



CAMPO DE AVIAÇÃO DA ACHADA

ACHADA AVIATION FIELD

Manuel Martins
Tenente-Coronel Pedro Horta





Angra do Heroísmo
CÂMARA MUNICIPAL

Edição	Editor	Município de Angra do Heroísmo
Autores	Authors	Manuel Martins / Tenente-Coronel Pedro Horta
Paginação	Design	Rúben Quadros Ramos
Capa (foto)	Cover (photo)	Museu de Angra do Heroísmo (MAH.I.2016.0774)
Rodapé (foto)	Footer (photo)	Museu de Angra do Heroísmo (MAH.I.2011.0046)
Impressão	Printing	Nova Gráfica Lda.
Tiragem	Copies	300
ISBN	ISBN	978-972-9135-64-4
Dep. Legal	Legal Deposit	540163/24
Local	Location	Angra do Heroísmo
Ano	Year	2024



Índice

- 5 Prefácio
- 7 Preface
- 9 O Campo de Aviação da Achada / The Achada Aviation Field
- 11 Agradecimento
- 13 Thanks
- 14 A importância de uma pista de aviação nos anos 30
- 15 The significance of an aviation field in the 1930s
- 19 Os antecedentes / The background
- 23 O início da construção / The beginning of construction
- 26 A chegada da aeronave e do aviador / The arrival of the aircraft and the aviator
- 30 Finalmente a inauguração / Finally the opening
- 35 O primeiro voo / The first flight
- 40 O declínio, o esquecimento / The decline, the forgetting
- 43 Localização / Location
- 48 Conclusão, a reposição histórica / Conclusion, historical replacement
- 51 Fontes documentais / Documentary sources





Prefácio

Tenente-General Rafael Martins

A obra que tenho a honra de prefaciara nasce de um desafio do Município de Angra do Heroísmo, lançado aos autores pelo Excelentíssimo Senhor Presidente, Prof. Doutor Álamo Meneses, para uma revisão e ampliação dos estudos realizados sobre a Pista de Aviação da Achada e da sua real importância no pioneirismo da Aviação dos Açores, bem como na Aviação Militar Portuguesa.

O meu primeiro contacto sobre o lugar da Achada, já na qualidade de Diretor Histórico-Cultural da Força Aérea, ocorreu no outono de 2023, através do Comandante da Zona Aérea dos Açores que, sumariamente, me sensibilizou quanto à importância histórica do local e de um eventual interesse do Município de Angra para reabilitar as ruínas de uma infraestrutura abandonada, último sinal da presença militar no local.

Passado praticamente um ano publicávamos na Revista Mais Alto um artigo da autoria do Tenente-Coronel Pedro Horta sobre as origens e importância histórica do Campo de Aviação da Achada para a ilha Terceira.

O artigo era uma amostra preciosa de uma obra concretizada em dois anos de pesquisa, que recorre a material anteriormente coligido por terceirenses e também por militares, de onde resultaria a publicação na «Revista Atlântida» de uma primeira versão da investigação, seguida de outra, aumentada, na «Revista Mais Alto».

Contudo, pese embora esse esforço de divulgação, de contribuir para o conhecimento da história dos Açores, faltava uma edição, em formato



acessível, de fácil e agradável leitura, que pudesse estar ao alcance de todos, permitindo que o Campo de Aviação da Achada ocupasse, de vez, o seu merecido lugar no pioneirismo da aviação, e, mais do que isso, o pioneirismo na visão estratégica dos Açores, da ilha Terceira, que ainda hoje perdura.

Sobre os autores destaco Pedro Horta, um jovem Tenente que já em 2008 se notabilizava pela lealdade, disponibilidade, competência, ponderação e rigor, enquanto Oficial de Justiça e Chefe de Secretaria da Base Aérea de Beja. Atributos apurados que lhe permitiram abraçar projetos de esta e de outra natureza, acrescentando luz através de evidências e raciocínios sobre acontecimentos adormecidos.

Assim surge a presente edição em livro, bilingue, que contextualiza a época, local e antecedentes, identificando quem, quando e porquê, para que possa ser lida por todos os que o desejem, de forma direta, profusamente ilustrada, tornando a leitura agradável, aguçando aqui e ali a curiosidade para mais.

Em boa hora Pedro Horta e Manuel Martins responderam ao desafio do Prof. Doutor Álamo Meneses para a revisão dos estudos sobre o Campo de Aviação da Achada, dando-lhe o merecido destaque.

O Município de Angra do Heroísmo e a Direção Histórico-Cultural da Força Aérea saúdam e agradecem e acolhem com regozijo a presente obra.



Preface

Lieutenant General Rafael Martins

The work I have the honor of prefacing arises from a challenge by the Municipality of Angra do Heroísmo, issued to the authors by His Excellency, the President, Prof. Dr. Álamo Meneses, for a review and expansion of the studies conducted on the Achada Airfield and its real importance in the pioneering of aviation in the Azores, as well as in Portuguese Military Aviation.

My first contact with the Achada site, already in my role as Historical-Cultural Director of the Air Force, occurred in the autumn of 2023, through the Commander of the Azores Air Zone, who briefly made me aware of the historical importance of the site and the potential interest of the Municipality of Angra in rehabilitating the ruins of an abandoned infrastructure, the last sign of military presence at the site.

Almost a year later, we published an article by Tenente-Coronel Pedro Horta in the “Revista Mais Alto” about the origins and historical importance of the Achada Airfield for Terceira island. The article was a precious sample of a work completed in two years of research, using material previously collected by locals and military personnel, resulting in the publication of a first version of the research in the “Revista Atlântida,” followed by an expanded version in the “Revista Mais Alto.”

However, despite this dissemination effort to contribute to the knowledge of the history of the Azores, there was still a need for an edition in an



accessible format, easy and pleasant to read, that could be within everyone’s reach, allowing the Achada Airfield to finally occupy its deserved place in the pioneering of aviation, and more than that, in the strategic vision of the Azores, of Terceira island, which still endures today.

Regarding the authors, I highlight Pedro Horta, a young Lieutenant who, as early as 2008, stood out for his loyalty, availability, competence, consideration, and rigor, as a Justice Officer and Head of Secretariat at Beja Air Base. These refined attributes allowed him to embrace projects of this and other natures, shedding light through evidence and reasoning on dormant events.

Thus, this bilingual book edition emerges, contextualizing the time, place, and background, identifying who, when, and why, so that it can be read by all who wish, in a direct manner, profusely illustrated, making the reading pleasant and occasionally sparking curiosity for more.

Pedro Horta and Manuel Martins timely responded to Prof. Dr. Álamo Meneses’s challenge to review the studies on the Achada Airfield, giving it the deserved prominence. The Municipality of Angra do Heroísmo and the Historical-Cultural Directorate of the Air Force salute and warmly welcome this work.



O Campo de Aviação da Achada

Guido Teles, Vice-Presidente da Câmara Municipal

É com grande satisfação que o Município de Angra do Heroísmo acolhe a publicação desta obra dedicada ao Campo de Aviação da Achada, uma peça fundamental na história da aviação nos Açores. Os autores, Tenente-Coronel Pedro Horta e Manuel Martins, oferecem-nos uma perspetiva rica e detalhada sobre este marco que lançou as bases tanto para a aviação militar como para a civil no arquipélago.

O Campo de Aviação da Achada, situado na nossa ilha Terceira, é um testemunho vivo do empenho e visão das forças vivas locais. Foi a união de esforços entre militares e civis que tornou possível a construção desta infraestrutura essencial. Planeada por oficiais da Arma de Aeronáutica, a pista foi o resultado de uma colaboração que transcendeu interesses individuais, refletindo o desejo coletivo de abrir novos horizontes e de ligar os Açores ao resto do mundo.

Ao longo dos anos, o campo de aviação da Achada não foi apenas uma pista para aeronaves, mas um símbolo do dinamismo e da coragem que caracterizam a nossa comunidade. Esta publicação não só preserva a memória deste feito histórico, mas também honra todos aqueles que, com trabalho e dedicação, contribuíram para o desenvolvimento da aviação na região.

Agradecemos ao Tenente-Coronel Pedro Horta e a Manuel Martins pelo valioso trabalho de investigação e pela partilha de um capítulo tão importante do nosso património. Que este livro inspire as gerações futuras a reconhecer a importância da colaboração e do espírito pioneiro que sempre definiram o povo açoriano e, em particular, o povo terceirense.

The Achada Aviation Field

Guido Teles, Vice-Mayor of Angra do Heroísmo

It is with great satisfaction that the Municipality of Angra do Heroísmo welcomes the publication of this work dedicated to the Achada Aviation Field, a cornerstone in the history of aviation in the Azores. The authors, Lieutenant-Colonel Pedro Horta and Manuel Martins, provide a rich and detailed perspective on this milestone, which laid the foundation for both military and civil aviation in the archipelago.

The Achada Aviation Field, located on Terceira island, stands as a testament to the commitment and vision of the local community. It was through the joint efforts of the military and civilians that the construction of this essential infrastructure became possible. Planned by Air Force officers, the airfield was the result of a collaboration that transcended individual interests, reflecting a collective desire to open new horizons and connect the Azores to the rest of the world.

Over the years, Achada Airfield has served not only as a runway but as a symbol of the dynamism and courage that characterize our community. This publication not only preserves the memory of this historic achievement but also honors all those who, through their hard work and dedication, contributed to the development of aviation in the region.

We extend our gratitude to Lieutenant-Colonel Pedro Horta and Manuel Martins for their valuable research and for sharing this important chapter of our heritage. May this book inspire future generations to recognize the importance of collaboration and the pioneering spirit that has always defined the people of the Azores, especially those of Terceira.



Agradecimento

Manuel Martins
Pedro Horta, Tenente-Coronel

É com grande satisfação que apresentamos esta publicação, fruto de um desafio lançado pelo Município de Angra do Heroísmo, através do seu Ex.^{mo} Senhor Presidente, Prof. Doutor Álamo Meneses, a quem agradecemos profundamente pela confiança depositada nos autores para a edição deste livro. Este desafio visava a revisão e atualização dos estudos sobre a Pista de Aviação da Achada e o seu Campo, cuja importância no pioneirismo da Aviação dos Açores tem sido, ao longo dos anos, subestimada e esquecida.

Durante dois anos, dedicamo-nos intensamente a esta tarefa, organizando e analisando materiais previamente coligidos por diversos estudiosos Terceirenses e militares. Este trabalho culminou na publicação de uma primeira versão da investigação na Revista Atlântida¹, seguida de uma versão aumentada e revista na Revista Mais Alto².

A presente obra representa a conclusão de uma missão iniciada em 2017, quando dois amigos decidiram unir esforços para dar o devido reconhecimento ao Campo de Aviação da Achada. Este campo, outrora um marco no desenvolvimento da aviação nos Açores, merece ser lembrado e celebrado pela sua contribuição histórica e tecnológica.

¹ Volume LXIII, 2018. A «Revista Atlântida» é uma revista de carácter cultural e científico, publicada anualmente pelo Instituto Açoriano de Cultura, assumindo-se como a referência da criação cultural dos Açores.

² Edição n.º 465, outubro de 2023. A «Mais Alto» é a revista cultural e histórica da Força Aérea Portuguesa, sendo publicada desde 1949.



Gostaríamos de expressar os nossos sinceros agradecimentos ao Tenente-General Rafael Martins pelo honroso prefácio e pelo seu inestimável contributo para a história da Força Aérea. Agradecemos também ao Dr. Carlos Serejo pelo apoio fundamental na publicação na Revista Mais Alto, e ao Dr. Carlos Bessa, que acreditou desde o início neste trabalho. Um agradecimento especial ao Dr. Jorge Bruno pela disponibilização das imagens do Museu e ao Dr. Rúben Quadros Ramos pela maravilhosa paginação e incansável procura de melhoria.

Mas acima de tudo, a todos aqueles pioneiros, militares, civis, povo anónimo que concretizaram o 4 de outubro.

Esperamos que esta publicação não só resgate a memória deste importante local, mas também inspire futuras gerações a valorizar e preservar o legado da aviação nos Açores. Agradecemos a todos os que contribuíram para este projeto, especialmente aos estudiosos e militares que, com o seu trabalho incansável, tornaram possível a realização desta obra. Que este livro seja um tributo ao passado e um incentivo para o futuro da aviação na nossa região.



Thanks

Manuel Martins
Pedro Horta, Tenente-Coronel



It is with great satisfaction that we present this publication, born from a challenge posed by the Municipality of Angra do Heroísmo, through its esteemed President, PhD Álamo Meneses, to whom we express our deepest gratitude for the trust placed in the authors for the completion of this work. This challenge aimed to review and update the studies on the Achada Airfield, whose significance in the pioneering of aviation in the Azores has been overlooked and forgotten over the years.

For two years, we dedicated ourselves intensively to this task, organizing and analyzing materials previously collected by various local scholars and military personnel. This effort culminated in the publication of an initial version of the research in the “Revista Atlântida”¹, followed by an expanded and revised version in the “Revista Mais Alto”².

This work marks the conclusion of a mission that began in 2017, when two friends decided to unite their efforts to give the Achada Airfield the recognition it rightly deserves. Once a landmark in the development of aviation in the Azores, this site should be remembered and celebrated for its historical and technological contributions.

¹ Volume LXIII, 2018. The magazine “Atlântida” is a cultural and scientific magazine, published annually by the Instituto Açoriano de Cultura, representing the reference for cultural creation in the Azores.

² Edition no. 465, October 2023. “Revista Mais Alto” is the cultural and historical magazine of the Portuguese Air Force, having been published since 1949.

We would like to express our sincere thanks to Lieutenant General Rafael Martins for the honorable preface and his invaluable contribution to the history of the Air Force. We also extend our gratitude to Dr. Carlos Serejo for his essential support in the publication in the “Revista Mais Alto”, and to Dr. Carlos Bessa, who believed in this project from the very beginning. Special thanks go to Dr. Jorge Bruno for providing the images from the Museum, and to Dr. Rúben Quadros Ramos for his wonderful layout and tireless pursuit of perfection.

But above all, we dedicate our deepest thanks to all those pioneers – military personnel, civilians, and anonymous individuals – who made October 4th possible.

We hope that this publication not only preserves the memory of this important site but also inspires future generations to value and safeguard the aviation legacy in the Azores. We thank all those who contributed to this project, particularly the scholars and military personnel whose tireless efforts made this work possible. May this book serve as a tribute to the past and a beacon for the future of aviation in our region.

A importância de uma pista de aviação nos anos 30

Perdido no imaginário, quer dos terceirenses, quer de todos os que se interessam, ainda que a título de curiosidade, pelas coisas do Ar, encontra-se a questão do Campo de Aviação da Achada.

Para alguns, estamos perante uma embrionária e vã tentativa de se implantar na Ilha Terceira uma infraestrutura aeronáutica, lograda e só conseguida com a posterior localização nas Lagens³.

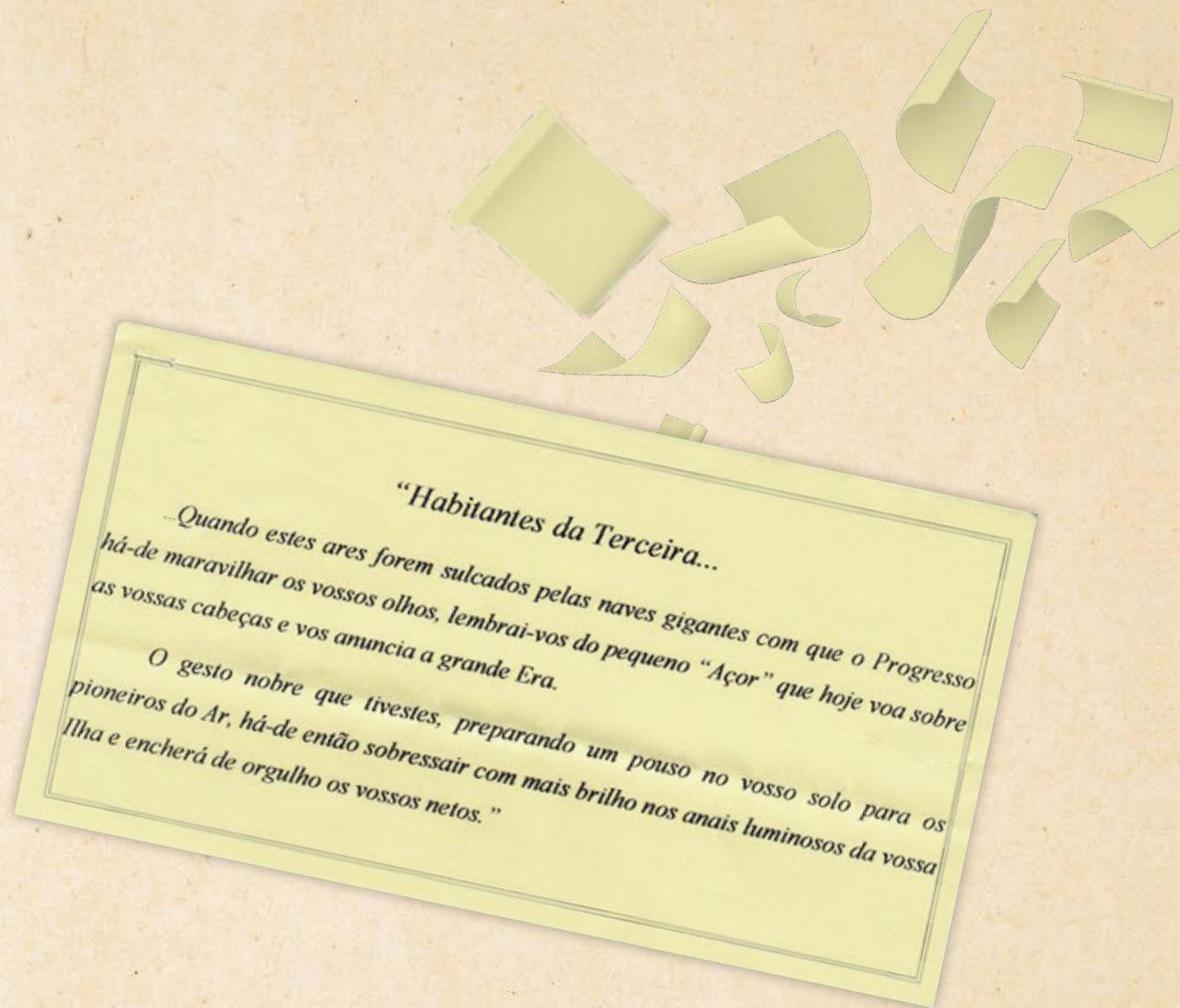
Para outros, a Pista da Achada assume-se como o verdadeiro início da aviação militar e civil nos Açores, nascida de uma simbiose de vontades e interesses, juntando quer o povo, quer o governo local, quer a arma da aeronáutica⁴.

Nós assumimos a última tese.

E a presente publicação, que tem como ponto de partida a investigação com vista à consolidação da história e à identificação clara dos limites do então «Campo da Achada», conclui, necessariamente, com a tese que o início da aviação militar e civil nos Açores teve lugar naquela manhã de 4 de outubro de 1930, quando o povo se juntou, algures na estrada entre Angra do Heroísmo e a Praia da Vitória, para observar as acrobacias exímias de um capitão terceirense, que lhes lançava sobre a cabeça um panfleto com a seguinte inscrição:

³ Referimo-nos ao local onde hoje se encontra implantada a Base Aérea n.º 4.

⁴ Que hoje é sua herdeira a Força Aérea Portuguesa.



The significance of an aviation field in the 1930s

Lost in the collective imagination, both of the people of Terceira and of all those who, even out of mere curiosity, take an interest in aviation, is the question surrounding the Achada Aviation Field.

For some, this site represents a fledgling and ultimately futile attempt to establish an aeronautical infrastructure on Terceira Island, an effort only realized with the subsequent development of the Lajes Air Base³.

For others, however, the “Pista da Achada” or “Campo da Achada” is viewed as the true genesis of military and civil aviation in the Azores, born from a confluence of wills and interests that united the people, the local government, and the air force⁴ in a shared vision.

We subscribe to the latter view.

This publication, rooted in extensive research aimed at consolidating historical understanding and clearly defining the boundaries of the then “Campo da Achada,” necessarily concludes with the assertion that the dawn of military and civil aviation in the Azores occurred on the morning of October 4, 1930. On that day, the people of Terceira gathered along a stretch of road between Angra do Heroísmo and Praia da Vitória to witness the spectacular aerobatics of a local captain, who dropped a pamphlet over their heads bearing the following inscription:

“Inhabitants of Terceira...

...When these skies are traversed by the giant vessels with which Progress will astonish your eyes, remember the little ‘Açor’ that today flies above you, heralding a new and grand Era.

The noble gesture you have made, by preparing a landing ground on your soil for the pioneers of the Air, will, in time, shine even more brightly in the illustrious annals of your Island and will fill your grandchildren with pride.”

³ This site, now home to Air Base No. 4, is the legacy bequeathed to us by those pioneers.

⁴ And today, the Portuguese Air Force proudly inherits this history.

Esta frase assume-se como mais do que uma premonição ou desejo, mas uma clara evidência que o ato inaugural, o voo inaugural, continha em si, muito mais do que um espetáculo de acrobacias.

Era, acima de tudo, um manifesto, a materialização de um pensamento avançado para os anos 30, onde já se tinha clara noção do trajeto da evolução e, perante tal horizonte, o próprio destino da Ilha Terceira e dos Açores. Um futuro que, com este ato, obteve concretização e se revelou de extrema importância não só para uma pequena ilha no meio do Atlântico Norte, mas para todo o Ocidente, tanto no plano militar quanto no civil.

This phrase is viewed not merely as a premonition or wish, but as clear evidence that the inaugural act, the first flight, held much more significance than an acrobatic display.

Above all, it was a manifesto, an embodiment of forward-thinking for the 1930s, where there was already a clear understanding of the path toward progress. This act pointed to the future of Terceira island and the Azores, a future of immense importance not just for a small island in the North Atlantic but for the entire West, in both military and civil terms.



No entanto, seja qual for o entendimento dos Homens e da História, que tudo julgam, em especial a última, é inequívoco que estamos perante uma empresa e um esforço coletivo, arrojado, detentor de uma carga simbólica que, por si, merece a nossa reflexão:

≡≡≡ Nasceu do desejo das forças vivas da Ilha Terceira, militares e civis;

≡≡≡ A sua localização foi escolhida junto à estrada que liga a Angra do Heroísmo à Praia da Vitória;

≡≡≡ Foi planeada por militares da Arma de Aeronáutica;

≡≡≡ Foi construída em terrenos adquiridos pelo Governo Autónomo do então distrito de Angra do Heroísmo, utilizando verbas destinadas à viação;

≡≡≡ Foi terraplanada por soldados do Exército do Regimento de Angra do Heroísmo;

≡≡≡ Foi inaugurada pelas entidades militares e civis, utilizando-se um avião da Escola Militar de Aeronáutica da Granja do Marquês, pilotado por um capitão aviador terceirense.

Foi desta simbiose de esforços, verdadeiramente global e à qual nenhuma força viva militar ou Terceirense ficou alheia, que nasceu a aviação, militar e civil, na ilha Terceira e nos Açores.

Não se diga, pois, que a Aviação nos Açores não foi obra dos Açorianos.

However, whatever the understanding of Men and History, which judges everything, especially the latter, it is unequivocal that we are facing a collective and bold effort, carrying a symbolic charge that, in itself, deserves our reflection:

≡≡≡ Born from the desire of the living forces of Terceira island, military and civilian;

≡≡≡ Its location was chosen next to the road that connects Angra do Heroísmo to Praia da Vitória;

≡≡≡ It was planned by military personnel from the air branch of the army;

≡≡≡ It was built on land acquired by the Autonomous Government of the then district of Angra do Heroísmo, using funds allocated for transportation;

≡≡≡ It was leveled by soldiers from the Army Regiment of Angra do Heroísmo;

≡≡≡ It was inaugurated by military and civil entities, using a plane from the “Escola Militar de Aeronáutica da Granja do Marquês” (Military Aeronautical School), piloted by an captain aviator from Terceira.

It was from this symbiosis of efforts, truly global and to which no local force remained indifferent, that aviation, both military and civil, was born on Terceira island and in the Azores.

Thus, it cannot be said that Aviation in the Azores was not the work of the Azoreans.



A Pista da Achada, o Campo da Achada, deve ser celebrada por representar o espírito visionário e colaborativo, quer das autoridades militares, quer das entidades civis, marcando o ponto de partida para a história dos últimos 90 anos, não só da Aeronáutica Militar e da Ilha Terceira, mas do nosso País enquanto ator Atlântico e Ocidental.

As linhas que se seguem representam o trabalho de investigação dos autores que, querendo manter vivo o espírito que presidiu à construção do Campo da Achada, procuraram redescobrir a sua história e a sua localização, para que justa homenagem lhe possa ser prestada, a fim de manter vivo o símbolo da profunda amizade e colaboração existente entre os terceirenses e as gentes do Ar que há quase um século subsiste.

“Pista da Achada” and “Campo da Achada” should be celebrated for representing the visionary and collaborative spirit of both military authorities and civil entities, marking the starting point for the history of the last 90 years — not only of Military Aeronautics and Terceira Island but also of our country as an Atlantic and Western actor.

The lines that follow represent the research work of the authors who, wishing to preserve the spirit that presided over the construction of “Campo da Achada”, sought to rediscover its history and location so that a fitting tribute can be paid, keeping alive the symbol of the deep friendship and collaboration that has existed between the people of Terceira and the people of the Air for almost a century.



Piso de aterragem do Campo da Achada, por volta de 1930.
Landing strip of Campo da Achada, on Terceira Island, around 1930.
Museu de Angra do Heroísmo
MAH.I.2011.0045 | MAH.I.2011.0047

Os antecedentes

Nos anos 20 do século passado verificou-se um aumento considerável da pressão sobre o Governo português para que fosse construída uma pista de aviação nos Açores.

De entre tais vozes assumiu extrema importância, pelo eco que teve, um simples, mas assertivo artigo publicado a 30 de julho de 1929 no jornal «Século», assinado por um açoriano, fazendo uso simplesmente das siglas «F. B.», defendendo a construção de uma pista na Terceira nos seguintes termos:

«Por todos os motivos, de lamentar que não se tenha dado execução [de construção da pista] (...) [ocorrendo] dois desastres de aviação estrangeiros, sem que no Arquipélago houvesse os serviços de aviação necessários, para os evitar (...).»

A sua fundamentação e técnica, ao trazer a emoção à razão, bem como das restantes vozes que a ele se iam unindo em todos os setores da sociedade, assentava na necessidade de se precaver a recorrente ocorrência de acidentes entre as aeronaves que sobrevoavam os Açores, concluindo, e quiçá desvendando, o verdadeiro propósito de tal empresa, com a frase icónica então por ele proferida:

Tenhamos por assente que o futuro da Ilha Terceira está na Aviação

The background

In the 1920s, there was considerable pressure on the Portuguese Government to build an airstrip in the Azores.

Among these voices was a simple but assertive article published on July 30, 1929, in the newspaper “Século”, signed by an Azorean using the acronym “F. B.”. The article advocated for the construction of a runway in Terceira under the following terms:

“For all reasons, it is regrettable that [the construction of the runway] was not carried out (...) [given] two foreign aviation disasters, without the necessary aviation services in the Archipelago to avoid them (...).”

Its foundation and technique, by marrying emotion with reason, along with the other voices joining in from all sectors of society, were based on the need to prevent the recurring occurrence of accidents involving aircraft flying over the Azores islands. The article concluded, perhaps unveiling the true purpose of such an endeavor, with the iconic phrase it then uttered:

Let us agree that the future of Terceira Island is in Aviation

De facto, tais acidentes aéreos, fruto do aumento considerável da atividade aérea, eram desde há algum tempo repetidamente noticiados nos órgãos de informação locais e aos quais damos nota breve para efeito de enquadramento:

==== O caso do avião italiano «Santa Maria», tripulado pelos pilotos italianos Pinedo, Carlo del Prete e Victale Zacchetti, pertencentes à aviação militar italiana e que pretendiam fazer o reconhecimento da travessia do Atlântico Sul e da ligação Roma - Rio de Janeiro. Tendo amarrado perto das Flores por falta de combustível, foi rebocado por um navio compatriota para a Horta. Voou posteriormente para as Flores, rumando de seguida para Ponta Delgada a 10 de junho de 1927 e depois para Lisboa, onde chegou no dia seguinte;

==== A amargem, desta vez a oeste da Ilha Terceira, de um monomotor tripulado pelos americanos Ruth Elder e George Haldeman, depois de 35 horas de voo, quando pretendiam fazer a travessia Nova Iorque - Paris, relatada em notícia de «A União», a 12 de outubro de 1927;

==== Mais recente e prévia ao artigo, e talvez fosse este episódio o pretexto do anónimo cronista, o trágico acidente de um avião polaco tipo Amiot, no lugar de Vitória na Ilha Graciosa, cerca das 19 horas do dia 13 de julho de 1929, tendo falecido o Major Piloto Idzikowskiew, com 36 anos de idade. O seu colega, aviador Kubala, foi salvo por um lavrador da freguesia de Guadalupe, que o retirou dos escombros. Estes aviadores tentavam atravessar o Atlântico.

Estes e outros acontecimentos, suportados por pressões da sociedade terceirense, levaram a que o Governo português reforçasse a ponderação que já tinha vindo a percorrer, sobre a viabilidade da construção de uma pista para a aviação numa das ilhas do arquipélago.

In fact, such air accidents, resulting from the considerable increase in air traffic, have been repeatedly reported in local news outlets for some time. We offer a brief note on these incidents for context:

==== The case of the Italian plane “Santa Maria,” crewed by Italian pilots Pinedo, Carlo del Prete, and Victale Zacchetti, belonged to the Italian military aviation and aimed to reconnoitre the crossing of the South Atlantic and the Rome - Rio de Janeiro route. After landing near Flores due to a lack of fuel, it was towed by a compatriot ship to Horta. It later flew to Flores and then headed to Ponta Delgada on June 10, 1927, before continuing to Lisbon, where it arrived the following day;

==== Additionally, there was the ditching, in west of Terceira Island, of a single-engine plane crewed by Americans Ruth Elder and George Haldeman, after 35 hours of flight while attempting to cross from New York to Paris, reported in news from “A União” on October 12, 1927.

==== More recently, and perhaps the episode that served as the catalyst for the anonymous chronicler’s article, was the tragic crash of a Polish Amiot aircraft near Vitória on Graciosa island, around 7 p.m. on July 13, 1929. Major Pilot Idzikowski, aged 36, lost his life, while his colleague, aviator Kubala, was saved by a farmer from the parish of Guadalupe, who pulled him from the wreckage. These aviators were attempting to cross the Atlantic.

These and other events, coupled with pressure from Terceira society, led the Portuguese Government to give renewed consideration to the feasibility of constructing an airfield on one of the islands of the archipelago.



É assim que logo em 1928 surgiu, pela mão do Tenente-Coronel Aviador Cifka Duarte, um estudo que defendia a construção de um campo de aviação na Achada, entre a Serra do Morião e os terrenos dos Cinco Picos. Contudo, tal parecer não obteve a opinião favorável do Capitão Aviador Francisco da Cunha Aragão, o Herói de Naulila⁵, que em gozo de férias na ilha de São Miguel se deslocou à Terceira para dar o seu parecer.

No entanto, o diário terceirense «A União», único jornal publicado na Terceira naquela época, continuou a bater-se incansavelmente para alertar a opinião pública para a necessidade da construção de um campo de aviação nos Açores, bem como dos perigos a que os aviadores que cruzavam o arquipélago estavam sujeitos.

Com artigos publicados nos dias 18, 20, 22 e 25 de julho de 1929, além de pedir à Administração Geral dos Correios «uns simples pedaços de ebonite» para que a Estação das Faleiras, construída em 1919 em São Sebastião, pudesse receber mensagens, inclusive de aviadores, questionava-se ainda qual o local onde se poderia «aterrissar» na Ilha Terceira. Foi ainda sugerido, além do areal na Praia da Vitória, a planície da Achada.

⁵ Combate de Naulila, ou Desastre de Naulila, é a designação dada na historiografia portuguesa à batalha travada a 18 de dezembro de 1914 em Naulila.



Frederico Lopes Jr, José Agostinho e Cifka Duarte no Jardim Duque da Terceira (c. 1928).
Frederico Lopes Jr, José Agostinho and Cifka Duarte in Jardim Duque da Terceira (c. 1928).
Museu de Angra do Heroísmo
MAH.I.2014.0227

This is how, in 1928, a study was created by Lieutenant Colonel Aviador Cifka Duarte, advocating the construction of an airfield in Achada, between Serra do Morião and the Cinco Picos lands. However, this opinion did not receive the favorable endorsement of Captain Francisco da Cunha Aragão, the Hero of Naulila⁵, who, while on vacation on São Miguel island, traveled to Terceira to provide his opinion.

However, the Terceira daily “A União”, the only newspaper published on the island at that time, continued to fight tirelessly to alert public opinion to the need for building an airfield in the Azores, as well as to the dangers faced by aviators crossing the archipelago.

With articles published on July 18, 20, 22, and 25, 1929, in addition to requesting the General Postal Administration for “a few simple pieces of ebonite” so that the Faleiras Station, built in 1919 in São Sebastião, could receive messages – including those from aviators – it also raised questions about where one could land on Terceira island. It was further suggested that, in addition to the sandy area at Praia da Vitória, the Achada plain could serve this purpose.

⁵ Combate de Naulila , or Disaster of Naulila , is the name given in Portuguese historiography to the battle fought on December 18, 1914 in Naulila



Vista aérea da baía da Praia da Vitória tirada do avião Açor (c. 1930). Coleção Tenente-Coronel José Agostinho.
Aerial view of Praia da Vitória bay taken from the Açor plane (c. 1930). Lieutenant-Colonel José Agostinho Collection.
Museu de Angra do Heroísmo
MAH.I.2011.0038

Local onde a Junta Geral já tinha mandado «limpar de pedras e balizar o campo da Achada que ficará assim mais apto a ser utilizado por um avião como campo de emergência».

Estava em marcha a preparação da edificação do Campo da Achada.

Foi precisamente na edição de 22 de julho de 1929 d'«A União» que se deu conta das medidas do Campo de Aviação da Achada, com 600 metros de comprimento por 60 metros de largura, podendo ser aumentado para 800 metros e «quando se tratar de uma instalação definitiva, preparar-se para outra faixa de cerca de 1000 metros fazendo em ângulo com a primeira», antevendo que haveria necessidade de comportar posteriormente maior utilização do local.

The General Council had already ordered that “the Achada field be cleared of stones and marked out, so that it would be better suited for use as an emergency airfield.”

Preparations for the construction of Campo da Achada were underway.

It was in the July 22, 1929 edition of “A União” that the dimensions of the Achada Aviation Field were reported: 600 meters in length by 60 meters in width, with the possibility of being extended to 800 meters. “For a permanent installation, another strip of around 1,000 meters at an angle to the first” was anticipated, foreseeing a greater need for the site in the future.



Vista do interior da Ilha Terceira, onde foi construído o Campo da Achada, por volta de 1930.

View of the interior of Terceira Island, where Campo da Achada was built, around 1930.

Museu de Angra do Heroísmo
MAH.I.2011.0040 | MAH.I.2011.0039



O início da construção

Um mês depois da publicação destes artigos, a Junta Geral iniciou as obras de terraplanagem «em faixa de terreno nos baldios dos Borratéus, junto à Estrada da Achada». Era então Presidente da Comissão Administrativa da Junta Geral do Distrito Autónomo de Angra do Heroísmo o Dr. Manuel de Sousa Menezes, cirurgião e capitão-médico, sendo Vice-Presidente o Dr. Constantino Menezes Cardoso. Estes, também se debateram arduamente para que fosse construída a pista de aviação da Achada, tendo aprovado em 8 de agosto de 1929, com recurso às verbas da viação, a quantia de 50.000 escudos para as obras do campo de aviação da Achada.

A Junta Geral e a sua Comissão Administrativa acreditaram na construção definitiva da pista quando receberam um telegrama do Ministro do Interior para, no prazo de 30 dias, mandar desfazer as curvas perigosas e tapar rodeiros na «Estrada de Angra-Achada-Praia».

Na ata de 15 de agosto de 1929, a referida comissão, aquando da decisão para a compra dos terrenos para o aumento do campo da aviação, consta a deliberação seguinte:

«(...) quanto vantajosa é a construção de um campo de Aviação para esta terra que infelizmente vem vivendo em regime deficitário, necessitando por todas as formas, promover o seu enriquecimento e ponderando ainda quanto tal empreendimento tem de utilidade nacional, dada a necessidade internacionalmente reconhecida de um campo de Aviação nos Açores.»

Para tal realizou todos os esforços para o efetivar, ainda que em prejuízo das verbas dedicadas ao cuidado das estradas do Distrito de Angra do Heroísmo, que incluía, além da Ilha Terceira, as Ilhas Graciosa e São Jorge.

The beginning of construction

A month after the publication of these articles, the General Council began earthworks “on a strip of land in the wastelands of Borratéus, next to Estrada da Achada.” At the time, Dr. Manuel de Sousa Menezes, a surgeon and medical captain, was President of the Administrative Committee of the General Council of the Autonomous District of Angra do Heroísmo, with Dr. Constantino Menezes Cardoso serving as Vice-President. They both fought tirelessly for the construction of the Achada airstrip, having approved on August 8, 1929, the allocation of 50,000 escudos from transport funds for the works on the Achada airfield.

The General Council and its Administrative Commission believed in the eventual construction of the airstrip when they received a telegram from the Minister of the Interior instructing them to undo the dangerous curves and cover the wheels on the “Estrada de Angra-Achada-Praia” within 30 days.

In the minutes of August 15, 1929, the aforementioned Commission, while making the decision to purchase land to expand the aviation field, included the following deliberation:

“(...) how advantageous is the construction of an aviation field for this land that has unfortunately been living under a deficit regime, requiring, in every way, promotion of its enrichment, while also considering how much such an undertaking holds national utility, given the need for international recognition of an aviation field in the Azores.”

To this end, they made every effort to carry it out, even at the expense of funds dedicated to road maintenance in the District of Angra do Heroísmo, which included, in addition to Terceira island, the islands of Graciosa and São Jorge.

Como os baldios dos Borratéus não eram suficientes para o Campo de Aviação, o Dr. Constantino Menezes Cardoso contactou o Tenente-Coronel Francisco de Paula Rego, procurador do proprietário dos pastos contíguos à nascente dos baldios, os quais mediram aproximadamente e propuseram à comissão, na reunião de 15 de agosto, o seu arrendamento ou aquisição, tendo sido adotada a compra dos mesmos, para se conseguir «um campo de aviação definitivo com esplêndidas dimensões».

As medidas aproximadas foram consideradas, sendo mais precisas na medição a ser realizada antes da efetivação da compra: 2.323,20 ares a 500 escudos por cada nove ares e oito centiares, totalizando 128 contos despendidos para a expansão (cerca de 614 euros na moeda atual).

O Chefe da Secretaria foi mandatado para realizar a escritura, dada a urgência em obter a área necessária para o campo de aviação.

Contudo, era do entendimento da Junta Geral que a despesa com o Campo de Aviação da Achada, dado o interesse nacional e internacional como ficou lavrado em ata da reunião acima citada, fosse da responsabilidade do Governo da República.



Retrato do Tenente-Coronel Francisco de Paula Rego (c. 1900-1920).
Portrait of Lieutenant-Colonel Francisco de Paula Rego (c. 1900-1920).
Museu de Angra do Heroísmo
MAH.I.2014.0710



Retrato do Tenente-Coronel Manuel de Sousa Menezes (c. 1930-1940). Coleção Emanuel Raposo.
Portrait of Lieutenant-Colonel Manuel de Sousa Menezes (c. 1930-1940). Emanuel Raposo Collection.
Museu de Angra do Heroísmo
MAH.I.2022.1558

As the Borratéus wastelands were insufficient for the Aviation Field, Dr. Constantino Menezes Cardoso contacted Lieutenant-Colonel Francisco de Paula Rego, representative of the owner of the pastures adjacent to the wastelands, who measured and proposed leasing or purchasing the land during the meeting on August 15. The purchase was adopted, to create “a permanent airfield with splendid dimensions.”

The approximate measurements were considered, with more precise measurements to be taken before finalizing the purchase: 2,323.20 ares at 500 escudos per nine ares and eight centiares, totaling 128 “contos” (around 614 euros in today’s currency) spent on the expansion.

The Head of the Secretariat was tasked with drafting the deed, given the urgency of acquiring the necessary area for the airfield.

However, the General Council felt that the expenses related to the Achada Aviation Field, given its national and international significance, as recorded in the report of the meeting, should be borne by the Central Government.



Retrato de grupo de militares do Exército e Aeronáutica à frente do avião Açor, estando o capitão piloto-aviador Frederico de Melo sentado na primeira fila, de banda negra no braço, em setembro/outubro de 1930.

Group portrait of Army and Air Force soldiers in front of the “Açor” airplane, with Captain Pilot-Aviator Frederico de Melo sitting in the front row, with a black band on his arm, in September-October 1930.

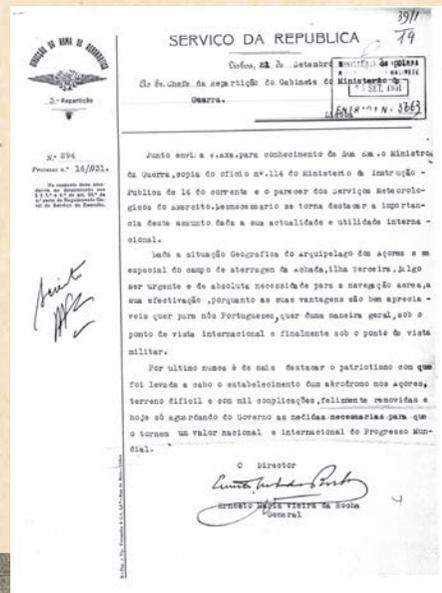
Museu de Angra do Heroísmo
MAH.I.2014.0996

A esta questão financeira, acresciam igualmente as dificuldades iniciais de mão de obra.

Pela ajuda prestada, a Comissão, na reunião de 5 de setembro, aprovou um agradecimento ao Governador Militar dos Açores, Coronel Pedro Paula Pinheiro Machado por «ter acedido da melhor boa vontade à solicitação, por esta Comissão feita, de dispensar as praças da guarnição que as exigências do serviço militar permitissem para se ocuparem no serviço de coadjuvação das obras de adaptação do terreno da Achada, para ali ser estabelecido um campo de aviação».

A referida Comissão deliberou igualmente, em 2 de novembro de 1929, permitir à Junta Geral de Angra do Heroísmo que «os terrenos da Achada concedidos ao Ministério da Agricultura por escritura de 11 de Agosto de 1920, para estabelecimento de um posto zootécnico sejam aproveitados na construção de um campo de aeronaves», podendo a Junta Geral dispor dos mesmos terrenos para entrega ao Estado, à Arma da Aeronáutica ou a outra entidade, revertendo para a Câmara Municipal a propriedade quando os terrenos deixassem de ter o destino de Campo de Aviação.

Esta informação é crucial, pois explica o facto de esses terrenos serem hoje, em boa parte, a Estação Experimental do Departamento de Ciências Agrárias da Universidade dos Açores.

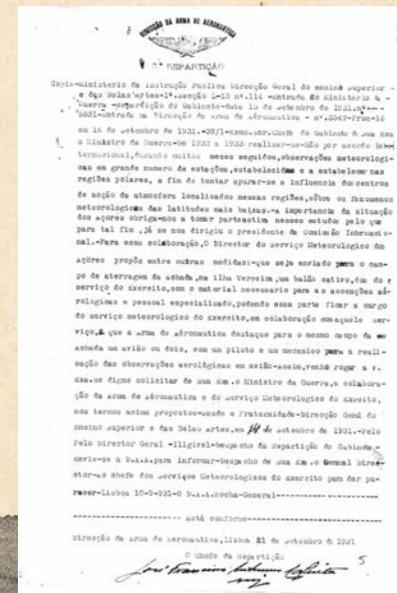


In addition to this financial issue, there were also initial labor difficulties.

For the assistance provided, the Commission, at the meeting on September 5th, approved a commendation letter to the Military Governor of the Azores, Colonel Pedro Paula Pinheiro Machado, for “having willingly accepted the request made by this Commission to exempt the soldiers from the garrison, as permitted by military service requirements, so that they could support the works to adapt the Achada land for the establishment of an airfield.”

The aforementioned Commission also decided, on November 2, 1929, to allow the General Council of Angra do Heroísmo to utilize “the Achada lands granted to the Ministry of Agriculture by deed of August 11, 1920, for the establishment of a zootechnical post, in the construction of an aircraft field.” The General Council would be able to dispose of the same land for delivery to the State, the Air Force, or another entity, with ownership reverting to the City Council when the land was no longer used as an aviation field.

This information is crucial, as it explains why these lands are today, in large part, the Experimental Station of the Department of Agricultural Sciences of the University of the Azores.



A chegada da aeronave e do aviador

Em setembro de 1930 chegou finalmente à Ilha Terceira, no navio «Lima», vindo de Lisboa, o Tenente-Coronel Piloto Aviador Cifka Duarte, Inspetor da Arma da Aeronáutica, o Major Piloto Aviador Ribeiro da Fonseca e o Capitão Piloto Aviador Frederico Coelho de Melo, para se inteirarem, *in loco*, dos trabalhos do «Campo de Aviação da Achada».

Este último oficial era natural da freguesia dos Altares, na Ilha Terceira, onde nasceu a 25 de abril de 1895.

The arrival of the aircraft and the aviator

In September 1930, Lieutenant Colonel Aviator Cifka Duarte, Inspector of the Aeronautical Branch, along with Major Aviator Ribeiro da Fonseca and Captain Aviator Frederico Coelho de Melo, finally arrived at Terceira Island on the ship “Lima,” coming from Lisbon, to assess, on-site, the works of the “Achada Aviation Field”.

The latter officer was originally from the parish of Altares, on Terceira Island, where he was born on April 25, 1895.

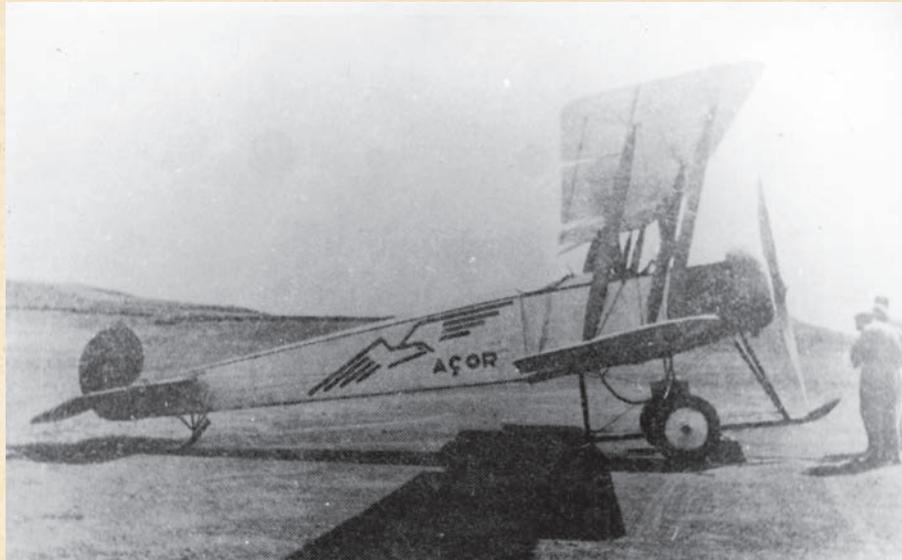


Capitão Frederico de Melo junto do avião Açor.
Captain Frederico de Melo next to the “Açor” airplane.

Museu de Angra do Heroísmo
MAH.I.2014.0671

No mesmo navio vinha um avião monomotor Avro 504 K, biplano, que serviu ao Capitão Piloto Aviador Frederico de Melo para realizar descolagens e aterragens de teste na nova pista de terra batida.

Esta aeronave tinha como origem a compra que Portugal realizou à Grã-Bretanha de 30 aviões Avro 504 K, a 10 de novembro de 1923, cuja entrega ocorreu a 20 de maio de 1924.



O avião Açor no Campo da Achada.
The "Açor" airplane at Campo da Achada.
Museu de Angra do Heroísmo
MAH.I.2014.0991

Deste, com exceção de três que foram cedidos para a Aviação Naval, todos foram empenhados para a instrução de pilotos na Escola Militar de Aeronáutica, na Granja do Marquês, em Sintra, atual Base Aérea n.º 1 da Força Aérea.

Estes aviões, dos mais importantes usados pela Grã-Bretanha durante a I Guerra Mundial, foram construídos pela A. V. Roe & Co. Ltd e tinham de comprimento 8,91 metros, de envergadura 10,97 metros e de altura 3,15 metros, sendo propulsionados por um motor Le Rhône R-9-J de 9 cilindros radiais rotativos, debitando 110 hp.

On the same ship was a single-engine Avro 504 K biplane, which served Captain Pilot Aviador Frederico de Melo to carry out test take-offs and landings on the new dirt runway.

This aircraft originated from the purchase that Portugal made from Great Britain of 30 Avro 504 K aircraft, on November 10, 1923, which were delivered on May 20, 1924.



Açor, modelo à escala 1:3, da autoria de José Toste Rego e Carlos Moniz Rodrigues (novembro 2010 - agosto 2011).
"Açor", 1:3 scale model, by José Toste Rego and Carlos Moniz Rodrigues (November 2010 - August 2011).

Of these, except for three that were transferred to Naval Aviation, all were used to train pilots at the Escola Militar de Aeronáutica at Granja do Marquês in Sintra, currently Air Force Base No. 1.

These planes, among the most important used by Great Britain during the First World War, were built by AV Roe & Co. Ltd and measured 8.91 meters in length, 10.97 meters in wingspan, and 3.15 meters in height. They were powered by a Le Rhône R-9-J engine with 9 rotating radial cylinders, delivering 110 hp.

Açor na inauguração do Campo da Achada, a 4 de outubro de 1930.
The "Açor" airplane at the inauguration of Campo da Achada, on October 4, 1930.
Museu de Angra do Heroísmo
MAH.I.2011.0041



Finalmente a inauguração

Nesse dia, 4 de outubro de 1930, o povo acorreu ao Lugar da Achada para assistir à inauguração do Campo de Aviação, com 600 metros de comprimento e 70 metros de largura, o qual foi benzido, tal como o avião, pelo Bispo dos Açores Dom Guilherme Guimarães, acompanhado pelo Vigário-Geral Dr. Almada.

A inauguração do Campo da Achada aguardava uma previsão meteorológica que permitisse um bom dia de sol, o que veio a acontecer apenas no referido dia 4, um sábado.

Segundo o jornal «A União», tal contribuiu para que uma multidão de milhares de pessoas, a maioria a pé, se deslocasse para a Achada a fim de, pela primeira vez, terem contacto com uma aeronave a descolar e a voar à volta da Ilha Terceira, bem como um voo rasante ao Campo que, como se pode facilmente depreender, surpreendeu os espectadores.

Os convidados oficiais foram recebidos pelo Capitão Manuel de Sousa Menezes, cirurgião e capitão-médico, na sua condição de Presidente da Comissão Administrativa da Junta Geral de Angra do Heroísmo, numa tenda colocada junto ao hangar que servia o Campo, construído perto da Estrada da Achada.

O resto da multidão foi disposta ao longo da estrada e no Pico do Ginjal, sob orientação dos soldados do Exército sob as ordens do Major José Agostinho, Diretor do Campo de Aviação.

Finally the opening

On that day, October 4, 1930, people flocked to Achada to watch the inauguration of the Aviation Field, which measured 600 meters long and 70 meters wide. It was blessed, along with the plane, by the Bishop of the Azores, Dom Guilherme Guimarães, accompanied by the Vicar General, Dr. Almada.

The inauguration of Campo da Achada awaited a weather forecast that would allow for a sunny day, which only occurred on the aforementioned day, a Saturday.

According to the newspaper “A União”, this contributed to a crowd of thousands of people, most on foot, moving to Achada to witness, for the first time, an aircraft taking off and flying around Terceira Island, as well as a low flyover of the Field, which, as can easily be seen, surprised the spectators.

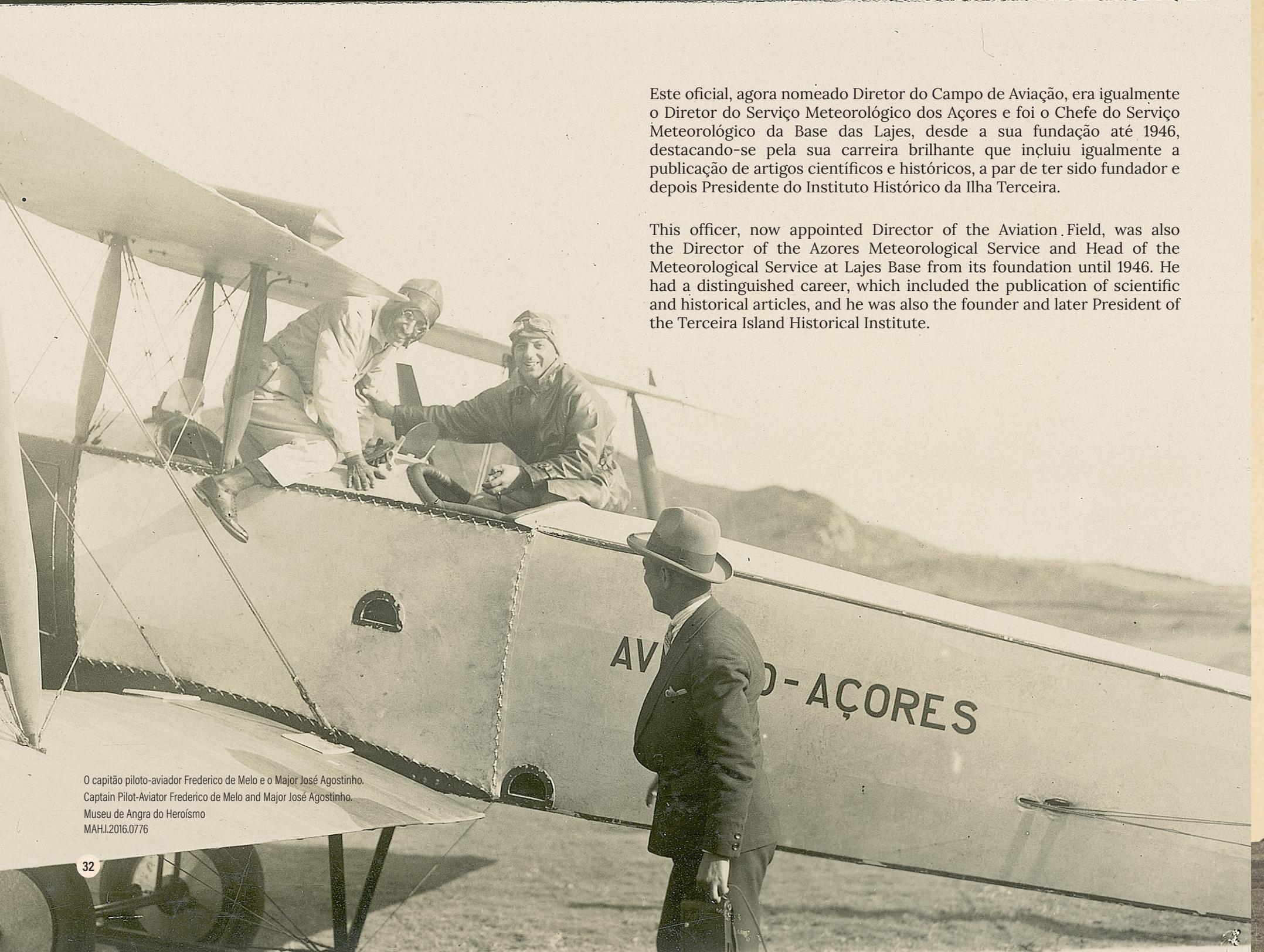
The official guests were received by Captain Manuel de Sousa Menezes, surgeon and doctor-captain, in his capacity as President of the Administrative Commission of the General Council of Angra do Heroísmo, in a tent placed next to the hangar that served the Field, built near the road to Achada.

The rest of the crowd was arranged along the road and at Pico do Ginjal, under the guidance of Army soldiers under the orders of Major José Agostinho, Director of the Aviation Field.



Público a assistir ao voo inaugural do avião Açor.
Public watching the inaugural flight of the "Açor" airplane.
Museu de Angra do Heroísmo
MAH.I.2016.0773





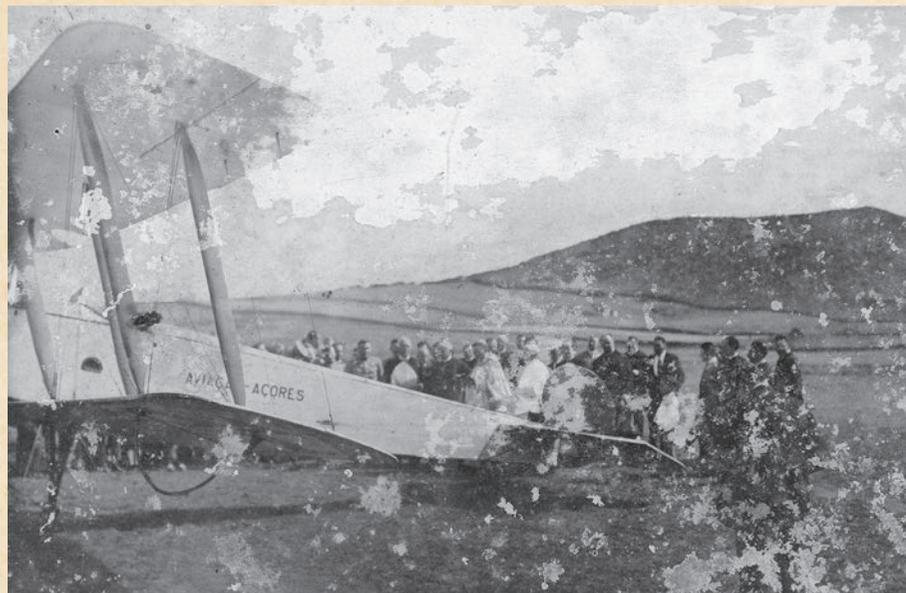
Este oficial, agora nomeado Diretor do Campo de Aviação, era igualmente o Diretor do Serviço Meteorológico dos Açores e foi o Chefe do Serviço Meteorológico da Base das Lajes, desde a sua fundação até 1946, destacando-se pela sua carreira brilhante que incluiu igualmente a publicação de artigos científicos e históricos, a par de ter sido fundador e depois Presidente do Instituto Histórico da Ilha Terceira.

This officer, now appointed Director of the Aviation Field, was also the Director of the Azores Meteorological Service and Head of the Meteorological Service at Lajes Base from its foundation until 1946. He had a distinguished career, which included the publication of scientific and historical articles, and he was also the founder and later President of the Terceira Island Historical Institute.

O capitão piloto-aviador Frederico de Melo e o Major José Agostinho.
Captain Pilot-Aviator Frederico de Melo and Major José Agostinho.
Museu de Angra do Heroísmo
MAH.I.2016.0776

Antes do meio-dia procedeu-se à bênção da aeronave «Açor» pelo Bispo da Diocese D. Guilherme Augusto da Cunha Guimarães de mitra e capa de asperges, acompanhado pelo Vigário Geral Dr. Almada e pelo Mestre de Cerimónias Padre Marques, como também pelos sacerdotes que acorreram ao evento.

Depois da Banda Regimental ter atuado, ocorreu ao local «a menina Maria Cristina, gentil filha do ilustre Diretor do Campo sr. Major José Agostinho que quebra uma taça de champagne, em frente do Avro, o qual foi batizado como 'Açor' no ato da sua bênção».



Cerimónia de batismo do avião Açor.
Baptism ceremony of the "Açor" airplane.
Museu de Angra do Heroísmo
MAH.I.2016.0775

Before noon, the "Açor" aircraft was blessed by the Bishop of the Diocese, D. Guilherme Augusto da Cunha Guimarães, wearing a mitre and asperges cape, accompanied by Vicar General Dr. Almada, Master of Ceremonies Father Marques, and other priests in attendance.

After the Regimental Band performed, "Maria Cristina, the kind daughter of the illustrious Field Director Major José Agostinho, broke a bottle of champagne in front of the Avro, christening it 'Açor' at the moment of its blessing."



Cerimónia do batismo do avião Açor.
Baptism ceremony of the "Açor" airplane.
Museu de Angra do Heroísmo
MAH.I.2016.0778



Partenários do Açor, modelo à escala 1:3.
Details of the "Açor", 1:3 scale model.

Num conceito concebido pelo artista terceirense Maduro Dias, esta aeronave exibiu para o efeito fuselagem e asas pintadas de alumínio, com toda a secção do motor a preto.

Apresentava já a Cruz de Cristo sobre círculo branco, distintivo das aeronaves militares portuguesas e nos extremos exteriores das asas a Bandeira Nacional com escudo, cobrindo todo o leme de direção. O seu nome «Açor» era acompanhado de uma pintura a preto de um açor estilizado nos lados da fuselagem.

«Seguidamente, a gentil menina ofereceu ao distinto aviador um lindo bouquet de flores naturais», tal como foi relatado num artigo de primeira página a quatro colunas no jornal «A União» de 7 de outubro de 1930. Depois, o Capitão Manuel Sousa Menezes, uniformizado, dirigiu-se aos presentes para os saudar e agradecer a todos quantos contribuíram para que o campo de aviação fosse construído.

In a design created by Terceira artist Maduro Dias, this aircraft featured a fuselage, and wings painted in aluminum, with the entire engine section painted black.

It already displayed the Cross of Christ on a white circle, a distinctive feature of Portuguese military aircraft, and on the outer ends of the wings, the National Flag with the shield, covering the entire steering wheel. Its name "Açor" was accompanied by a black painting of a stylized goshawk on the sides of the fuselage.

"Then, the kind girl offered the distinguished aviator a beautiful bouquet of natural flowers," as reported in a four-column front-page article in the newspaper "A União" on October 7, 1930. Afterwards, Captain Manuel Sousa Menezes, in uniform, addressed those present to greet them and thank everyone who contributed to the construction of the airfield.



Autoridades militares, religiosas e civis na cerimónia de batismo do avião "Açor", no campo da Achada, a 8 de outubro de 1930, estando o capitão piloto-aviador Frederico de Melo em primeiro plano e o major José Agostinho na primeira fila.
Military, religious, and civil authorities at the baptism ceremony of the "Açor" airplane at Campo da Achada, on October 8, 1930, with Captain Pilot-Aviator Frederico de Melo in the foreground and Major José Agostinho in the front row.

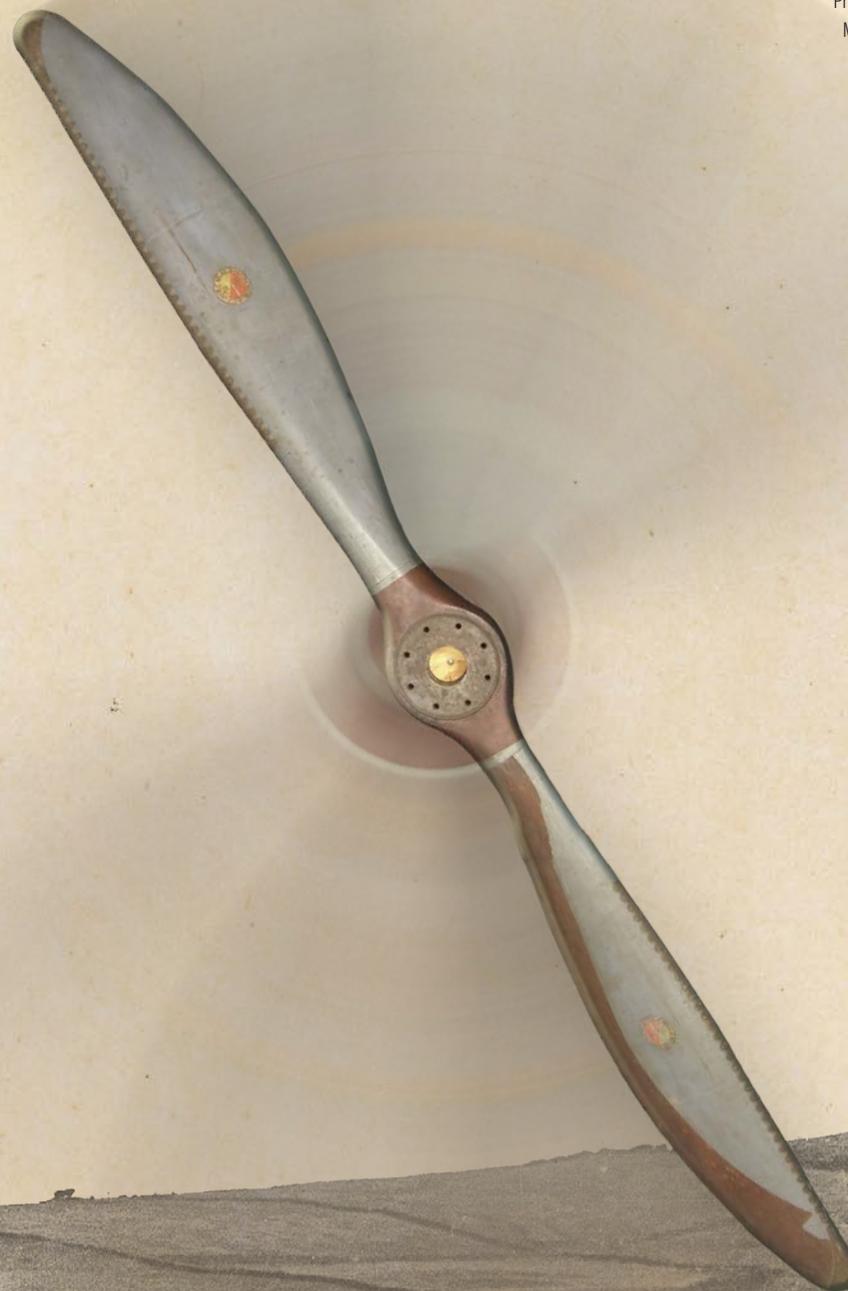
Museu de Angra do Heroísmo
MAH.I.2016.0777

O primeiro voo

Ao meio-dia, o Avro «Açor» foi levado para o centro do campo e o mecânico deu uma volta à hélice para iniciar o motor, para depois «abandonado à direção hábil do seu afamado piloto, desliza suavemente sobre a relva, e, em menos de cinquenta metros já estava suspenso nas suas asas» para atingir a altitude de 600 metros.

The first flight

At noon, the Avro "Açor" was taken to the center of the field, where the mechanic turned the propeller to start the engine. The aircraft was then "placed under the skillful control of its renowned pilot, gliding smoothly over the grass, and in less than fifty meters, it was already airborne" reaching an altitude of 600 meters.



Público a assistir ao voo inaugural do avião Açor.
Public watching the inaugural flight of the "Açor" airplane.
Museu de Angra do Heroísmo
MAH.I.2016.0774





Açor sobrevoa o Campo da Achada.
The "Açor" airplane flying over Campo da Achada.
Museu de Angra do Heroísmo
MAH.I.2011.0042

No dizer do articulista do jornal acima citado, «atingida essa altitude, o arrojado piloto, que é um exímio acrobata de fama internacional, aproa o aparelho na vertical ascendente e volta-o sobre si mesmo num arriscado looping». Depois de uma série de manobras, incluindo uma passagem de baixa altitude para saudar os espectadores, bem como algumas evoluções no ar para gáudio dos presentes, o piloto Frederico de Melo aproximou-se pelo ocidente do campo e veio parar junto do público, onde foi bastante aplaudido e abraçado.

In the words of the journalist cited above, "once this altitude was reached, the pilot, an excellent acrobat of international renown, directed the aircraft vertically upward, performing a daring loop." After a series of maneuvers, including a low-altitude pass to greet the spectators and several aerial displays that delighted those present, pilot Frederico de Melo approached from the west of the field and landed near the audience, where he was warmly applauded and embraced.



Fotografia aérea da Achada tirada a partir do avião Açor.
Aerial photograph of Achada taken from the "Açor" airplane.
Museu de Angra do Heroísmo
MAH.I.2016.0772

Aviador no avião Açor.
Aviator in the "Açor" airplane.
Museu de Angra do Heroísmo
MAH.I.2014.0672



À noite, no Teatro Angrense, houve uma sessão solene de homenagem a Frederico Coelho de Melo, onde discursou o jornalista Miguel Forjaz que frisou a importância do acontecimento.

Foi assim que tudo aconteceu e assim se deu início à Aviação nos Açores.

In the evening, at Teatro Angrense, a solemn session was held in honor of Frederico Coelho de Melo, during which journalist Miguel Forjaz spoke, highlighting the significance of the event.

Thus, this is how it all began, and this is how aviation took its first steps in the Azores.

Passa-montanhas e dólman do Capitão Frederico de Melo.
Captain Frederico de Melo's balaclava and dolman.
Museu de Angra do Heroísmo
MAH.R.2011.0168 | MAH.R.2006.1370



Guardanapo de papel comemorativo.
Commemorative paper napkin.
Museu de Angra do Heroísmo
MAH.R.2011.0254



O declínio, o esquecimento

Face à sua localização e às condições climáticas que se faziam sentir no local, o campo não correspondeu às perspectivas dos seus percursores.

Em 1941 foi novamente usado para acomodar os nove aviões biplanos Gloster Gladiator, em virtude de o campo de aviação nas Lajes ainda não estar em condições de os receber, demonstrando que teve existência de pelo menos 10 anos. O Governo Português através do Comando Geral da Aeronáutica Militar, pertencente ao Exército, preparava-se para instalar meios militares aéreos no arquipélago, tendo sido emitida uma ordem que incumbiu, em maio de 1941, a Base Aérea n.º 3, em Tancos, e a Base Aérea n.º 2, na Ota, de organizarem duas Esquadrilhas Expedicionárias de Caça equipadas com aviões Gloster Gladiator, as quais tomaram os números 1 e 2, respetivamente.

The decline, the forgetting

Given its location and the weather conditions that prevailed there, the field did not meet the expectations of its precursors.

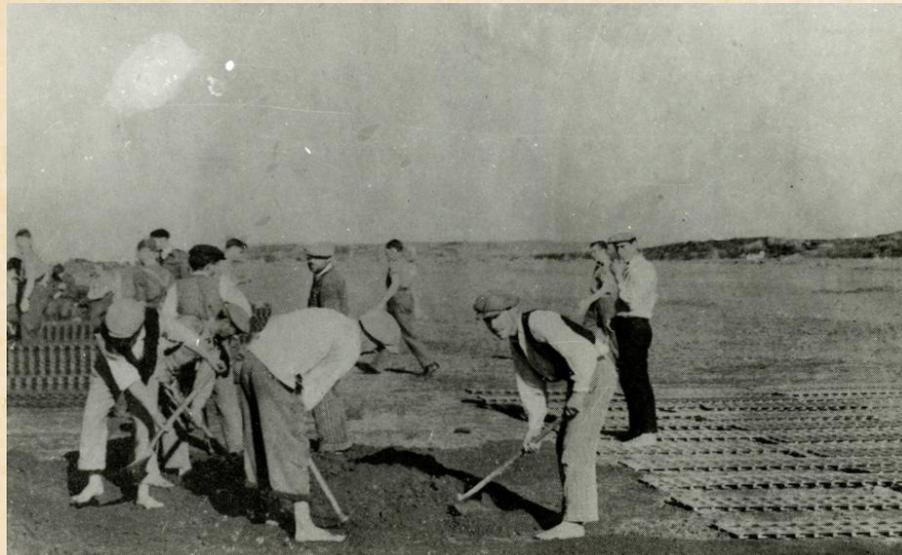
In 1941, it was used again to accommodate nine Gloster Gladiator biplane aircraft, as the airfield in Lajes was not yet ready to receive them, demonstrating that it had been in existence for at least ten years. The Portuguese Government, through the General Command of Military Aeronautics, part of the Army, was preparing to install military air assets in the archipelago, and an order was issued that, in May 1941, assigned Air Base No. 3 in Tancos and Air Base No. 2 in Ota to organize two Expeditionary Fighter Squadrons equipped with Gloster Gladiator aircraft, which were designated as numbers 1 and 2, respectively.



Fotografia aérea sobre o local funcionou o Campo de Aviação da Achada.
Aerial photograph over the location of the Achada Aviation Field.

Nos Açores, a Engenharia Militar já tinha iniciado a terraplanagem dos novos aeródromos, um em Santana, São Miguel, e o outro nas Lajes, Ilha Terceira, sob as ordens do Alto Comando Militar dos Açores, localizado em Ponta Delgada, na Ilha de São Miguel, sendo composto por um Comando de Aeronáutica e um Comando Marítimo de Defesa.

Os Gloster Gladiator MkII foram adquiridos pela Aeronáutica Militar em setembro de 1938, tendo sido entregues nesta data os primeiros 15 em outubro de 1939, e os restantes de uma remessa de 30 aviões de caça fornecidos pela Grã-Bretanha, entregues nas Oficinas Gerais de Material Aeronáutico.



Trabalhadores na construção da pista britânica da Base das Lajes (1943). Coleção Cristóvão Azevedo.
Workers building the British runway at Base das Lajes (1943). Cristóvão Azevedo Collection.
Museu de Angra do Heroísmo
MAH.I.2023.0079

In the Azores, Military Engineering had already begun earthmoving for the new airfields, one in Santana, São Miguel, and the other in Lajes, Terceira island, under the orders of the Military High Command of the Azores, located in Ponta Delgada on the island of São Miguel, which was composed of an Aeronautics Command and a Maritime Defense Command.

The Gloster Gladiator Mk II aircraft were acquired by the Military Aeronautics in September 1938, with the first 15 being delivered in October 1939, along with the remainder of a shipment of 30 fighter aircraft supplied by Great Britain, which were delivered to the General Aeronautical Material Workshops.



Primeiro acampamento dos ingleses nas Lajes, 1943.
First English camp in Lajes, 1943.
Autor desconhecido.

Do Tejo, o navio «Mirandela» zarpou para os Açores na noite de 4 de junho de 1941, depois de visitado por um emissário do Ministério da Guerra, levando a bordo as Esquadrilhas Expedicionárias de Caça, totalmente equipadas, incluindo os aviões «Gladiators» encaixotados.

O «Mirandela» chegou a Ponta Delgada, São Miguel, a 8 de junho. Depois de a Esquadrilha de Caça n.º 1, destinada ao Campo de Santana, em Rabo do Peixe, ter desembarcado, o navio partiu para Angra do Heroísmo, onde chegou na manhã do dia 12 de junho.

Após a receção feita pelo Comandante Militar da Ilha Terceira e pelo Comandante Naval, a Esquadrilha de Caça n.º 2, comandada pelo Tenente Machado de Barros, desfilou pelo centro da cidade de Angra do Heroísmo, com pompa e circunstância, dirigindo-se ao Regimento de Infantaria n.º 17, no Castelo de São João Baptista, onde aquartelou por uma semana.

O material foi transportado por carros de bois e por um camião, este vindo de Lisboa, que carregaram os nove aviões «Gladiator» e mais material para as Lajes, onde a equipa de Engenharia Militar, a cargo do Capitão Romão, concluía uma faixa de terraplanagem para permitir a atividade dos aviões.

Enquanto não terminavam as obras de expansão do Campo de Aviação nas Lajes, os Gloster Gladiators tiveram de ficar no Campo de Aviação da Achada sob a guarda de um cabo-piloto.

Depois desta função, o Campo da Achada ficou sem outra utilidade relacionada com a aviação, o que foi ditando a sua lenta morte, através de sucessivos parcelamentos que, inevitavelmente, levaram ao esquecimento da sua própria localização exata... até hoje.

From the Tagus, the ship “Mirandela” set sail for the Azores on the night of June 4, 1941, after being visited by an emissary from the Ministry of War, taking on board the Expeditionary Hunting Squadrons, fully equipped, including the boxed “Gladiator” planes.

The “Mirandela” arrived in Ponta Delgada, São Miguel, on June 8. After Hunting Squadron No. 1, destined for Campo de Santana in Rabo do Peixe, had disembarked, the ship departed for Angra do Heroísmo, arriving on the morning of June 12.

Following a reception by the Military Commander of Terceira island and the Naval Commander, Hunting Squadron No. 2, commanded by Lieutenant Machado de Barros, paraded through the center of Angra do Heroísmo with pomp and circumstance, heading to Infantry Regiment No. 17 at São João Baptista Castle, where they were stationed for a week.

The material was transported by ox carts and a truck, the latter coming from Lisbon, which carried the nine “Gladiator” planes and additional equipment to Lajes, where the Military Engineering team, under Captain Romão, completed a strip of earthworks to facilitate aircraft operations.

While the expansion works at the Lajes Aviation Field were ongoing, the Gloster Gladiators had to remain at the Achada Aviation Field under the guard of a pilot corporal.

After this function, Campo da Achada was left with no other aviation-related use, leading to its slow decline through successive subdivisions that inevitably resulted in the forgetting of its exact location... until today.



Gloster Gladiators estacionados
no que restou do Campo da Achada.
Gloster Parked Gladiators
in what remains of Campo da Achada.

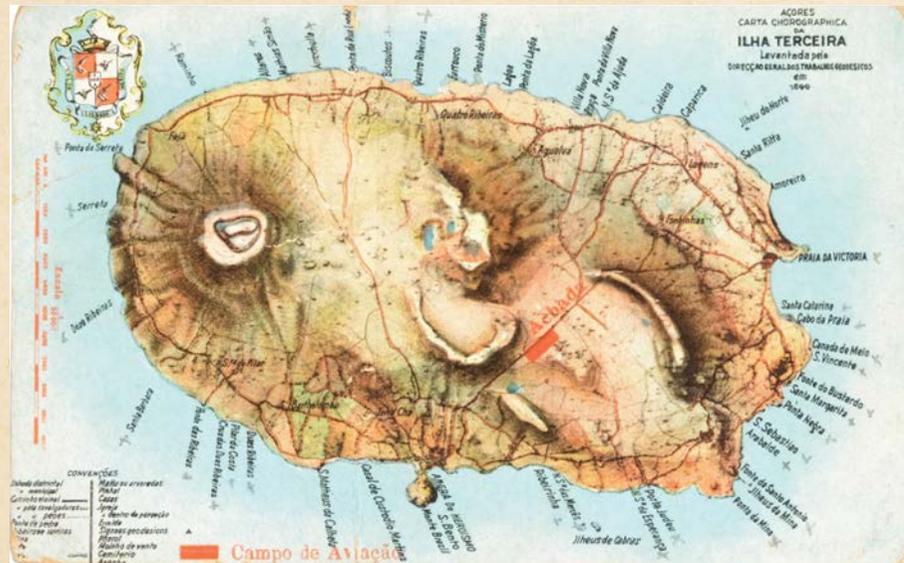
Localização

As dimensões exatas do campo ter-se-ão perdido face à inexistência, após aturadas pesquisas e das quais não fomos os pioneiros, dos documentos que nos elucidassem sobre as suas dimensões exatas em mapa.

Contudo, estamos em condições de identificar claramente a sua localização original, incluindo a sua pista.

Teremos, contudo, de deixar um alerta para o facto de que, se de início foram sendo acrescentados terrenos até se atingir a sua máxima área, depois, em fase de declínio marcado pela construção da pista das Lajes, foram sendo, sucessivamente, desafetadas partes do mesmo.

Por isso, algumas referências tardias, já na segunda metade do século XX, induziram muitos em erro quanto à sua original localização, pois trata-se apenas de resquícios da grandeza de outrora.



Bilhete-postal, ilustrando a localização da pista da Achada sobre carta corográfica do séc. XIX. Coleção Particular do Dr. Jorge Bruno.
Postcard, illustrating the location of the Achada field on a chorographic chart from the 18th century. Private Collection of Dr. Jorge Bruno.

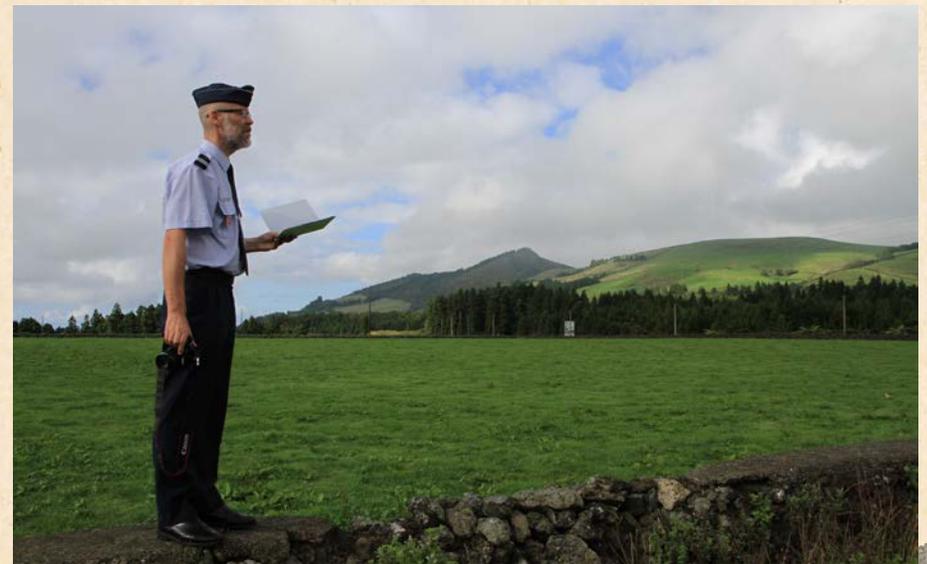
Location

The exact dimensions of the field have likely been lost due to the absence of documents that would clarify its precise measurements on a map, despite extensive research, of which we were not pioneers.

However, we are able to clearly identify its original location.

We must, however, remain mindful that, while land was initially added until its maximum area was reached, there was a subsequent phase of decline marked by the construction of the Lajes runway, during which parts of the field were successively dismantled.

For this reason, some later references, particularly in the second half of the 20th century, have misled many regarding its original location, as they only pertain to remnants of its former grandeur.



Tenente Coronel Pedro Horta verificando a localização do Campo da Achada, numa primeira visita de estudo.
Lieutenant Colonel Pedro Horta checking the location of Campo da Achada, on a first study visit.

Assim, pela ausência de um mapa com a localização exata do campo de aviação, socorremo-nos de coevas fotografias para que, através de uma triangulação entre a aeronave Açor e as montanhas representadas, se obtivesse, no local, o sítio exato onde a aeronave foi apresentada ao publico.

Concluiu-se que a mesma estacionou na confluência da Canada do Ginjal com a Estrada da Achada, o então denominado «largo do campo».

Thus, due to the lack of a map indicating the exact location of the airfield, we used contemporary photographs to triangulate the position of the “Açor” aircraft in relation to the represented mountains, allowing us to determine the precise location where the aircraft was presented to the public.

It was concluded that it was parked at the confluence of two roads, “Canada do Ginjal” and “Estrada da Achada,” in what was then referred to as “largo do campo” (field at large).



Campo da Achada, ilha Terceira, aqui identificada como «Achador». Imediatamente a norte nota-se a linha reta da estrada da Achada e algumas casas da antiga povoação de São Teotónio. Vista aérea, voo de 28 de outubro de 1943.

Campo da Achada, Terceira Island, here identified as "Achador". Immediately to the north, the straight line of the Achada road and some houses of the old village of São Teotónio can be seen. Aerial view, flight of October 28, 1943.

Museu de Angra do Heroísmo
MAH.I.2014.0011

Por outro lado, há uma referência no Jornal «A União» instruindo para que no dia da inauguração do campo com o primeiro voo, os visitantes usassem essa canada para se dirigirem ao Pico do Ginjal, para assim verem melhor as manobras do voo.

As referências montanhosas utilizadas para a triangulação foram a ponta Este da Serra do Morião, o Pico do Ginjal e o Pico do Areeiro, a partir de três fotografias com o Avro 504 Açor em primeiro plano.



Serra do Morião.
Museu de Angra do Heroísmo
MAH.I.2011.0042



Pico do Areeiro.
Museu de Angra do Heroísmo
MAH.I.2016.0774

Additionally, there is a reference in the newspaper “A União” instructing that, on the day of the airfield’s inauguration and first flight, visitors should use the route to Pico do Ginjal for a better view of the flight maneuvers.

The triangulation points used for the flight were the eastern tip of Serra do Morião, Pico do Ginjal, and Pico do Areeiro, as seen in three photographs, with the Avro 504 “Açor” in the foreground.



Estrada Angra-Achada-Praia.
Museu de Angra do Heroísmo
MAH.I.2011.0045

A partir das atas da Junta Geral dos Registos Prediais e da observação no terreno, concluímos também que o campo se estendeu da Canada do Ginjal até perto do início da Zona Industrial de Angra do Heroísmo e da Estrada da Achada até ao Pico Areeiro, onde atualmente, em parte desta área, se situa a Estação Experimental do Departamento de Ciências Agrárias da Universidade dos Açores.

Seria nesta Estação que ficaria a pista, de 600 metros de localização, reforçada a convicção inicial com o facto de existir uma parcela de terreno que, em superfície plana, mantém exatamente tal distância exata entre extremos.

Acrescentando a tal prova, o facto de no «The American Foreign Service Journal» (vol. VII, n.º 7 de julho de 1930, publicado em Washington D.C.) o cônsul dos Estados Unidos da América, na Ilha de São Miguel, William H. Hunt, escreve uma carta afirmando que, numa investigação feita por ele, o Campo de Aviação da Achada na Ilha Terceira tem a forma de um V, cobre uma área de 118 acres e que o custo total, incluindo a compra dos terrenos, foi de 98 000 dólares.

Também informou que os soldados da guarnição do Exército em Angra trabalharam no nivelamento de terreno. Tal, permite-nos pela localização, área e forma, concluir pela seguinte configuração.

Ao consultar o fundo da Arma de Aeronáutica no Arquivo Histórico Militar, em Lisboa, verificamos que, malgradamente, faltavam os documentos cruciais para a história do campo da aviação e suas características, denominados de «Processo do Campo da Achada», os quais, conforme anotação no referido arquivo, foram entregues em 1932 ou 1933 ao Tenente-Coronel Brito Pais, Inspetor da Arma.

Por ter falecido precocemente, em 1934, tais documentos nunca foram devolvidos. Após pesquisas em diversos arquivos não nos foi possível a sua recuperação, antevendo-se a sua perda permanente, visto não fazer parte do restante espólio doado.

From the meetings reports of the General Council of Land Registries and observations on the ground, we also concluded that the field extended from Canada do Ginjal to close to the beginning of the Industrial Zone of Angra do Heroísmo and from Estrada da Achada to Pico Areeiro, where currently, in part of this area, the Experimental Station of the Department of Agricultural Sciences of the University of the Azores is located.

It would be at this station that the track would be located, measuring 600 meters in length, reinforcing the initial conviction with the fact that there is a plot of land that, on a flat surface, maintains exactly that distance between its ends.

Adding to this proof is the fact that in The American Foreign Service Journal (vol. VII, no. 7, July 1930, published in Washington, DC), the consul of the United States of America on the island of São Miguel, William H. Hunt, writes a letter stating that, in an investigation carried out by him, the Achada Airfield on Terceira Island is shaped like a V, covers an area of 118 acres, and that the total cost, including the purchase of land, was 98,000 dollars.

He also reported that soldiers from the Army garrison in Angra worked on leveling the ground. This allows us, due to the location, area, and shape, to conclude with the following configuration.

When consulting the Aeronautical Weapon fund in the Military Historical Archive in Lisbon, we found that, unfortunately, crucial documents for the history of the field of aviation and its characteristics, called “Processo do Campo da Achada”, were missing. According to a note in the file, they were delivered in 1932 or 1933 to Lieutenant-Colonel Brito Pais, Weapons Inspector.

Because he died prematurely in 1934, these documents were never returned. After researching several archives, we were unable to recover them, and it is expected that they will be permanently lost, as they are not part of the remaining donated assets.





ANGRA DO HEROÍSMO

ESTRADA DO CABRITO

VIA VITORINO NEMESIO

CANADA DO GINJAL

PRAIA DA VITÓRIA

LAGOA DO GINJAL

PICO DO AREEIRO

Conclusão, a reposição histórica

Da presente investigação, inicialmente publicada na Revista Atlântida, do Instituto Açoriano de Cultura, nasceu de imediato a forte adesão de várias entidades à necessidade de uma justa homenagem.

Desde logo, o Museu de Angra do Heroísmo, tendo por base o texto original, levou a cabo a exposição denominada «O Voo do Açor», a qual obteve grande eco.

Por outro lado, foi emitido um bilhete postal relativo aos 90 anos do início da aviação nos Açores, fruto da adesão do Núcleo Filatélico de Angra do Heroísmo e dos Serviços de Filatelia dos CTT.

Seguiu-se ainda a publicação na Revista «Mais Alto» da Força Aérea Portuguesa, dignificando e assumindo esta narrativa como parte da história, pela Instituição que é herdeira e fiel depositária dos pioneiros valores aeronáuticos militares.

Conclusion, historical replacement

This investigation, initially published in “Revista Atlântida” by the Instituto Açoriano de Cultura, immediately garnered strong support from various entities advocating for a fitting tribute.

From the outset, the Angra do Heroísmo Museum, based on the original text, organized an exhibition titled “O Voo do Açor,” which received an enthusiastic response.

Additionally, a postcard was issued to commemorate the 90th anniversary of the onset of aviation in the Azores, a collaborative effort between the Núcleo Filatélico de Angra do Heroísmo and the CTT Philately Services.

Furthermore, the narrative was featured in the “Revista Mais Alto” of the Portuguese Air Force, which acknowledged and honored this account as an integral part of history, reflecting the institution’s commitment to preserving the pioneering military aeronautical values.



Banner da exposição «O Voo do Açor» realizada no Museu de Angra do Heroísmo, patente ao público de 3 de outubro de 2020 a 31 de janeiro de 2021.
Banner of the exhibition “O Voo do Açor” held at the Angra do Heroísmo Museum and open to the public from October 3, 2020 to January 31, 2021.


 Bilhete-postal 
 CTT ANGRA DO HEROÍSMO 2020.10.04
 ENDEREÇO 
 CTT ANGRA DO HEROÍSMO 2020.10.04






Serviços de Filatelia dos CTT em colaboração com o
 Núcleo Filatélico de Angra do Heroísmo.
 Ilustração de Manuel Martins.

CTT Philately Services in collaboration with the
 Angra do Heroísmo Philatelic Center.
 Illustration by Manuel Martins.



Agora, pela mão, em boa hora, e honrosamente, do Município de Angra do Heroísmo, leva-se ao público uma versão aumentada, profusamente ilustrada, como vista a servir de guia à memória deste feito, e desta visão e vontade pioneira dos habitantes da Ilha Terceira.

Aquando da elaboração do presente livro, prepara-se a inauguração de memorial no local, o qual pode ser visitado e a todos nos lembra e honra do passado que alicerçou de forma tão marcante a Ilha Terceira, Portugal e o Ocidente.

Está honrada a frase de 1929 que norteou a construção do Campo de Aviação da Achada e que, reconhecendo a importância estratégica de tal caminho, adivinhou igualmente as consequências económicas, sociais e políticas que daí adviriam não só para a Ilha Terceira, não só para os Açores, mas para toda uma civilização Ocidental:

Now, under the auspices and with the honorable support of the Municipality of Angra do Heroísmo, an enlarged version, richly illustrated, is being made available to the public. This publication aims to serve as a guide to the memory of this feat, reflecting the pioneering vision and determination of the inhabitants of Terceira island.

In the process of preparing this book, arrangements are being made for the inauguration of a memorial at the site, which will be accessible to visitors and will serve to remind us all of, and honor, the past that shaped Terceira island, Portugal, and the West in such a remarkable way.

The phrase from 1929 that guided the construction of the Achada Aviation Field is commemorated, as it recognized the strategic importance of such an endeavor and foresaw the economic, social, and political consequences that would unfold, not only for Terceira island and the Azores, but for an entire Western civilization.

Tenhamos por assente que o futuro da Ilha Terceira está na Aviação

Let us agree that the future of Terceira Island is in Aviation



Aquarela do que virá a ser o monumento alusivo ao Campo de Aviação da Achada.
Autoria da aquarela e do monumento: Manuel Martins
Localização: 38.701649, -27.169910

Watercolor of what will become the monument to the Achada Aviation Field.
Author of the watercolor and the monument: Manuel Martins
Location: 38.701649, -27.169910

Fontes documentais

Atas da Comissão Administrativa da Junta Geral de Angra do Heroísmo

Jornal «A União» de 1929 e 1930

Documentos da Arma de Aeronáutica do Exército português no Arquivo Histórico Militar, Caixa 796

«Aeronaves Militares Portuguesas no Século XX», Adelino Cardoso

«The American Foreign Service Journal» Vol. VII, n. ° 7 de julho de 1930, publicado mensalmente em Washington D.C.

Arquivo fotográfico da Direção Regional de Cultura/Museu de Angra do Heroísmo

Gabinete de Desenho da Câmara Municipal de Angra do Heroísmo

Documentary sources

Minutes of the Administrative Committee of the General Council of Angra do Heroísmo

Newspaper «A União» from 1929 and 1930

Documents of the Portuguese Army's Aeronautical Weapon in the Military Historical Archive, Box 796

«Portuguese Military Aircraft in the 20th Century», Adelino Cardoso

«The American Foreign Service Journal» Vol. VII, n. July 7, 1930, published monthly in Washington D.C.

Photographic archive of the Regional Directorate of Culture/Museum of Angra do Heroísmo

Design Office of the Municipality of Angra do Heroísmo



Angra do Heroísmo
CÂMARA MUNICIPAL

