

THE FIRST SOUTH ATLANTIC AIR CROSSING

The First South Atlantic Air Crossing, flown by the naval aviators, Captain Gago Coutinho and Lieutenant Commander Sacadura Cabral, became a historical milestone thanks to the unifying social impact in Portugal and for its inherent value in historical, scientific and individual terms, despite the limited available resources.

The completion of this Crossing in 1922, covering 4,367 miles in 60 hours 14 minutes, in a single-engine floatplane, was astonishing due to this crew boldness. However, it was the fact of having flown for 36 hours 29 minutes across the ocean, with no reference on the surface, maintaining a perfect awareness of their precise position mostly based on astronomical observations, which made this an unprecedented and innovative achievement at the time, and a forerunner of the autonomous air navigation.

Underlying this air mission, in addition to the detailed planning, the required knowledge, experience and scientific know-how for its successful completion, including new air navigation methods and equipment, such as the sextant adapted for inflight use and a heading corrector to enable quick calculations, must be highlighted.

The human component made a permanent mark on the three years of preparation and for the mission success, withstanding a succession of imponderables in which spirit of enterprise, willpower and tenacity were always present, even when seaplanes were lost and had to be replaced to complete the mission, thus achieving the established objectives.

This stamp issue, which bears the mark of the Navy and Air Force Joint Commission 100TAAS for the centennial commemorations, is based on the following trilogy: Men, Science and Machines.

The souvenir sheet, with symbolic logic, includes the planned route, the lines of which highlight the weather uncertainties, fuel consumption, the need for flexibility and opportune decision-making, differentiating between the fundamental and the incidental. Significant among take-off and ditching points are Cape Verde and *Penedos* – Saint Peter and Saint Paul Archipelago, the longest stretch that united Portugal and Brazil for the first time by air.

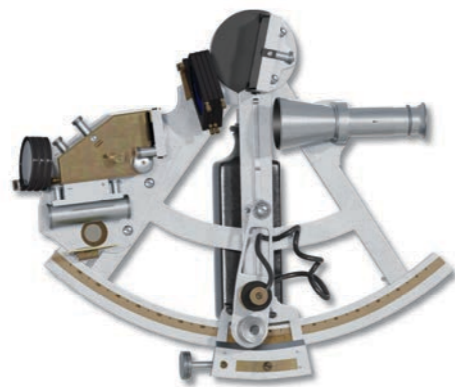
The sextant, depicted with great accuracy, recalls the dependence and importance of science during the crossing, as well as these airmen knowledge, know-how, creativity and skills. These, captured for posterity in an expressive image, are shown in their flight positions, complementing each other as a crew, but being differentiated themselves in the pilot and navigator role. Gago Coutinho, gazing into the distance,

is lost in his own thoughts, internalising and assuming the responsibility of the mission, while Sacadura Cabral, looking straight ahead, inspires confidence and assurance in the success of the air crossing.

The individual stamps represent the three “machines” flown by the aviators. The first, which took off from Lisbon at the break of dawn on 30 March 1922, is the Fairey IIID, Mark II, F 400, identified by the manufacturers as a *Transatlantic Load Carrier*, and which, by government decree, become the *Lusitânia*. The second is the Fairey IIID, F 401, number 16, dead in water on 11 May, after an emergency alight requiring assistance from a cargo ship, the *Paris City*. The third is the Fairey IIID, F 402, number 17, which completed the crossing on 17 June, later christened *Santa Cruz* in Brazil.

If on the one hand, the richness of detail in Paulo Alegria's design, including the Crux constellation depicted in its relative position in the sky on that day and time in 1922, enhances the creative process, on the other, this realism does not detract from the set aesthetic value, hinder the discovery of details, or lessen the ability to identify the messages meaning that new design technologies make appear almost alive. Representing the First South Atlantic Air Crossing in a philatelic issue, on the occasion of its first centennial, adds value and meaning to the event, continuing to highlight Gago Coutinho's sextant as a symbol of knowledge, know-how and the astronomical air navigation art, made possible, adequate flexible by mathematically rigorous processes and methods created or perfected by the Portuguese.

António Mimoso e Carvalho



Encomendas a / Orders to
FILATELIA
Rua João Saraiva, 9
1700-248 LISBOA

Colecionadores / collectors
filatelia@ctt.pt
www.ctt.pt
www.facebook.com/Filateliactt

O produto final pode apresentar pequenas diferenças.
Slightly differences may occur in the final product.

Design MAD Activities
Impressão / printing Gratsol

Dados Técnicos / Technical Data

Emissão / issue
2022 / 03 / 30

Selos / stamps
3 x 120g – 3 x 75 000

Bloco / souvenir sheet
Com 1 selo / with 1 stamp
€3,00 – 35 000

Design
Folk Design

Créditos / credits
Selos / stamps

Descolagem de Lisboa, 30 de março de 1922. Fairey IIID, versão Mark II, F 400, Lusitânia.
Amaragem de emergência no Atlântico Sul, 11 de maio de 1922. Fairey IIID, F 401, AN16.
Chegada ao Rio de Janeiro, 17 de junho de 1922. Fairey IIID, F 402, AN17, Santa Cruz.
Ilustrações / Illustrations: Paulo Alegria

Bloco / souvenir sheet

Sextante adaptado por Gago Coutinho à navegação aérea e utilizado na travessia do Atlântico Sul; desenho tridimensional. Ilustração / illustration: Paulo Alegria.
Reportagem fotográfica da partida de Gago Coutinho e Sacadura Cabral, Lisboa, 1922. Fotos / photos: Arnaldo Garcez / Museu de Marinha.

Sobrescritos de 1.º dia / FDC

Registo da «Travessia Aérea Lisboa-Rio de Janeiro pelos Oficiais de Marinha de Guerra Portuguesa Gago Coutinho e Sacadura Cabral [...] 1922» in *Relatório da Viagem Aérea Lisboa-Rio de Janeiro, Gago Coutinho e Sacadura Cabral, Centro de Estudos de Marinha, Lisboa, 1972. Coleção / collection: Museu de Marinha.*

Tradução / translation
Kennis Translations

Agradecimentos / acknowledgements

Arquivo Histórico da Força Aérea
Museu de Marinha
Comissão Aeronaval para as Comemorações do Centenário da 1.ª Travessia Aérea do Atlântico Sul (100TAAS)

Papel / paper – FSC 110 g/m2

Formato / size

Selos / stamps: 80 x 30,6 mm

Bloco / souvenir sheet: 125 x 95 mm

Picotagem / perforation

12^{1/4} x 12 e Cruz de Cristo / and Cross of Christ

Impressão / printing – offset

Impressor / printer – Cartor

Folhas / sheets – Com 25 ex. / with 25 copies

Sobrescritos de 1.º dia / FDC

C5 – €0,75

C6 – €0,56

Pagela / brochure

€0,85

Obliterações do 1.º dia em

First-day Cancellations

Loja CTT Restauradores
Praça dos Restauradores, 58
1250-998 LISBOA

Loja CTT Palácio dos Correios
Praça da Trindade, 32
4000-999 PORTO

Loja CTT Zarco
Av. Zarco
9000-069 FUNCHAL

Loja CTT Antero de Quental
Rua Agostinho Pacheco, 16
9500-998 PONTA DELGADA

Loja CTT Sintra
Praça D. Afonso Henriques 7,
2710-999 SINTRA



100
PRIMEIRA
TRAVESSIA
AÉREA DO
ATLÂNTICO SUL

GAGO COUTINHO
SACADURA CABRAL

1922-2022



A Primeira Travessia Aérea do Atlântico Sul, realizada pelos marinheiros aviadores Gago Coutinho e Sacadura Cabral, constituiu-se como referência histórica pelo impacto social unificador na Nação portuguesa e pelo seu valor intrínseco em termos temporais, científicos e individuais, apesar dos limitados recursos disponibilizados.

A realização desta Travessia no ano de 1922, com 4367 milhas percorridas em 60 horas e 14 minutos, operando um hidroavião monomotor de flutuadores, poderá causar espanto pela audácia dos tripulantes. Contudo, foi por terem sido voadas 36 horas e 29 minutos sobre o oceano, sem referências geográficas, com perfeito conhecimento da posição e baseando-se exclusivamente na observação astronómica, que seria considerado um feito inédito e inovador à data, precursor da navegação aérea autónoma.

Subjacente a esta missão aérea, para além do apurado planeamento, ressaltam o saber, a experiência e o conhecimento científico necessários à sua concretização com sucesso, incluindo novos métodos e equipamentos na navegação aérea, como o sextante adaptado à operação em voo e um corretor de rumos para facilitar a execução de cálculos expeditos.

A componente humana marcou em permanência os três anos de preparação e o êxito da missão, resistindo a uma sucessão de imponderáveis em que o espírito empreendedor, força de vontade e tenacidade estiveram sempre presentes, mesmo para se conseguir a substituição dos meios aéreos perdidos em operação e para que fosse finalizada, vendo cumpridos os objetivos estabelecidos.

A emissão filatélica, com a marca da Comissão Aero-naval 100TAAS para as comemorações do centenário, baseia-se na trilogia apresentada: Homens, Ciência e Máquinas.

O bloco filatélico, numa lógica simbólica, inclui a rota planeada cujas linhas concentram as incertezas do tempo meteorológico, dos consumos de combustível, da necessidade de flexibilidade refletida e da decisão oportuna, diferenciando o fundamental do acessório. Entre os pontos inicial e final de descolagem ou amaragem relevam Cabo Verde e os Penedos - Arquipélago de São Pedro e São Paulo, o trajeto de maior extensão e aquele que uniu, pela primeira vez por ar, Portugal ao Brasil.

O sextante, representado com rigor máximo, recorda a dependência e importância da Ciência na Travessia, assim como o Saber, Conhecimento, capacidade criativa e qualificações dos intervenientes. Estes, captados para a posteridade numa imagem expressiva, apresentam-se nos seus postos de operação completando-se como tripulação, mas diferenciando-se pela função de piloto e navegador. Gago Coutinho, olhando o infinito, interage consigo próprio, encerrando e assumindo o peso e responsabilidade da missão, enquanto Sacadura Cabral, olhando diretamente, inspira e assegura confiança no êxito da empresa a realizar.

Os selos individuais representam as três "máquinas" utilizadas. O primeiro, na descolagem de Lisboa, a 30 de março de 1922, ao romper da manhã, o Fairey III D versão Mark II, F 400, identificado pelo construtor como *Transatlantic Load Carrier*, que viria a ser por decreto governamental o *Lusitânia*. O segundo, o Fairey III D, F 401, matrícula 16, à deriva em 11 de maio, após uma amaragem de emergência e prestes a ser socorrido por um navio mercante, o *Paris City*. O terceiro, o Fairey III D, F 402, matrícula 17, que finalizou a Travessia a 17 de junho, posteriormente batizado *Santa Cruz* na chegada ao Brasil.

Se por um lado, a riqueza dos detalhes, em que pontua a Constelação do Cruzeiro do Sul representada na sua posição relativa, no dia e hora do ano de 1922, enriquece o processo criativo, por outro não impede que o seu vincado realismo retire valor à estética do conjunto, prejudique a descoberta dos pormenores, ou minimize a identificação do significado das mensagens que as novas tecnologias para desenho permitem tornar quase vivas, pela mão de Paulo Alegria.

A Primeira Travessia Aérea do Atlântico Sul representada numa emissão filatélica, no seu primeiro centenário, acrescenta valor e significado à efeméride, continuando a evidenciar o sextante de Gago Coutinho, símbolo do Saber, do Conhecimento e da Arte na navegação aérea astronómica, tornada possível, adequada e flexível pelos processos e métodos matematicamente rigorosos criados ou aperfeiçoados por Portugueses.

António Mimoso e Carvalho



NOTA:
Num processo evolutivo permanente e inovador, foi aplicado um novo tipo de recorte dos selos, introduzido pela primeira vez numa emissão filatélica dos CTT, deixando de ser de tipologia única, para associar o cortante em serrilhado ao contorno limpo da imagem.