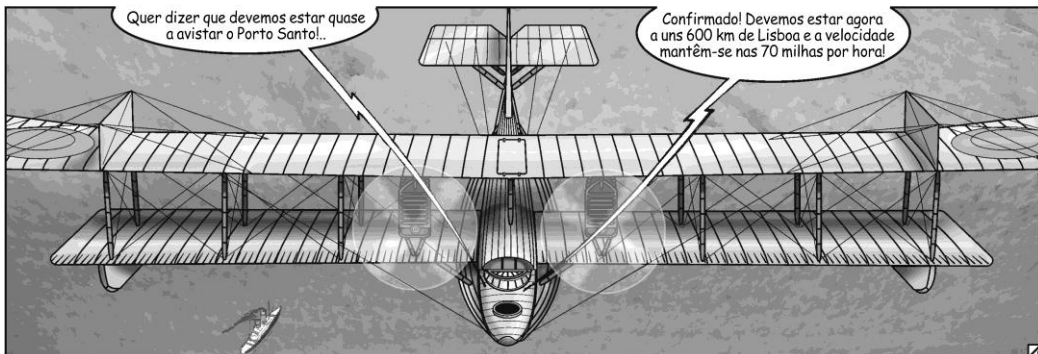
Nem acredito no que estou a ver! Acha que já podemos anunciar aos nossos superiores de que estamos prontos a alcançar a Madeira por via aérea?...

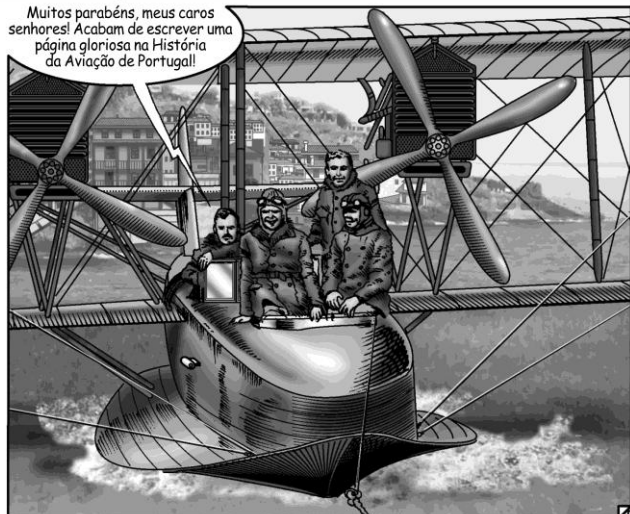
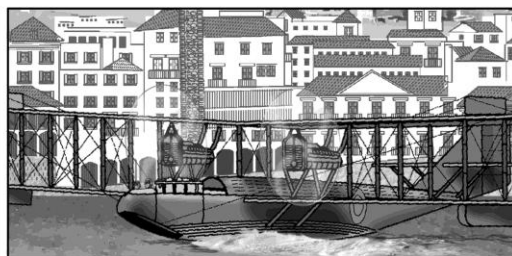
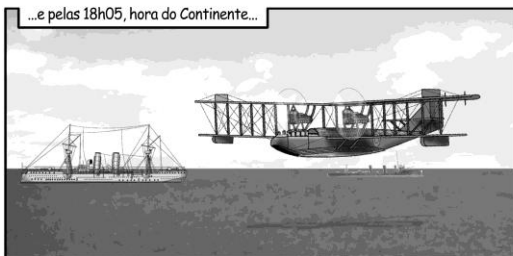
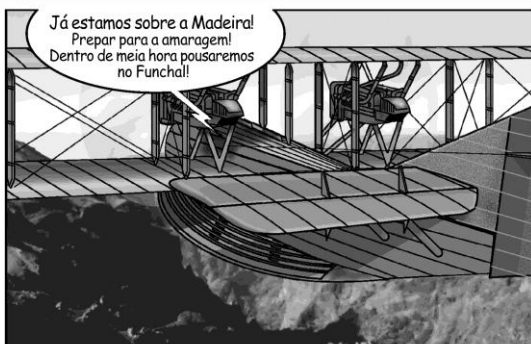
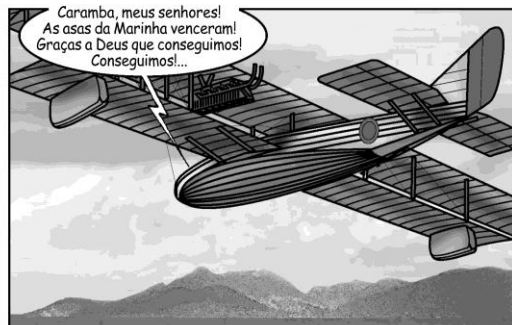
Mas do que é que está à espera, ô Sacadura? Comece já a mexer os pauzinhos, que eu já estou em pulgas!

E é que nem é tarde nem á cedo; é já!









Dias mais tarde, depois das entusiásticas manifestações e homenagens prestadas por todo o povo da Madeira...

As gentes da Madeira têm sido incedíveis e extremamente simpáticas. Mas nós temos de regressar à base, não podemos permanecer nesta euforia...

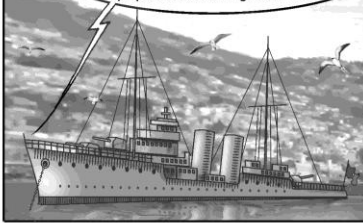
Você tem razão, ò Sacadura. Mas repare que aqui na Madeira enfrentamos agora ventos muito fortes e contrários. Encontrar uma aberta para o regresso não vai ser fácil...



Está tudo previsto, comandante Coutinho. Partimos do Porto Santo. Encurtamos a viagem e teremos melhores condições

Atenção, comandante, que já temos 60 horas de voo. E isso provocou folgas nas válvulas dos nossos motores... E quanto ao combustível?

Temos gasolina e óleo suficientes a bordo do República, que veio buscar o corpo do soldado desconhecido, morto em África, e trazido até aqui pelo cruzador inglês, Briton.

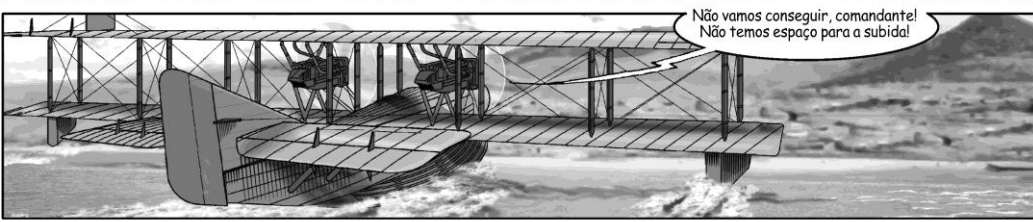


Porto Santo, 6 de Abril de 1921. A primeira tentativa de descolagem falha por insuficiência nas condições de vento...

Se esta nova tentativa falhar, tenente Bettencourt, teremos de o deixar em terra: temos pouco vento e carga a mais!...



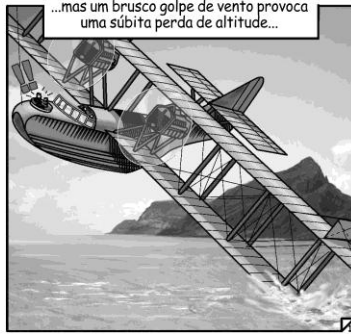
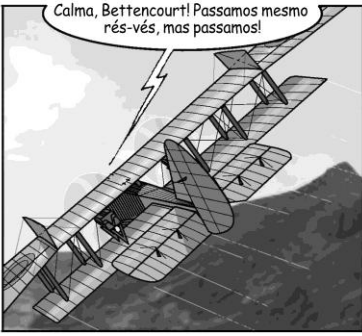
Não vamos conseguir, comandante! Não temos espaço para a subidal!



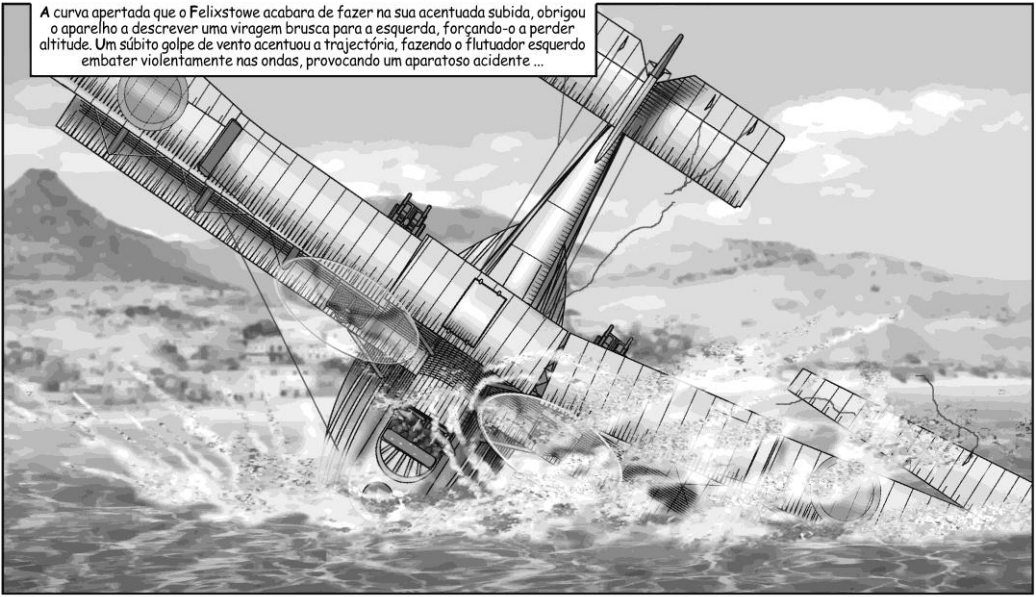
Depressa, comandante! Vire! Vire ou vamos chocar com aquela elevação!...

Calma, Bettencourt! Passamos mesmo rés-vés, mas passamos!

...mas um brusco golpe de vento provoca uma súbita perda de altitude...



A curva apertada que o Felixstowe acabara de fazer na sua acentuada subida, obrigou o aparelho a descrever uma viragem brusca para a esquerda, forçando-o a perder altitude. Um súbito golpe de vento acentuou a trajectória, fazendo o flutuador esquerdo embater violentamente nas ondas, provocando um aparatoso acidente...



A dureza do embate da fuselagem no mar provoca a súbita combustão de uma bomba de fumo. As chamas propagam-se ao combustível de um dos tanques e um violento incêndio deflagra imediatamente...

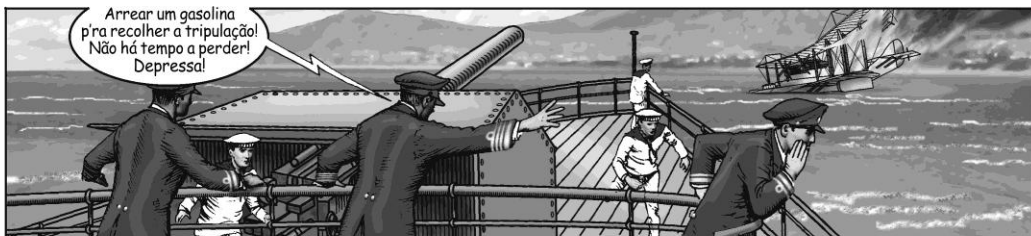


Todos para fora, depressa!...



Céus! O comandante Coutinho afunda-se!...





Middlesex, Inglaterra. Uma semana mais tarde, nas fábricas da Fairey Aircraft Co...



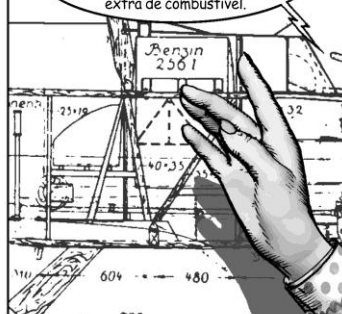
Parece-me que tem toda a razão, Mannora. Acho os 700 pés quadrados de superfície alar que planejaram suficientes para obtermos sucesso.



Repare, commander Arthur como a envergadura da asa superior subiu para os 62,9 pés em vez dos 50 pés do modelo standard. Assim aumentaremos bastante a capacidade dos depósitos de combustível!



Como pode verificar, o lugar mais avançado do cockpit foi removido e o seu espaço aproveitado como tanque extra de combustível.



E assim já teremos a capacidade total dos indispensáveis 330 galões de gasolina, não é verdade?



Certamente. Esse detalhe fazia parte da sua nota de encomenda, como muito bem sabe, commander.



E como vai a montagem do avião, Mannora? Ainda vamos ter de esperar muito para começarmos a conhecer melhor deste comportamento o aparelho?



Creio que em fins de Novembro poderemos fazer os primeiros ensaios de voo para ver como ele se comporta.

Estupendo! Foi um feliz capricho do destino que a colocou no meu caminho, Mannora. Posso ter o prazer da sua companhia para jantar?

Oh, certainly, Arthur. Pode vir buscar-me dez minutos antes das oito?





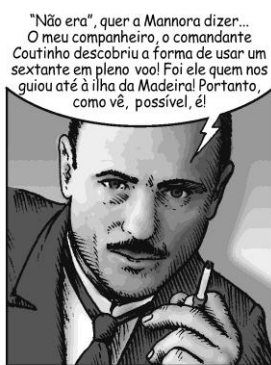
Nessa noite...

Mas diga-me, Arthur. Uma vez que não vai ter navios para o ajudar, como pensa conseguir orientar-se sobre a vastidão do Atlântico?



Usaremos a navegação aérea astronómica... Não faça essa cara, Mannora. Já ouviu falar de um sextante, não já? Sabe do que se trata, não sabe?

Está a brincar comigo, Arthur? Eu sei que não é possível usar um sextante a bordo de um avião em pleno voo!...



"Não era", quer a Mannora dizer... O meu companheiro, o comandante Coutinho descobriu a forma de usar um sextante em pleno voo! Foi ele quem nos guiou até à ilha da Madeira! Portanto, como vê, possível, é!

Desculpe-me a franqueza, Arthur, mas... que pretende provar com essa aventura tão arriscada?

Demonstrar que é possível efectuar uma longa viagem aérea sem recorrer a outros meios que não sejam os normais instrumentos de navegação.



Mas nunca antes alguém tentou uma coisa dessas. Os riscos são tremendos e se deparar com uma tempestade no meio do trajecto não terá salvação possível, Arthur!

Viver já é um risco, Mannora. Um homem ou faz o que tem de fazer ou então não vale a pena ele fingir que está vivo.



Arthur, você desculpe-me mas isso parece-me pura dialéctica de macho latino. Não passa de mera desculpa para levar por diante uma verdadeira temeridade!

E a Mannora já se deu conta de que se eu não tivesse imaginado esta aventura, nunca teria oportunidade de ser alvo da preocupação de uma mulher tão maravilhosa como você?



Don't tell me, commander! Então agora decide tentar seduzir-me? Oh, please, give me a brake, Arthur...

Estou apenas a tentar ser tão franco quanto você, Mannora. E também não acredito que lhe não tenham dito já como você é uma mulher maravilhosa!...

Está a perturbar-me, Arthur. Já me disseram coisas como essa, sim, mas não com a mesma convicção que está a empre...

...ou então a Mannora não reparou! Não creio que os ingleses sejam cegos ou tolos! Lembrei-me agora de tentar fazer que a Mannora participe também na minha aventura...

Onde quer chegar, Arthur? Não está a querer dizer que pensa levar-me consigo também, pois não?



Como seria maravilhoso se eu pudesse fazer a viagem consigo a meu lado no cockpit. Não poderia desejar nada melhor... Mas eu jamais aceitaria colocar preciosa existência em tão sério risco, Mannora. Nada disso...



Oh, come on, Arthur! Deixe-se de rodriguinhos, por favor! Já estou ardendo de curiosidade. Qual é a sua ideia?



Dar o seu nome ao meu avião! Será o Lusitânia Mannora! Aceita esta minha singela homenagem?

Arthur. Deixa-me sem fôlego! Vocês, os portugueses são uns verdadeiros gentleman, não há dúvida!



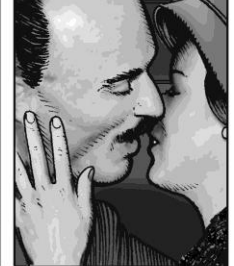
Mais tarde...

Mannora, muito grato pelo prazer da sua companhia. Foi uma noite que irei recordar para sempre.

O prazer foi meu, Arthur... Não quer entrar? Posso oferecer-lhe uma chávena de chá...

What a lovely idea, Mannora! Delightful!

Let's go, then.



Tembrei-me agora de uma boa solução para os teus problemas de visão, Arthur - a mesma que dei a um dos nossos pilotos de provas...

Não a aquela mesma solução em que eu estou a pensar agora, pois não, my darling?

Certainly not, you nasty boy! Um par de óculos de voo graduados! That's all, understand?!

Óculos de voo graduados?! Mas... que ideia fabulosa essa, Mannora! Es um verdadeiro prodígio, não há dúvida!

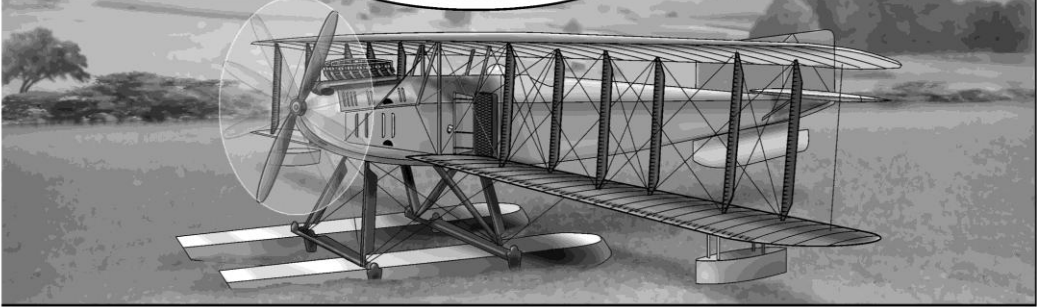
Oh, come on, my brave dare devil flyer! Fly me to the moon once more again, please...



Fins de Novembro de 1921. Os testes de voo do Fairey III começavam com inesperados fracassos ...

Bolas, Bettencourt! O esturpor do avião não consegue levantar voo com a carga máxima! E o comandante Coutinho não vai aceitar isso! Estamos feitos!

Calma, comandante Cabral. Estes tipos sabem o que fazem. Temos de lhes dar o benefício da dúvida!



BENEFÍCIO DA DÚVIDA, UMA OVA! PARA ELES RESOLVEREM O PROBLEMA PRECISAM DE TEMPO, E TEMPO É UMA COISA QUE A GENTE JÁ NÃO TEM!



COMMANDER CABRAL, A ROLLS ROYCE VAI FORNECER-NOS UM NOVO MOTOR, POIS ESTE NÃO DESENVOLVE O NÚMERO DE ROTAÇÕES EXIGIDO



TENHO AS MINHAS DÚVIDAS, SIR. ACHO QUE OS PROBLEMAS SÃO COM OS FLUTUADORES E AGORA ESTAMOS JÁ EM CIMA DO PRAZO.



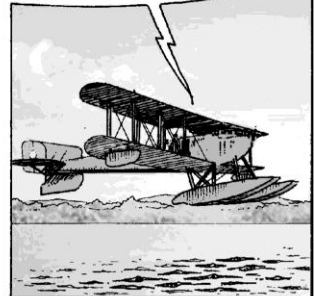
MANNORA, OS TEUS RAPAZES PARECE QUE NÃO DÃO CONTA DO RECADÃO. VÊ-LÁ SE OS ESPREVITAS PORQUE EU ESTOU MESMO EM CIMA DO PRAZO. SE NÃO PARTIRMOS ATÉ MAIO, ENTÃO NÃO HAVERÁ VIAGEM NENHUMA!

TAKE IT EASY, ARTHUR. A FAIREY, CO, ESTÁ HABILITADA A ACHAR SOLUÇÕES PARA QUASE TUDO. HAVEREMOS DE CONSEGUIR, CONFIÁ EM MIM.



MAS OS PROBLEMAS ARRASTARAM-SE E APESAR DO NOVO MOTOR, O HIDRO TEIMOU EM NÃO CONSEGUIR LEVANTAR VOO COM A CARGA EXIGIDA. COM OS PRAZOS A ENCURTAREM, FIZERAM-SE ALGUMAS MODIFICAÇÕES NOS FLUTUADORES, QUE PASSARAM A CONTER OS TANQUES DAS ASAS, E AO FIM DE NUMEROSAS ATRIBULAÇÕES O FAIREY LEVANTOU VOO MAS COM VENTO UM POUCO SUPERIOR AO EXIGIDO NO CONTRATO.

DESEJA-ME SORTE, MANNORA, POIS VOU PRECISAR MESMO MUITO DELA!



HAVE A NICE TRIP, ARTHUR. TENHO A CERTEZA QUE VÁIS TRIUNFAR. I LOVE YOU, AND DON'T FORGET IT...

I LOVE YOU TOO, MANNORA. ESTAREI DE NOVO EM INGLATERRA NO FINAL DO PRÓXIMO ANO. ATÉ LÁ NÃO TE ESQUEÇAS QUE, PARA SUL, HÁ UM PORTUGUÊS QUE PENSA EM TI...

TILL THEN, ARTHUR. GOOD LUCK!



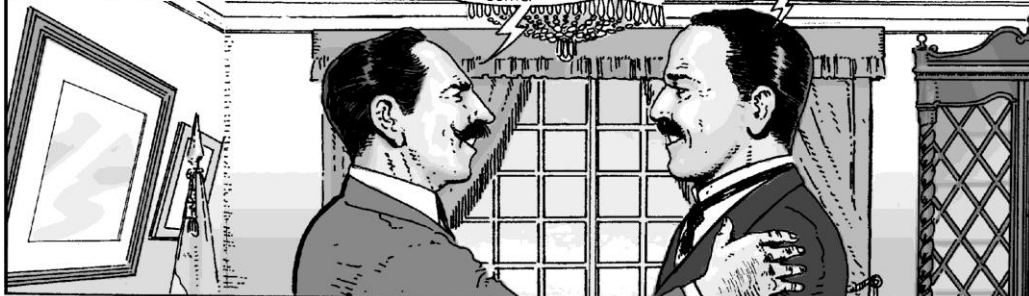
NO PRÍNCÍPIO DE JANEIRO DE 1922, O HIDRO FAIREY DIII EMBARCAVA, RUMO A LISBOA. A GRANDE AVENTURA IA COMEÇAR...



GABINETE DO MINISTRO
DA MARINHA, AZEVEDO COUTINHO,
6 DE MARÇO DE 1922 ...

TEM TODO O MEU APOIO, COMANDANTE. CABRAL, OS NAVIOS REPÚBLICA 5 DE OUTUBRO E A CANHONHEIRA BÊNGO FICARÃO AO SERVIÇO DA VIAGEM. DESEJO-LHE BOA SORTE.

TEREMOS DE ESTAR EM CABO VERDE DURANTE A LUA DE ABRIL. SENHOR MINISTRO, O TRAJECTO PRAIA NORONHA TEM DE REALIZAR-SE DE NOITE E SEM LUAR, NADA FEITO. PARTIREMOS SEM DEMORAS.



ACHO QUE DEVEMOS PARTIR AMANHÃ, COMANDANTE COUTINHO. O TEMPO ESTÁ FIRME E O VENTO SOPRA CONSTANTE. QUE LHE PARECE?



O AVIADOR É VOCÊ, SACADURA. PELA MINHA PARTE TENHO TUDO PREPARADO E SE VOCÊ ACHA QUE A ALTURA É PROFÍCIA ENTÃO NÃO ESPEREMOS MAIS. VAMOS!



ESTÁ DECIDIDO. AMANHÃ SERÁ O DIA. SO ME ENTRISTECE O MENESTRO NÃO PERMITIR QUE O AVIAO TIVESSE O NOME QUE EU ESCOLHI: LUSITÂNIA MANNORA. PACIÊNCIA!



MAIS UMA DAS SUAS "MADRINHAS", NÃO É VERDADE, SACADURA?...

A RECORDAÇÃO DE UM ROSTO GENTIL, CARO COMANDANTE



MADRUGADA DE 30 DE MARÇO, DE 1922...

PONHAM O LUSITÂNIA NA ZORRA, RAPAZES! É HOJE VAMOS PARTIR!



JÁ ORDENEI QUE PUSESSEM OS MANTIMENTOS A BORDO, SACADURA. LEVAMOS CHOCOLATE PRETO, BOLACHAS E DOIS GALÕES DE "ÁGUA DA COMPANHIA". CREIO QUE CHEGA.



CARAMBA, COMANDANTE! OLHE PARA ALTI! MAS QUEM É QUE AVISOU A IMPRENSA QUE PARTIAMOS HOJE?

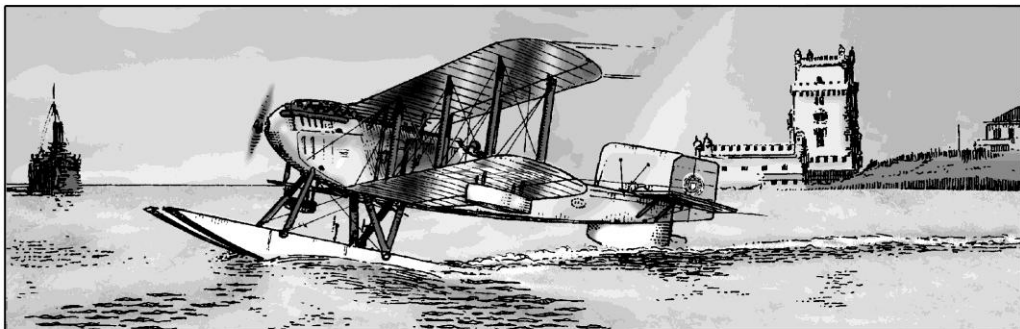
JÁ SABE COMO É SACADURA. ESTAS COISAS CORREM E DEPOIS AQUELES TIPOS TEM FARO DE PERDIGUEIROS...



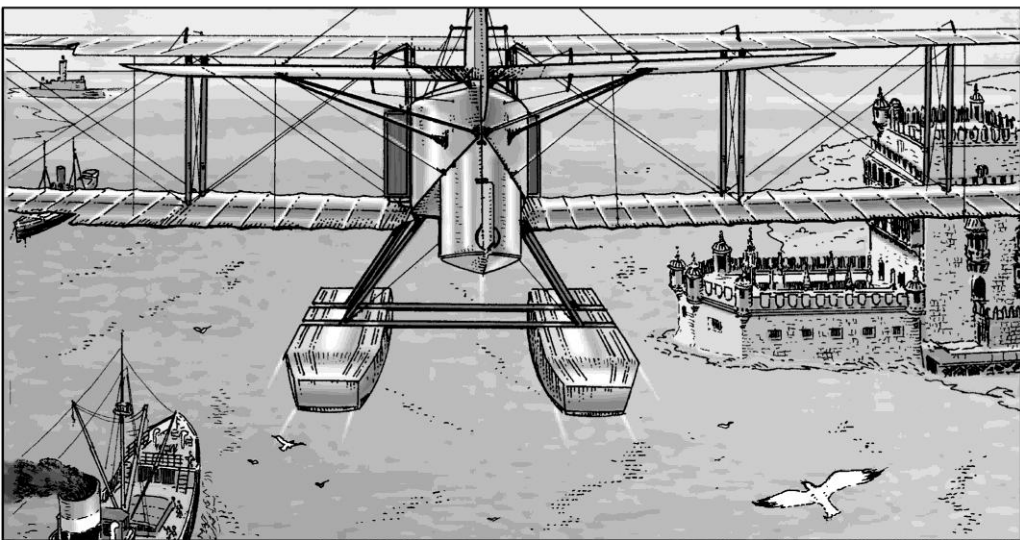
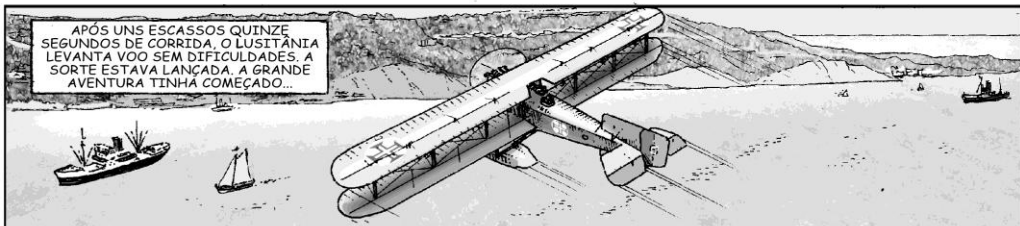
...E PELAS 6 HORAS E 46 MINUTOS...

ALEA JACTA EST
COMANDANTE COUTINHO!
AQUI VAMOS NÓS!

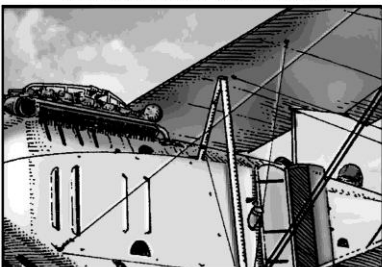




APÓS UNS ESCASSOS QUINZE SEGUNDOS DE CORRIDA, O LUSITÂNIA LEVANTA VOO SEM DIFICULDADES. A SORTE ESTAVA LANÇADA. A GRANDE AVENTURA TINHA COMEÇADO...



APESAR DE IREM SENTADOS QUASE LADO A LADO, OS DOIS HOMENS SÓ PODIAM COMUNICAR POR NOTAS ESCRITAS, POIS O RONCAR DO PODE ROSSO MOTOR ROLL'S ROYCE "EAGLE", COLOCADO À FRENTE DELES, NÃO PERMITIA O USO DA VOZ HUMANA.



PELAS 7H22 PERDERAM A VISTA DE TERRA. TUDO À SUA VOLTÀ ERA AGORA APENAS CEU E OCEANO. A PRIMEIRA ETAPA ERA ALCANÇAR LAS PALMAS, NAS CANARIAS E IRIA TER MAIS DE NOVE HORAS DE DURAÇÃO...





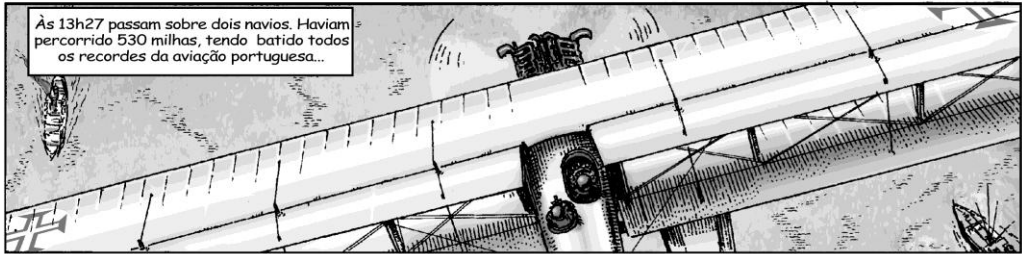
Pelas 8h30 Gago Coutinho faz as suas primeiras observações astronómicas, mas uma imprevista fuga de óleo começa a provocar alguma sujidade no cockpit...



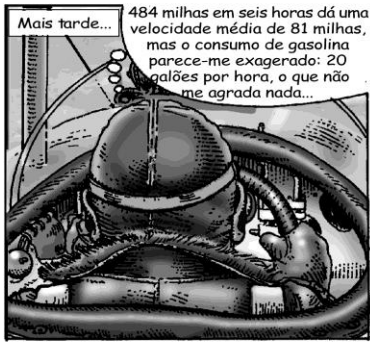
Que significa toda esta porcaria? Temos alguma avaria grave!



O manómetro e o termómetro do óleo indicam pressão e temperatura normal. Não há nada de anormal.

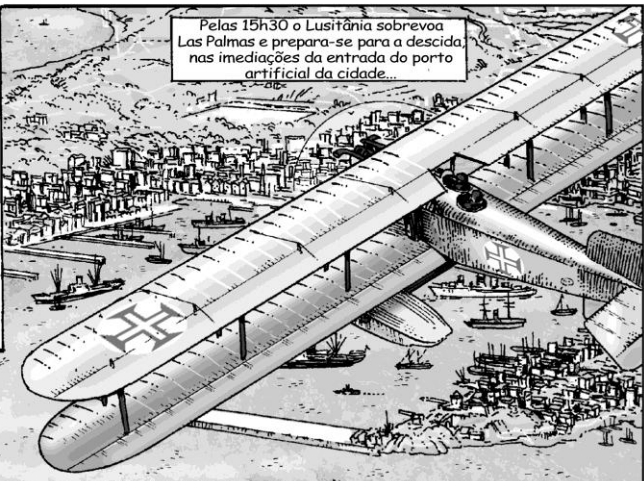


Às 13h27 passam sobre dois navios. Haviam percorrido 530 milhas, tendo batido todos os recordes da aviação portuguesa...

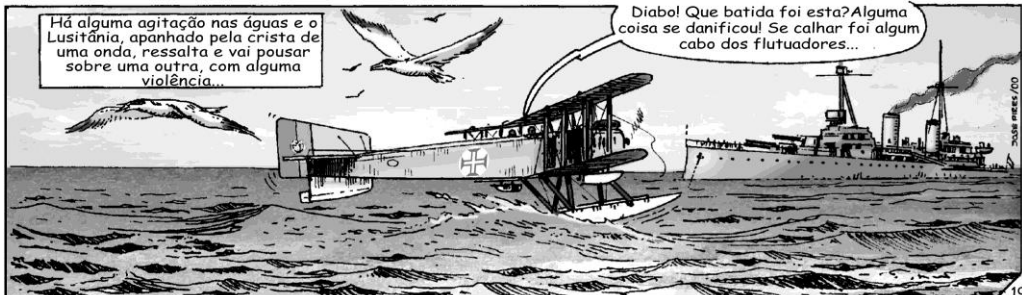


Mais tarde...

484 milhas em seis horas dá uma velocidade média de 81 milhas, mas o consumo de gasolina parece-me exagerado: 20 galões por hora, o que não me agrada nada...



Pelas 15h30 o Lusitânia sobrevoa Las Palmas e prepara-se para a descida, nas imediações da entrada do porto artificial da cidade...



Há alguma agitação nas águas e o Lusitânia, apanhado pela crista de uma onda, ressalta e vai pousar sobre uma outra, com alguma violência...

Diabo! Que batida foi esta? Alguma coisa se danificou! Se calhar foi algum cabo dos flutuadores...

2008/05/02

Rodeado por numerosas embarcações apinhadas de curiosos, o Lusitânia entra no porto artificial de La Luz, dirigindo-se à popa do navio 5 de Outubro...



Obrigado pela sua visita, senhor cônsul! gostaria de obter os seus bons ofícios para ver se é possível utilizar as instalações da casa Blandy a fim de fazer as revisões do avião.

claro que sim, comandante. o gerente da casa Blandy é meu amigo pessoal. deixe o caso comigo.

Diabol Os flutuadores contêm água este peso suplementar, mais o consumo exagerado de gasolina, podem comprometer o sucesso da etapa Praia-Fernando Noronha.



Comandante Coutinho, gostaria de o colocar ao corrente de uma dificuldade inesperada: o motor está a consumir mais combustível do que estava previsto...

Isso quer dizer que vamos desistir da viagem, meu caro Sacadura?

Desistir? Nem por sombras, comandante! Em Cabo-Verde teremos todas as condições de efectuar as correcções necessárias. Depois se verá.



Amanhã irei até à baía de Gando. Aqui, em La Luz, não é possível descolar: o porto é pequeno e cheio de navios. No mar há demasiada marea, o vento não ajuda e vai manter-se assim durante algum tempo.



Muito bem, Sacadura, entretanto irei verificar, ao pormenor, todos os cálculos necessários para evitar percalços e surpresas desagradáveis.



1 de Abril de 1922,
a bordo do 5 de Outubro,
na baía de Gando...

Gosto deste local, comandante! É bem
abrigado dos ventos e tem a vantagem
de ter terras baixas do lado norte,
o que permite ser facilmente
sobrevoadado!



Aqui não é possível levantar voo
com a carga máxima, comandante.
Vamos começar a próxima etapa
a partir da baía de Gando.



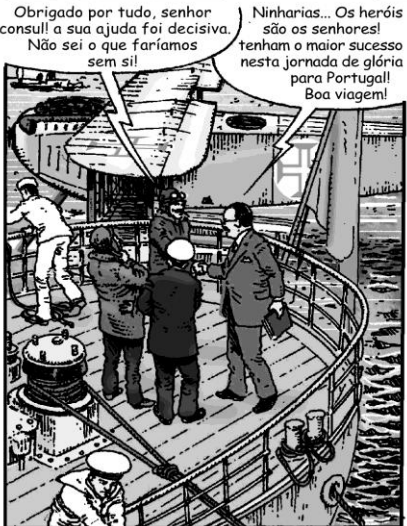
D'accordo, Sacadura. Quanto mais
depressa partirmos, melhor. Já
estou farto de tanta cerimónia
e tanto salamaque!...



Diabo! Entraram mais dois vapores
no porto e não tenho espaço para levantar
voo. Ainda por cima tenho de o fazer com
ventos de pópa!



Deixe isso comigo, comandante. Vou já tratar com
a capitania do porto para lhe deixarem o espaço
indispensável...



Obrigado por tudo, senhor
consul! A sua ajuda foi decisiva.
Não sei o que faríamos
sem si!

Ninharias... Os heróis
são os senhores!
tenham o maior sucesso
nesta jornada de glória
para Portugal!
Boa viagem!

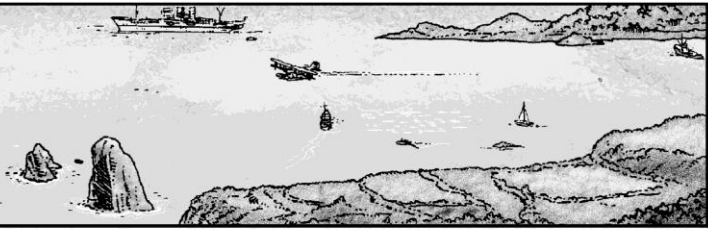


Às 10h56 o motor é posto
em marcha. O Lusitânia toma posição
e dá início à corrida...



...e após poucos segundos levanta voo,
ainda dentro do porto artificial de la
Luz...

Mas na baía de Gando os problemas começam a agravar-se. O Lusitânia não consegue descolar com o peso da gasolina necessária para alcançar Cabo Verde...



Temos um sarilho dos diabos, comandante Coutinho! Os flutuadores não são completamente estanques e o peso da água que se infiltra não nos deixa levantar voo com a carga máxima!

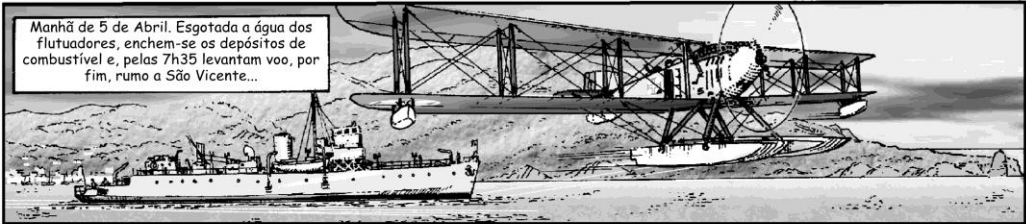
Então lá teremos de encontrar uma solução, Sacadura! Não acredito que não possamos ultrapassar o problema!

É já a terceira vez que retiramos toda a gasolina e tornamos a encher os depósitos. Acho melhor fazermos escala em São Vicente. Ali poderemos colocar o avião em terra e remediar os problemas que nos afligem.

Concordo em absoluto com a alteração de rumo, Sacadura! Perderemos algum tempo, é verdade, mas ganharemos em segurança.



Manhã de 5 de Abril. Esgotada a água dos flutuadores, enchem-se os depósitos de combustível e, pelas 7h35 levantam voo, por fim, rumo a São Vicente...

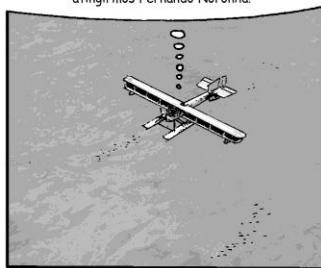
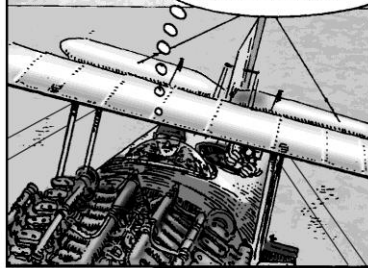


Quatro horas mais tarde...

Que chatice! o avião agora começou a cabrar e o esforço para o manter equilibrado é muito fatigante...

Diabo! Só faltava agora a bússola avariar-se! E o consumo de gasolina continua a ser muito mais elevado do que eu esperava! Se isto assim continua vai ser um sarilho para atingirmos Fernando Noronha!

Belo! Ali está um pássaro a estibordo! Estou arrasado mas não devemos estar já muito longe de terra!...

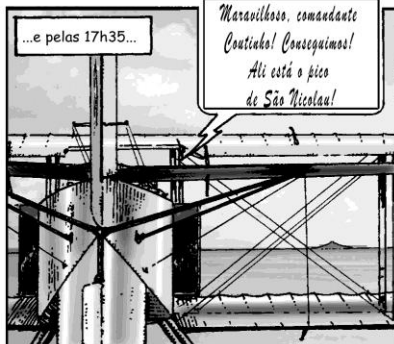


...e pelas 17h35...

Maravilhoso, comandante Coutinho! Conseguimos! Ali está o pico de São Nicolau!

Às 18h18, após mais de 10 horas de esforço desesperado, Sacadura Cabral consegue pousar suavemente, junto da praia de Matiota, na ilha de São Vicente...

Belo esforço o seu, Sacadura! Você deve estar completamente exausto! Infelizmente eu não posso revesá-lo! Não sei pilotar!

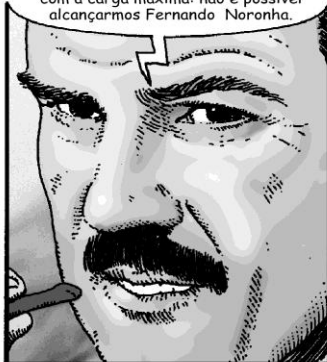




Vamos com calma, Sacadura. Se nós partirmos de Porto Praia, em Santiago, ganharemos 170 milhas. Que é que lhe parece?



Em Porto Praia teremos piores condições de vento e nenhuma possibilidade de levantar com a carga máxima: não é possível alcançarmos Fernando Noronha.

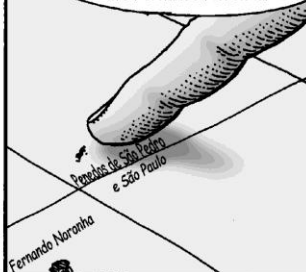


Não podemos desistir agora, Sacadura. Seria uma bronca! Temos de achar um meio qualquer para vencer o obstáculo!



Você tem sempre soluções, homem. Diga lá qual é essa sua ideia.

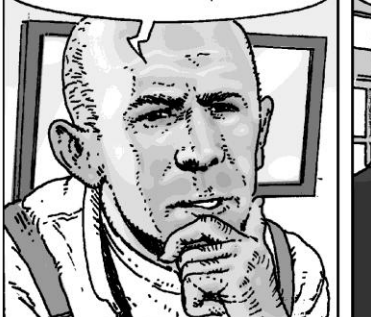
Bem, podemos escalar os penedos de São Pedro e São Paulo. Enviamos a República para nos aguardar lá com o combustível necessário e prosseguimos até Fernando Noronha.

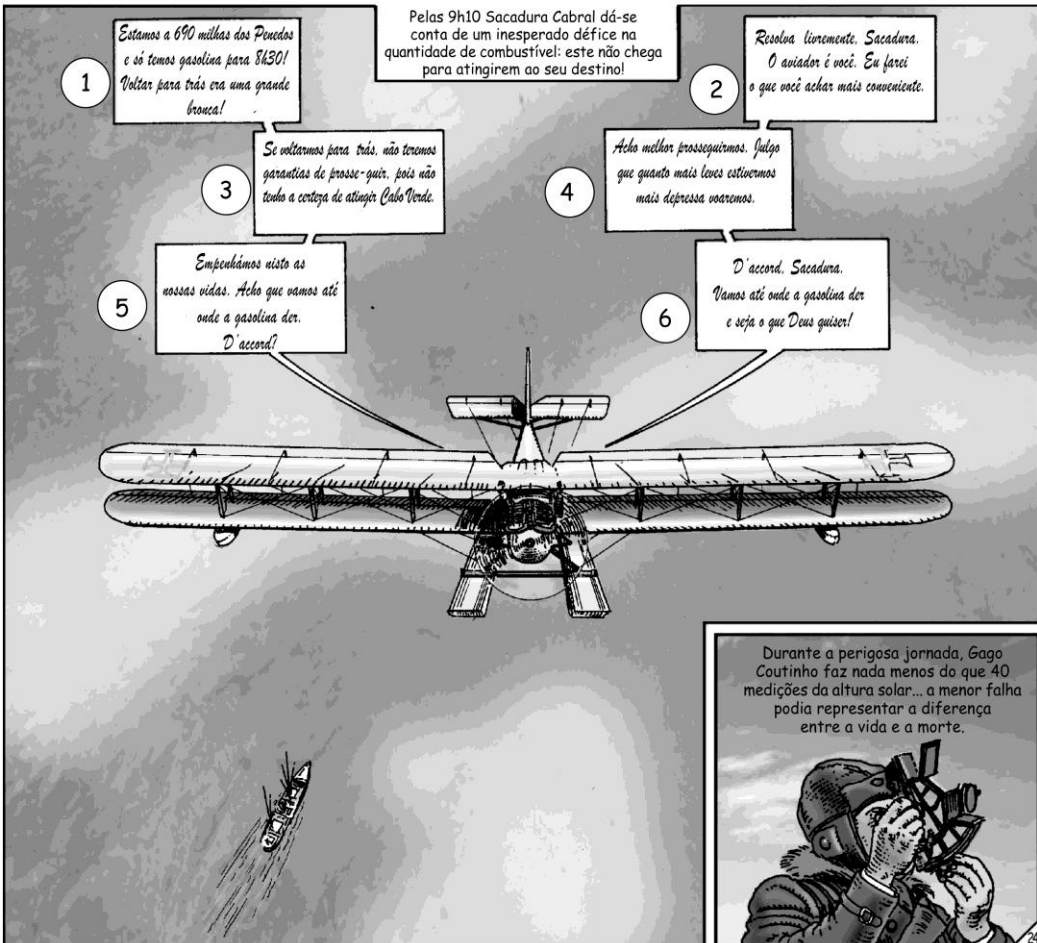


Diabol! Os penedos de São Pedro e São Paulo... encontrar uma coisa um bocadinho maior do que um campo de football, perdida no meio do Atlântico, é muito problemático...

Pois é, comandante, e não poderemos falhar nem sequer um metro: se lá conseguirmos chegar, não teremos nem pinga de gasolina, para emendar a mão. Caímos em pleno alto mar e nessa eventualidade nem a alma se nos aproveita!

Confie em mim, Sacadura. Vou calcular o rumo ao milímetro. Quando a gasolina acabar estaremos mesmo sobre os penedos!...





17h do dia 18 de Abril. Junto dos penedos de São Pedro e São Paulo, escassa língua rochosa de 200 metros de comprimento e 18 de altura, perdida na imensidão do Atlântico, o cruzador República aguardava a chegada do Lusitânia...



Você acha mesmo que aqueles dois vão conseguir enxergar este rochedo minúsculo no meio deste imenso mar, comandante Muzanty?

Claro que sim! Aqueles dois homens completam-se! Não vão vencer!

Pois eu tenho maus pressentimentos, comandante, mesmo que aqui consigam chegar, já viu a mareta que os espera?

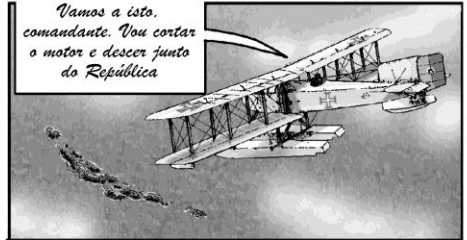
Já! e é isso que me está a preocupar. Com toda esta ondulação... Deus seja louvado! aí estão eles!



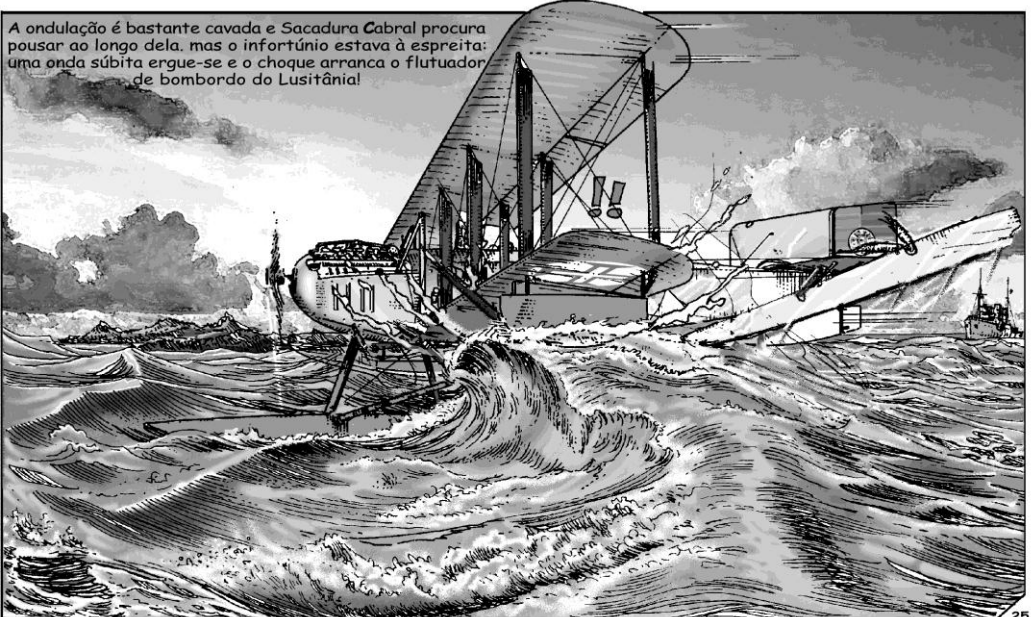
Conseguimos, comandante, ali estão os penedos, mas não temos mais do que 3 litros de gasolina!

O pior está passado! Não falhámos nem um metro e isso é que era o principal!

Vamos a isto, comandante. Vou cortar o motor e descer junto do República



A ondulação é bastante cavada e Sacadura Cabral procura pousar ao longo dela, mas o infortúnio estava à espera: uma onda súbita ergue-se e o choque arranca o flutuador de bombordo do Lusitânia!





Após alguns segundos de corrida, o hidroavião, sem o flutuador de bombordo, inclina-se e mergulha de proa...



Felizmente os escaleres do República andavam por perto, recolhendo de imediato os dois intrépidos aviadores...

Já não tínhamos mais gasolina!...



...O que nos atraçou foi o mar, não foi o ar... O mar é assim!



Um telegrama é enviado em seguida para Lisboa, relatando o infeliz acidente.



Em Portugal, a consternação é enorme...

O governo devia era mandar-lhes já um novo avião, para eles terminarem a viagem!



Mas a solução não é fácil. No Senado, vozes de sentido contrário fazem-se ouvir...

...lamentamos este esbanjamento de dinheiros do erário público em aventuras de resultados duvidosos!



Mas o corajoso ministro da marinha, Azevedo Coutinho, toma a decisão de enviar um segundo avião...

Envie-me já este telegrama para o comandante do República!



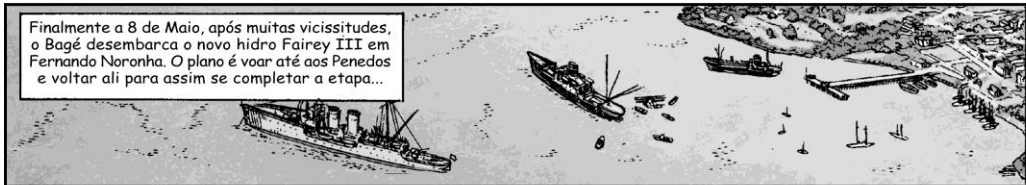
Caros senhores, acabo de receber notícias do nosso ministério! A viagem vai prosseguir: vão enviar-se um segundo avião!



O novo avião vem a bordo do vapor brasileiro Bagé, que deve chegar aqui a Fernando Noronha no dia 8 de Maio! Satisfeito, comandante?

Responsabilidades acrescidas, comandante Coutinho. E com o esforço que o ministro deve ter feito, agora antes morrer do que falhar!

Finalmente a 8 de Maio, após muitas vicissitudes, o Bagé desembarca o novo hidro Fairey III em Fernando Noronha. O plano é voar até aos Penedos e voltar ali para assim se completar a etapa...



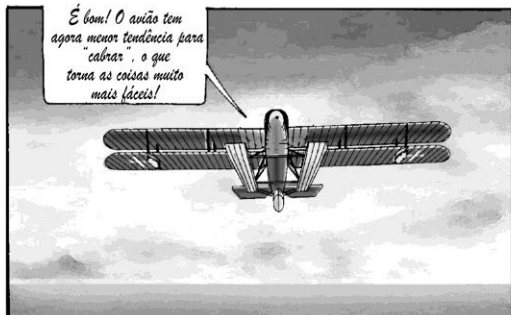
9 horas da manhã do dia 11 de Maio de 1922. O novo Fairey III, depois de duas tentativas consegue finalmente levantar voo com a carga máxima, a fim de realizar a etapa de ir até aos Penedos e voltar a Fernando Noronha...



A nossa velocidade é de 71 milhas hora. Mas o vento está a enfraquecer. Motor a 1550 R.P.M.

É isso é bom ou é mau? A nossa Latitude é agora de 58°50' S. Tudo normal!

É bom! O avião tem agora menor tendência para "cabrar", o que torna as coisas muito mais fáceis!



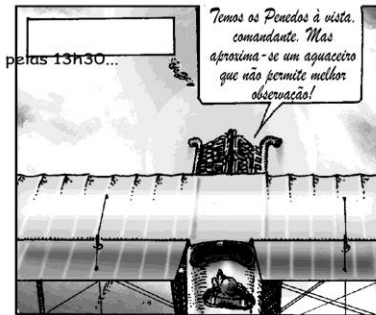
pelas 13h30...

Temos os Penedos à vista, comandante. Mas aproxima-se um aguaceiro que não permite melhor observação!

Façamos então meia volta. Sacadura... Creio que as formalidades estão cumpridas!

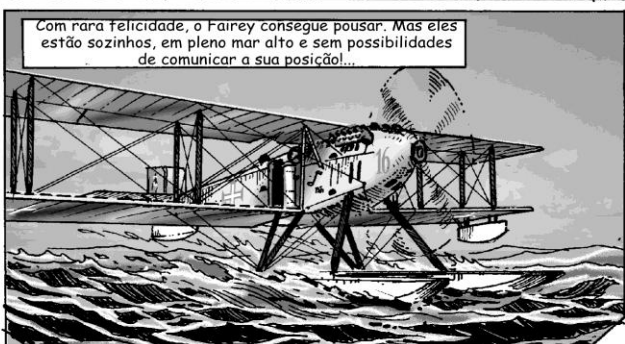
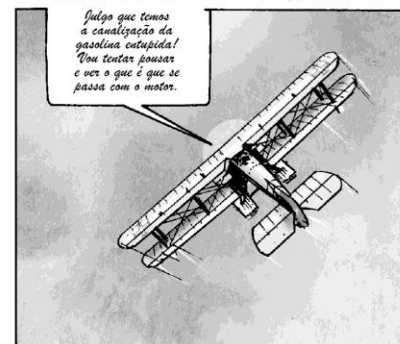
Às 15h30 o motor começa, de súbito a carburar mal!

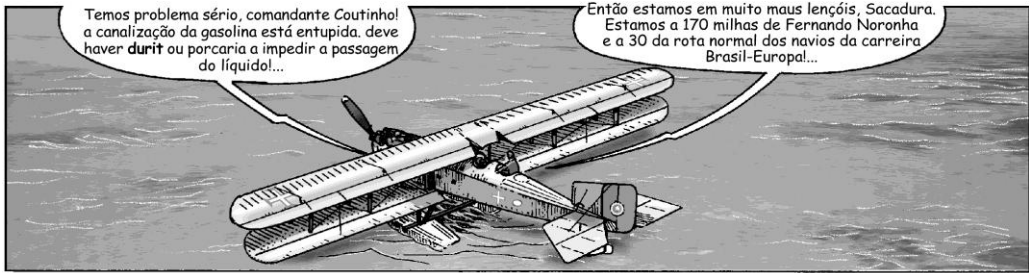
Zac se passa. Sacadura...? O que é que temos agora? Problemas?



Julgo que temos a canalização da gasolina entupida! Vou tentar pousar e ver o que é que se passa com o motor.

Com rara felicidade, o Fairey consegue pousar. Mas eles estão sozinhos, em pleno mar alto e sem possibilidades de comunicar a sua posição!...





A coragem e o denodo dos dois heróicos aviadores portugueses empolgara as duas nações nas duas margens do Atlântico. Interpretando o sentir geral, o governo português envia o terceiro e último hidro Fairey III da marinha a bordo do Carvalho Araújo para que a grande aventura fosse concluída...



Onosso ministro envia-nos um novo avião, comandante Coutinho. Deverá chegar aqui por volta do dia 2 de Junho.

O que falta agora é o mais fácil! seria uma lástima se esta viagem não tivesse o seu término!

Aí está o Carvalho Araújo! e o comandante é o meu velho amigo Cisneiros de Faria, que sabe do ofício: o avião vem mesmo bem acondicionado!



Pelas 6 horas da manhã do dia 5 de Junho, o Fairey III número 17 levantava voo, rumo à última etapa: cidade de Recife, na costa brasileira...



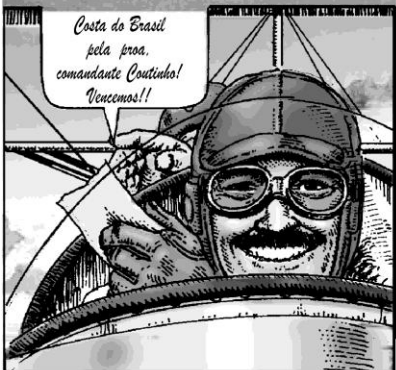
Apenas alguns esporádicos aguaceiros ensombream a tranquilidade do voo...



11h40. Sacadura Cabral avista uma linha branca no horizonte. Julga não passar de mais um aguaceiro mas depressa descobre tratar-se da costa brasileira.

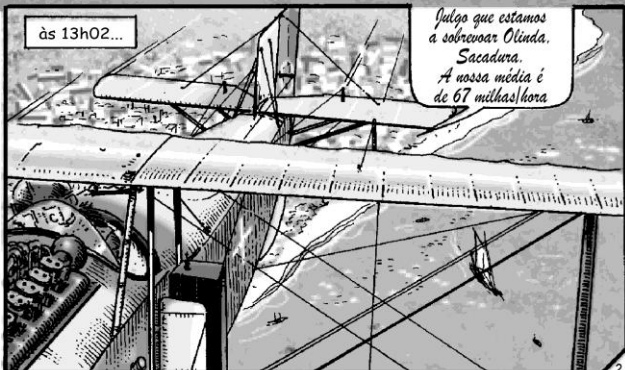


Costa do Brasil pela proa, comandante Coutinho! Vencemos!!



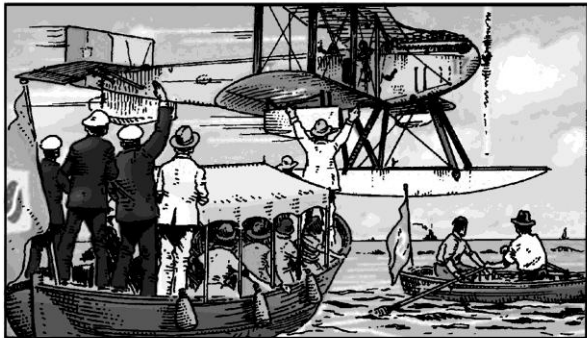
às 13h02...

Julgo que estamos a sobrevoar Olinda, Sacadura. A nossa média é de 67 milhas/hora





13h20 do dia 5 de Junho de 1922. O Fairey III preparava-se para pousar finalmente no porto artificial de Recife. A primeira travessia aérea do Atlântico-Sul estava prestes a ser concluída...



Uma entusiástica recepção do povo brasileiro aguardava os dois heróicos aviadores, que tinham acabado de realizar um feito extraordinário para a época.



...As Asas da Coragem tinham vencido, ligando pelos céus as duas margens do oceano...



E agora, comandante Cabral? diga-nos: depois deste feito extraordinário, o que planeia fazer a seguir?



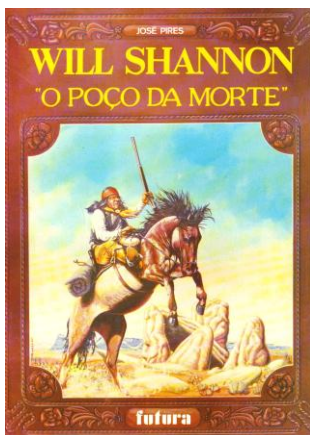
Mas...a volta ao mundo, claro! Agora que repetimos o feito de Álvares Cabral, por que não repetir o de Fernão de Magalhães?



O capitão de fragata Arthur Sacadura Freire Cabral desapareceu no mar, ao largo da Holanda, no meio de espesso nevoeiro, a 15 de Novembro de 1925, quando trazia para Lisboa um dos aviões para a sua volta ao mundo. O seu corpo nunca foi encontrado. O almirante Gago Coutinho viveu até aos 89 anos, coberto da glória, deixando uma vasta obra científica. Nunca mais tomou parte em nenhuma outra viagem ...

José Pires
Fevereiro de 2000

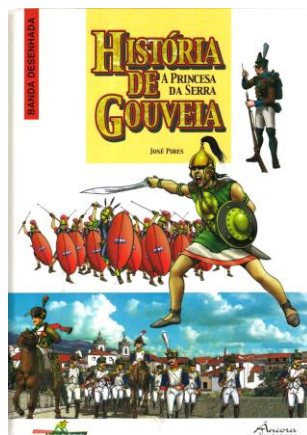
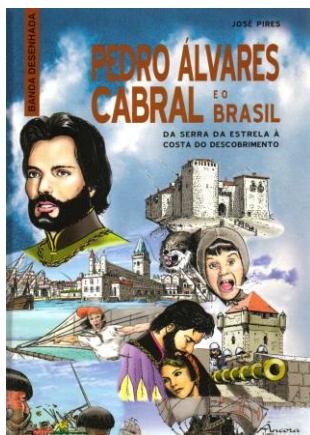
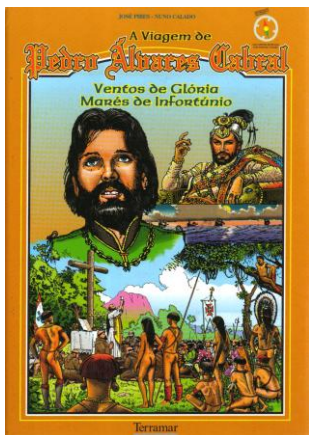
ÁLBUNS DE JOSÉ PIRES



Homens do Oeste – Antologia da BD Portuguesa volume 20 – Editorial Futura – 1989.

Will Shannon – O Poço da Morte – Coleção Aventuras volume 12 – Editorial Futura – 1989.

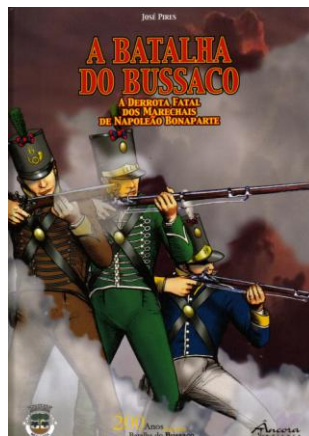
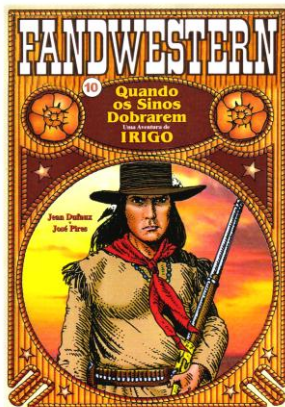
Gil Eanes e o Bojador – As Portas do Mito – Grupo de Trabalho do Ministério da Educação para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses – 1997.



A Viagem de Pedro Álvares Cabral – Ventos de Glória, Marés de Infortúnio (co-autor: Nuno Calado) – Terramar – Ministério da Educação – 1998.

Pedro Álvares Cabral e o Brasil – Âncora Editora – 1999.

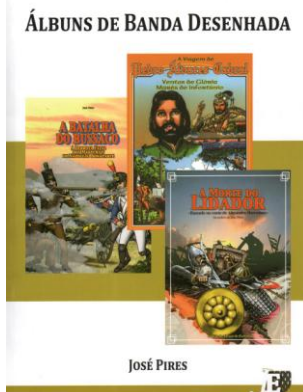
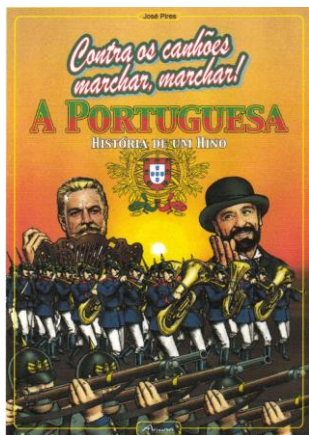
História de Gouveia – A Princesa da Serra – Âncora Editora – 2001.



Fandwestern nº 10 – Editora: Catherine Labey – 2003.

História de Celorico da Beira – Âncora Editora – 2004.

A Batalha do Bussaco – Âncora Editora – 2010.



A Portuguesa – História de um Hino – Âncora Editora.

Álbuns de Banda Desenhada – Jornal do Exército – 2015.

ÁLBUNS INDEPENDENTES

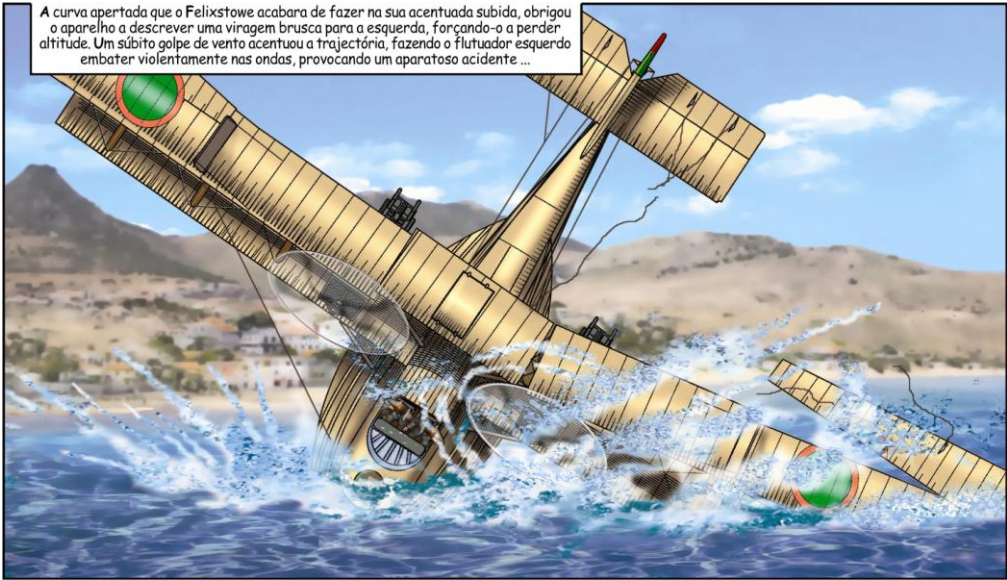
Buster – From Texas Rangers.

Fandaventuras Especial – 40 volumes.

FandClassics – 5 volumes até o momento.

Fandwestern – mais de 60 volumes até o momento.

A curva apertada que o Felixstowe acabara de fazer na sua acentuada subida, obrigou o aparelho a descrever uma viragem brusca para a esquerda, forçando-o a perder altitude. Um súbito golpe de vento acentuou a trajectória, fazendo o flutuador esquerdo embater violentamente nas ondas, provocando um aparatoso acidente ...



A dureza do embate da fuselagem no mar provoca a súbita combustão de uma bomba de fumo. As chamas propagam-se ao combustível de um dos tanques e um violento incêndio deflagra imediatamente...



Todos para fora, depressa!...



Céus! O comandante Coutinho afunda-se!...

