

NORD AVIATION N 2502A

NORATLAS N° 6405 1ª PARTE

UM AVIÃO DUAS MATRÍCULAS – A EPOPEIA DE UM ELEFANTE AFRICANO

Texto: Mário Diniz e Dr. Luís Proença



Crédito Mário Diniz

Noratlas n° 6403 na placa do Museu do Ar, na Base Aérea n°1, em Sintra, após o restauro

A pesquisa histórica sobre o avião Noratlas n° 6403, recuperado pelo Museu do Ar, veio confirmar uma alteração do seu número de matrícula ocorrida no ano de 1977, depois do fim da sua vida operacional, ao serviço da Força Aérea, verificando tratar-se, originalmente, do avião n° 6405.

No final da década de 1950, a Força Aérea Portuguesa identificou a necessidade de adquirir um avião apropriado para ser utilizado na missão de transporte tático em África. Neste contexto, surgiu uma oportunidade, meramente casual, de aquisição de uma frota de aviões Nord Aviation N 2502A Noratlas, operados pela companhia civil francesa de transporte aéreo *Union Aéromaritime de Transport* (UAT) e colocados à venda na sequência de um processo de reorganização interna. Os Noratlas eram

utilizados pela UAT em ligações aéreas regionais nos territórios da África Equatorial Francesa/Camarões e preenchiam perfeitamente os requisitos operacionais pretendidos. A conjugação destes factores fez com que o Estado Português avançasse para a sua aquisição. O Noratlas viria a tornar-se um ícone das operações de transporte aéreo da Força Aérea, no período da Guerra Ultramarina, em Angola, Guiné e Moçambique.

Frota da UAT em exposição no Aeroporto de "Le Bourget", vendo-se o Noratlas "F-BGZF" que mais tarde foi adquirido pela Força Aérea Portuguesa



Crédito Associação "L'Amicale UTA"

OS NORATLAS NA UAT

A UAT adquire o primeiro Noratlas em 1954, aumentando progressivamente a frota nos anos seguintes até um máximo de sete aviões, com a entrada em serviço dos dois últimos em 1958. À excepção dos dois primeiros, originalmente do modelo N 2501 e modificados mais tarde para a configuração N 2502A, os restantes entraram ao serviço com a UAT já nesta configuração particular, ou seja, uma configuração modificada para uso civil, caracterizada exteriormente pela presença de dois pequenos reactores Marboré II (Turboméca), de 400 kg de impulso, à descolagem, instalados na extremidade das asas.

Matriculados de "F-BGZA" a "F-BGZG", os Noratlas são operados em voos, regulares e não regulares, de transporte de carga geral e de passageiros. Baseados no Aeroporto de Douala, nos Camarões, os Noratlas da UAT, são uti-

lizados numa rede de ligações regionais servindo, por exemplo, cidades como Yaoundé, Fort-Lamy, Accra, Abidjan, Lagos, Brazzaville e Pointe-Noir, abrangendo um total de 25 escalas/destinos.

Durante o seu período de operação, revelaram-se extremamente robustos e adaptados às difíceis condições de utilização no continente Africano.

No final de 1958, os Noratlas da UAT tinham acumulado 23.600 horas de voo, transportado 81.500 passageiros e 23 milhões de toneladas/km, indicadores da sua utilização intensiva. Em 1959, a frota ficou

ve. Neste grupo seguem, também, três elementos das Oficinas Gerais de Material Aeronáutico (OGMA), para acompanhar as revisões gerais aos aviões a efectuar nas oficinas da UAT, localizadas naquele Aeroporto nos arredores de Paris. No dia 1 de Junho chegam mais oito elementos destinados à manutenção. Nos meses seguintes decorre o processo de instrução do pessoal e no dia 1 de Julho são largados os dois primeiros pilotos (em voltas de pista, em voo solo). Em Agosto concretiza-se a transferência formal de posse dos primeiros quatro Noratlas para Portugal.



Anúncio publicado na *Mais Alto* nº 10, de Fevereiro de 1960, com o "F-BGZF"



Noratlas da UAT em operação na pista de Bangui, capital da República Centro-Africana

reduzida a seis unidades com a destruição, em acidente, do "F-BGZB", no dia 29 de Março de 1959.

Em 1960, os seis N 2502A restantes terminam a sua carreira civil na UAT e são adquiridos por Portugal.

PROCESSO DE AQUISIÇÃO À UAT

O processo de aquisição das aeronaves é formalizado pelo Estado Português em 1960, tendo sido publicado, em Diário da República, no dia 2 de Julho desse mesmo ano, o Decreto que autoriza o Conselho Administrativo da Direcção do Serviço de Material da Força Aérea a celebrar contrato com a UAT para o fornecimento de seis aviões Noratlas, motores, sobressalentes e ferramentas (D.R. I Série, Decreto nº 43043). O contrato representou um encargo total de 55.250.000\$00, a ser liquidado nos anos económicos de 1960 a 1962.

A 23 de Maio de 1960 chega ao Aeroporto de "Le Bourget" um grupo de oito tripulantes da Força Aérea (pilotos, mecânicos de voo e radiotelegrafistas), para receber instrução no novo tipo de aeronave.



Noratlas "F-BGZF", ostentando o esquema original de pintura da companhia civil francesa UAT

Os seis aviões receberão, na Força Aérea, matrículas na sequência "6401" a "6406". Integrado neste lote está o N 2502A, com o nº de construtor "6", e anteriormente matriculado "F-BGZF", ao serviço da UAT, tendo esta matrícula sido atribuída no dia 31 de Janeiro de 1958. Este avião tornar-se-á no quinto Noratlas a ser integrado na Força Aérea, recebendo a correspondente matrícula nº 6405.

INÍCIO DAS OPERAÇÕES NA FORÇA AÉREA

No dia 8 de Agosto de 1960 chegam a Lisboa, provenientes de "Le Bourget", os primeiros dois Noratlas, nº 6401 e nº 6402, trazendo o máximo de equipamento, ferramentas especiais e sobressalentes. No mesmo dia, são transferidos para a Base Aérea nº 2 (BA2), Ota, onde irá processar-se a preparação da Esquadra de Trans-

porte (Esquadra 92), a constituir em Angola, na Base Aérea nº 9 (Luanda). Até à concretização do processo de transferência para Angola, no início de Novembro de 1960, os Noratlas são operados a partir da BA2, sob a égide da designada "Esquadra de Noratlas". O Noratlas "F-BGZF" assume formalmente a matrícula Força Aérea nº 6405, no dia 20 de Outubro. Chega a Portugal dois dias depois, no dia 22 de Outubro, num voo directo "Le Bourget" - Alverca. O destino final é, no entanto, o Aeroporto da Portela, sendo efectuado ainda nesse mesmo dia o trajecto final do voo *ferry* entre Alverca e Lisboa.

O primeiro voo em território nacional, após o processo de transferência, ocorre no dia 24 de Outubro, entre a Portela e a Ota, tripulado pelo Major PILAV Manuel Diogo Neto (Comandante da Esquadra) e pelo Capitão PILAV Casimiro Proença (Oficial de Operações). Até ao início de Novembro, o "6405" é operado regularmente, realizando curtos voos entre a Portela, Ota, Montijo e Tancos. No dia 2 de Novembro, o "6405" é operado pela primeira vez sob os desígnios da Esquadra 92, embora ainda em território de Portugal continental.

Em conjunto com os Noratlas nº 6403 e nº 6404, integra o grupo inicial de aviões transferidos para Angola. A operação tem início no dia 8 de Novembro, com a partida do "6403". Saído do Aeródromo-Base nº 1, sede dos Transportes Aéreos Militares (TAM) com destino a Luanda, no dia 9 de Novembro de 1960, o "6405" voa inicialmente até Gando (Canárias) onde pernoita após 4h20 de voo. No dia seguinte, executa a segunda etapa de 6h30 até Bisau, e no terceiro dia até Abidjan (Costa do Marfim) num voo de aproximadamente três horas. Dia 12, volta a tocar território Português no Aeródromo de Trânsito nº 2, em São Tomé, após efectuada a maior etapa da viagem de cerca de sete horas. No dia 13, após quatro dias de viagem, com escalas determinadas pela disponibilidade em combustível, chega finalmente à BA9, em Luanda, depois de 4h25m de voo. Ali integraria a Esquadra 92, comandada pelo Major PILAV Manuel Diogo Neto, pertencente ao Grupo Operacional 901.

A CARREIRA OPERACIONAL DE 1960 A 1971

Embora seja mencionado o dia 16 de

Novembro de 1960 como a data em que se iniciou a operação da Esquadra 92, após consultas a cerca de 16 cadernetas de serviço aéreo, onde foram apurados mais de 400 voos deste avião em particular, verificamos que o primeiro voo confirmado em Angola seria executado, no dia 6 de Dezembro de 1960, entre Luanda, Portugalíia e Henrique Carvalho com retorno à BA9.

Nos dias seguintes, já no mês de Janeiro de 1961, o "6405" faz uma série de voos locais à volta da sua base mãe; dia de 17 de Fevereiro refere um único e curioso voo

lance. No caso da primeira, que não tinha condições de operação para o Noratlas, os refugiados eram transportados em Dakota da DTA, num curto voo para o Negage, onde posteriormente embarcavam nos N 2502A para Luanda. Seriam retirados da região cerca de 3500 refugiados numa ponte aérea, sem precedentes, e que deixava ao abandono 48 postos administrativos e povoações. Tamanho infortúnio viria a revelar-se para os Noratlas da Esquadra 92, incluindo obviamente o "6405", como um momento alto da sua vida operacional.

Digno de menção é o salto quantitativo



Foto Coleção Luís Andrade Nunes

Base Aerea nº 9, Luanda, vista parcial de aeronaves do Grupo Operacional 901. Os PV-2 em primeiro plano, vendo-se à direita uma linha dos Noratlas N-2502 A

para Leopoldville (actual Kinshasa), no qual são transportados mantimentos para a capital do Congo, "era intenção do Comandante da 2ª Região Aérea, General Pinto Resende, utilizar os Noratlas, além do transporte militar, no apoio à economia da província".

Na primeira quinzena de Março, voa sobretudo no norte de Angola entre os aeródromos de Negage, Tôto e Malange. Surge então o dia 15 de Março de 1961, data em que acontecem os massacres à população levadas a cabo pela UPA (União dos Povos de Angola), nos distritos do Uíge, Zaire e Quanza Norte e que consequentemente marcam o início da Guerra Colonial.

Entre Março e Abril, europeus e nativos foram chacinados em resultado daquela acção; os sobreviventes iniciaram um êxodo em massa para as localidades que dispunham pistas de aviação, nomeadamente para Carmona, Negage, Tôto e Ma-

em horas voadas que o aparelho realizou nos primeiros meses de 1961: Janeiro – 3h20; Fevereiro – 4h10; Março – 4h20; Abril – 30h05 e Maio com 34h40, valores que só viriam a ser suplantados, no ano seguinte, com a consolidação do dispositivo militar no Norte de Angola e que atingiria o valor anual de 383h35, contra as 296h15 no ano anterior.

Após a fase inicial de operações, o leque de missões desempenhadas pelo "6405" foi bastante variado, com especial incidência no transporte logístico que incluía a colocação de unidades do Exército e respectivo material de apoio a operações, assim como o posterior reabastecimento das mesmas e apoio e desenvolvimento de infra-estruturas, tanto militares como civis. Neste contexto, era transportada maquinaria pesada, como cilindros e terra-planadores. As mais variadas viaturas foram por este avião entregues. A rede rodoviária em Angola, era muitíssimo deficiente e

o transporte por via terrestre, sobretudo na época das chuvas, tornava a mais simples deslocação numa verdadeira epopeia. Como curiosidade, referimos voos tão díspares como o de dia 12 de Abril de 1961, de Luanda para Cela, no qual é transportado gado vivo para o colonato local.

Após as acções da UPA influenciadas e provenientes do vizinho Zaire, nos territórios do norte de Angola, o dispositivo militar começa a ganhar forma com a chegada de uma vaga de unidades militares para esta zona de guerra. Note-se que no início do ano de 1961, os efectivos nesta colónia rondavam os 5.000 e este contingente chegaria ao final do mesmo ano com cerca de 35.000 homens, sendo que a grande maioria foi colocado nesta área mais afectada. Compreende-se, portanto que a zona de intervenção da Esquadra 92 e do "6405" em particular, fosse entre 1961 e 62 de maior vulto.

Voos praticamente diários tocavam os aeródromos de Cabinda, Maquela do Zombo, São Salvador, Tôto, 31 de Janeiro e aquela que viria a ser a mais importante unidade da Força Aérea na região, o Aeródromo-Base nº 3 (Negage).

É nesta fase da guerra que surgem as primeiras largadas de pára-quedistas do BCP21, unidade da Força Aérea sediada na BA9. Porém uma chamada de atenção deverá ser tida em conta: o Noratlas nº 6405, era do modelo N 2502A, sem as características portas laterais que possibilitavam o salto daquelas tropas, assim como o lançamento de mantimentos às unidades terrestres e só posteriormente viria a ser adaptado para esta função. Para este efeito, era inicialmente utilizado um Noratlas N 2501, cedido, a título de empréstimo, pelo Comandante Aéreo francês em Brazzaville (Congo), General Labit, que utilizava a fictícia matrícula FAP nº 6451. Este aparelho que mais tarde faria uma aterragem de barriga, ficando inoperacional, era também conhecido localmente como o "00".

Para as missões de largadas de pára-quedistas de maior envergadura, além dos C-54 *Skymaster*, seriam utilizados dois Noratlas N 2502F, equipados com portas laterais, vindos propositadamente da BA10, em Moçambique e que voltariam à proveniência uma vez concluídas as operações.

Durante todo o ano de 1962, o "6405"

continua a sua incansável missão de apoio logístico, com ocasionais e inopinadas viagens ao Sul e Leste do território angolano; locais como Novo Redondo, Sá da Bandeira, Henrique Carvalho, Luso, Teixeira de Sousa, Cazombo, Silva Porto, Moçamedes, Lobito e Chitado.

Para além de manter especial vocação para voos no Norte, entre pistas com maior



Uma das raras imagens do "6405" em actividade operacional no início do conflito militar em Angola

proximidade e assim dando uso em pleno à ajuda preciosa dos seus turbo-reactores *Marboré*.

Em 1963, o "6405" é sujeito à sua primeira grande manutenção, efectuada ao serviço da Força Aérea. Como estipulado, o avião desloca-se à metrópole, às OGMA, para efectuar o IRAN (*Inspection and Repair as Needed*), por ter consumido o potencial em horas de trabalho, ou seja o período estabelecido pela DSM, de 2.000 horas de voo ou 48 meses de calendário. Será nesta ocasião que sofre uma alteração estrutural, evidenciada pela colocação das duas portas laterais e que o faz equivar, na prática, ao modelo N 2502F.

De volta a Angola, a primeira informação sobre o avião, surge a 27 de Outubro de 1964, para um voo local em Luanda. Retoma a actividade anterior, mas decididamente muda de sector de operações. Os registos mostram agora maior incidência nas deslocações da BA9 para o AB4 (Henrique Carvalho), o AM43 (Cazombo) e o Aeródromo de Recurso do Luso, o conflito militar durante o restante ano de 1964 e 1965, deixava antever a abertura de uma nova frente no Leste. O esforço em horas de voo a que o "6405" é sujeito, é agora muito menor, com a entrada ao serviço do modelo N 2501D (aeronaves provenientes da *Luftwaffe*) a partir de 1965, tendo sido atribuídas à Esquadra 92 quatro destas aeronaves. Transparece um decrés-

cimo de actividade que é confirmado pelas cerca de cinquenta horas de voo utilizadas nesse ano.

No ano de 1966, volta a dedicar grande parte das missões em apoio às froças de quadrícula implantada no Noroeste de Angola, notando-se um elevado número de voos com destino ao AB3, assim como grande afluxo ao destacamento de Santa Eulá-

lia, que segundo alguns testemunhos, teria sido quase inteiramente construído e consolidado com materiais transportados pelos Noratlas, a partir da BA9.

As dificuldades de manutenção da frota Noratlas, foram-se agudizando, com o passar dos anos de operação, a quase impossibilidade de reabastecimento de peças e sobressalentes, aliada à falta de mão-de-obra especializada em componentes como os motores Hércules que propulsionavam os aviões, levava a que as grandes revisões, em Alverca, demorassem mais de um ano. Assim, na segunda deslocação que o nº 6405 teve para esse fim, viu o avião dar entrada nas OGMA no dia 1 de Fevereiro de 1967, só saindo dessa instalações a 3 de Junho de 1969.


Novamente enviado para Angola, território de operações que sempre lhe foi atribuído, executa no dia 7 de Julho um voo para o AB4, dando início a uma série de missões no Leste, que o vê nos meses seguintes e de modo sistemático, tocar unidades como o Luso, Gago Coutinho, Canggamba, Cazombo, Cuito Cuanavale e os distantes postos de N'Riquinha e Luiana. Aqui será interessante relembrarmos que Angola é, sensivelmente, catorze vezes e meia maior que Portugal Continental. Consequentemente, e transportando a actividade de voo para os nossos dias, seria o equivalente a voar, durante meses a fio, e num curto espaço de tempo, para as dife-

rentes cidades da Europa, quase sempre com o regresso à base-mãe, que naquela época era Luanda...

No início de 1970, as acções da guerrilha no Nordeste apresentavam-se relativamente controladas, senão contidas, resultante do enorme esforço militar desenvolvido pelo Exército Português. Porém, alguns grupos de combate, do então ini-

cio entre N'Riquinha e Gago Coutinho. A incursão tinha como objectivo atingir o nordeste do território e assim conseguir, não só a união das suas forças, mas também efectivar o controlo do país através da sua divisão.

Era imperativo para as tropas portuguesas que nova estratégia para combater tal ofensiva fosse encontrada. Por proposta

e restante comitiva num périplo pelas unidades residentes em Henrique Carvalho, Luso, Lumbala, Gago Coutinho, N'Riquinha, Cangamba e Cazombo, nas quais era efectuada a criação da ZML.  (Continua)

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- (1) Alves de Fraga, L., "A Força Aérea na Guerra de África – Angola, Guiné, Moçambique – 1961-1974", Prefácio (2004).
- (2) Canongia Lopes, M., "Noratlas 1960-1977 – Aviões bimoteres de transporte da Força Aérea Portuguesa – II Parte", Mais Alto n° 313, Jun/Jul (1998), pp. 17-23.
- (3) Canongia Lopes, M., "Noratlas 1960-1977 – Aviões bimoteres de transporte da Força Aérea Portuguesa – I Parte", Mais Alto n° 312, Abr/Mai (1998), pp. 3-7.
- (4) Cardoso, A., "Aeronaves Militares Portuguesas – Cem anos de aviação em Portugal", (2009).
- (5) Diogo Neto, M., "Recordando a Esquadra 92 da BA9 – Luanda", Mais Alto n° 264, Mar/Abr (1990), pp. 38-41.
- (6) Ferreira de Almeida, E., "Razão de viver", Mais Alto n° 203, Mar/Abr (1980), pp. 46-53.
- (7) Ferreira, P. M., "FAV – Formações Aéreas Voluntárias – Uma singularidade portuguesa no teatro de guerra africano – I Parte", Mais Alto n° 348, Mar/Abr (2004), pp. 4-15.
- (8) Ferreira, P. M., "FAV – Formações Aéreas Voluntárias – Uma singularidade portuguesa no teatro de guerra africano – II Parte", Mais Alto n° 349, Mai/Jun (2004), pp. 30-41.
- (9) Freire Antunes, J., "A Guerra de África – 1961-1974", Vol. I e II, Círculo de Leitores (1995).
- (10) Matos Gomes, C., Afonso, A., "Os Anos da Guerra Colonial", Vol. 1 – 16, Cofina (2009).
- (11) Moura, A., "Testemunho Norte de Angola 1961/1962", Mais Alto n° 228, Mar/Abr (1984), pp.46-53.
- (12) Pinto Nunes, A. L., "Angola 1961 – Da baixa do Cassange a Nambuangongo", Prefácio (2005).
- (13) Pinto Resende, F., "A Força Aérea em Angola, 1960/1963", Mais Alto n° 228, Mar/Abr (1984). pp. 20-29
- (14) Rodrigues, R., "Os Últimos Guerreiros do Império", Erasmos (1995).
- (15) Silva Cardoso, A., "Angola – Anatomia de Uma Tragédia", Oficina do Livro (2000).
- (16) Tavares Monteiro, R., "Recordando os Noratlas", Mais Alto n° 279, Set/Out (1992), pp. 11-13.

OUTRAS FONTES

Cadernetas de Registo de Serviço Aéreo, Ordens de Serviço da Base Aérea n° 2, Registos das Fichas de Aeronaves (Direcção do Serviço de Material), Documentação oficial diversa (Estado-Maior da Força Aérea, Comando da 2ª Região Aérea e Oficinas Gerais de Material Aeronáutico) e Fichas de inventário do Museu do Ar.

AGRADECIMENTOS

Museu do Ar, Serviço de Documentação da Força Aérea/Arquivo Histórico, Museu Air France, Claude Bossu (Presidente da Associação L'Amicale de l'UTA), Cor. PILAV (Ref) António Tello Pacheco, SMor MMA A. Pacheco da Silva e Xavier Capy.



Crédito Mário diniz/Mail Alto

Mapa da então denominada 2ª Região Aérea, no qual são marcados a vermelho os trajectos percorridos pelo "6405"

migo, mantinham-se activos, sobretudo na zona dos Dembos. A solução encontrada por parte dos oponentes, consistia na rotação das suas forças e fazê-las penetrar no Leste de Angola partindo de bases instaladas na Zâmbia, com vista a conquistar inicialmente o planalto central. Para concretizar essa ideia, o movimento das unidades de guerrilha era posto em prática com a criação de três eixos principais e paralelos. De grosso modo, um a norte de Henrique de Carvalho, um outro na direcção do Luso e finalmente um tercei-

do recém-nomeado Comandante-Chefe de Angola, General Costa Gomes, foi criada a Zona Militar do Leste (ZML) com sede no Luso. Numerosos meios militares seriam deslocados para esta frente sob o comando do General Bettencourt Rodrigues. Uma vez mais a Esquadra 92, com o "6405" incluído, seria parte fulcral desta movimentação. De notar, são os voos realizados entre 8 e 10 de Fevereiro de 1971, em que o avião transportaria o então Ministro da Defesa, Sá Viana Rebelo, juntamente com o General Costa Gomes

Noratlas N° 6405 2ª PARTE

Nord Aviation N 2502A

UM AVIÃO DUAS MATRÍCULAS – A EPOPEIA DE UM ELEFANTE AFRICANO

Texto Mário Diniz e Dr. Luís Proença Fotos Mário Diniz



Foto SDF/A/HFA

O 6405 na BA9, Luanda, na década de 1960. De notar a inclusão da matrícula na lateral do nariz e o posicionamento inclinado do “Elefante”, características da pintura inicial

1972-1977

CARREIRA OPERACIONAL

A 9 de Outubro de 1972, o n° 6405 encontra-se uma vez mais em Alverca, onde se inicia um novo IRAN (*Inspection and Repair as Necessary*), reparação esta que é finalizada a 5 de Setembro de 1973. Continuavam os problemas com a enorme duração destas assistências. Depois disto e até dia 2 de Outubro, não se encontram registos de movimentação da aeronave, porém na mesma data, por despacho do CEMFA, o avião é atribuído à BA3 (Tancos) onde será utilizado exhaustivamente na instrução de Tropas Pára-quadistas.

A partir de 15 de Março de 1974, encontra-se novamente nas OGMA para uma inspecção das 200 horas e é dado como pronto a 14 de Maio. Neste período, são-lhe substituídos os motores Bristol Hércules 759.

Num novo despacho do CEMFA, em no-

ta n° 461/74, de 3 de Junho, é emanada a directiva de enviar o aparelho para a BA9, Luanda, sede da 2ª Região Aérea, por troca com o Noratlas n° 6416 que por sua vez ficaria atribuído à BA3, Tancos. Esta acção seria efectuada assim que o n° 6416 terminasse o IRAN. Enquanto tal não acontece, o n° 6405 continua durante todo o mês de Julho e parte de Agosto a operar a carga da Esquadra 32.

A 17 de Agosto de 1974, inicia a inspecção das 400 horas, em Alverca, entre 23 de Outubro e 30 de Outubro, onde executa testes de voo. A inspecção é finalizada no último dia do mês. Aproveitando a estadia nesta unidade de reparação, ao n° 6405 é-lhe aplicada a pintura de baixa reflectância a infra-vermelhos, de cor verde oliva e a redução no tamanho das insígnias nacionais para 20 cm de diâmetro.

A alteração da pintura da aeronave teve

origem num despacho, de 10 de Novembro de 1973, do Secretário de Estado da Aeronáutica, determinando a aplicação daquela pintura quando os Noratlas efectuassem IRAN. Esta medida surgiu como resultante do aparecimento de mísseis terra-ar *Strela*, de origem soviética, utilizados pela guerrilha na Guiné-Bissau e que provocou o abate de algumas aeronaves, a partir de Março desse ano.

Entretanto, é também neste período que sai de IRAN o Noratlas n° 6416 e assim, como determinado, o n° 6405 é de novo enviado para a Zona Operacional de Angola.

Com partida de Alverca, a 5 de Novembro de 1974, faz a primeira parte do percurso até Las Palmas (Canárias). Curiosamente, só reiniciará a viagem no dia 11 com destino à ilha do Sal (Cabo Verde). Dia 12 atinge Bissau, no dia seguinte efectua o

longo trajecto até São Tomé e finalmente, a 14 de Novembro, aterra novamente na BA9, retornando à Esquadra 92.

Embora o final da guerra em Angola, fosse justificado pelo 25 de Abril de 1974, este facto não determinaria o final das operações realizadas por este avião, que continuaria a desempenhar a sua habitual missão de transportador táctico na 2ª Região Aérea, até final do Verão de 1975.

É de domínio público que, durante este período, os três movimentos de libertação, FNLA, MPLA e UNITA, se envolveram numa situação de guerra civil que iria durar anos. Este conflito interno iria forçar o retorno de milhares de cidadãos portugueses à metrópole. Também nesta fase final, o nº 6405 esteve envolvido e participou activamente numa ponte aérea criada pelo IARN (Instituto de Apoio ao Retorno de Nacionais), que faria transportar inúmeras pessoas das várias instalações da Força Aérea, com destino a Luanda, local de partida para Lisboa. Estes seriam os derradeiros voos da aeronave em território angolano.

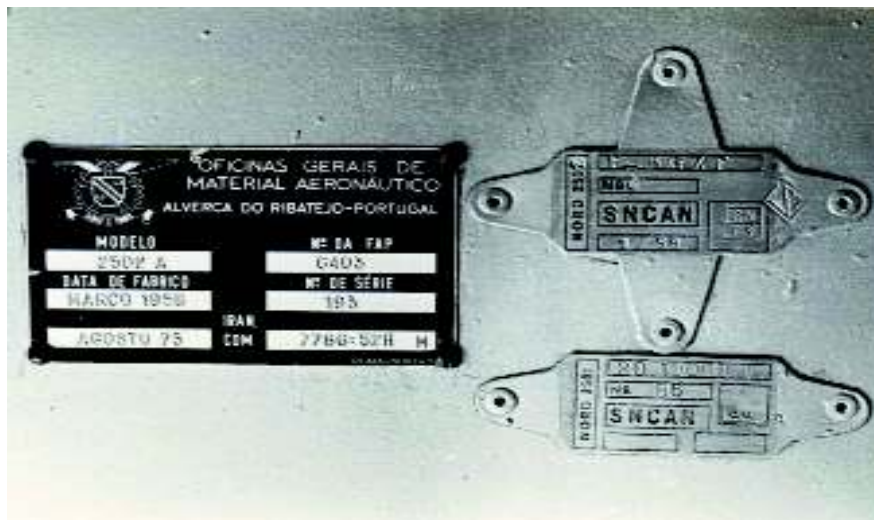
De volta a Portugal, é verificada a sua permanência na OGMA, para inspecção das 900 horas, entre os dias 31 de Outubro e 18 de Novembro de 1975, sendo de novo atribuído à BA3.

O avião volta a efectuar manutenções de carga horária, agora para as 1000 horas, de 22 de Abril a 19 de Outubro de 1976. De referir que as inspecções intermédias nos Noratlas N 2502A eram executadas com intervalos de 100 horas de voo. Entretanto, em 27 de Abril de 1976, numa comunicação da OGMA para a Direcção de Serviço de Material, é mencionada uma informação oriunda da BA3, onde era referido que esta unidade apenas dispunha de capacidade para seis aviões Noratlas, em simultâneo, levantando a hipótese de alguns dos que então se encontravam naquela base, para além de outros três que se encontravam na OGMA em aprontamento, fossem por estas oficinas acolhidos por tempo indeterminado.

Sem dúvida que a contínua recepção em Tancos dos novos C-212 *Aviocar*, que fora iniciada nos meses de Outubro e Novembro de 1974, para além da permanência de um elevado número de Alouette III, disputava o agora exíguo espaço desta unidade com a veterana frota de Noratlas.

A carreira operacional aproximava-se do fim a passos largos. Até Novembro de 1976, o número 6405 continuou a operar em Tancos, tendo no dia 30 regressado à OGMA de onde só sai no dia 2 de Março de 1977. Entre esta data e 14 de Abril

decorre o seu último período de vida operacional. Será certamente nesta data que executa pelo ar o último e curto trajecto entre Tancos e Alverca, onde será sujeito a mais uma inspecção planeada, a das 1.100 horas. Porém, desta vez, os traba-



Placas metálicas identificativas, localizadas no interior da aeronave, junto à porta da tripulação. São visíveis, à direita, as placas originais do fabricante e a placa colocada pela OGMA em 1977

Referência (4)	Data (5)
Assunto (6)	Assinatura (7)
Descrição (8) <p style="text-align: right;">01630</p> <p style="text-align: center;">Avião adquirido à U.A.T.</p> <p>Com a matricula - F-802P Nº de série do construtor - 6 Data de construção - Março 1958</p> <p style="text-align: center;">-----</p> <p style="text-align: center;">Chegada a Portugal</p> <p>Atribuída a matricula - 6405 Nº de série - 193 Data de chegada - 22.10.1960 Horas totais do avião - 3.948:37</p> <p style="text-align: center;">-----</p> <p>Em virtude de um acordo entre o Delegado da R.P. Angola e as C.G.M.A.</p> <p>Foi trocada a fuselagem do NORD 6405/197 pela fuselagem do NORD 6405/193</p> <p>Seguiu para a R.P.A. o avião 6405 (D2-EPV 405) com o N/S 197</p> <p>Ficou nas C.G.M.A. o avião 6403 com o N/S 193</p>	

Ficha de inventário nº 01630, do Museu do Ar, referente ao avião onde é mencionada a troca de fuselagens entre aeronaves

lhos de manutenção iniciados a 28 de Abril, acabariam por ser mais morosos que o habitual, sendo apenas dado como pronto a 24 de Junho desse ano.

Cerca de um mês depois desta intervenção, no dia 29 de Julho de 1977, o Nora-

em 29 de Julho de 1977, para reacondicionamento, com o objectivo de ser cedido à República Popular de Angola (RPA), em conjunto com outros sete Noratlas (nº 6401, 6407, 6413, 6415, 6416, 6424 e 6425).

apesar de os registos oficiais indicarem a cedência do nº 6405.

Em Portugal, integrado no espólio do Museu do Ar sob o número de inventário "01630", ficou o **Noratlas com o nº de série "193" (ex-"F-BGZF")**. Este processo foi formalizado com a alteração da matrícula, de nº 6405 para nº 6403, em Outubro de 1997, pela OGMA.

Estes factos estão reflectidos na informação contida na placa metálica identificativa que figura no interior do avião, gravada pelas OGMA e colocada na aeronave em 1977, onde consta a informação original relativa ao nº 6403 (nº da FAP, data de fabrico, último IRAN) associada ao nº de série "193", indicador original do nº 6405. A confirmação de que se trata efectivamente da fuselagem do nº 6405 (ex-"F-BGZF"), está patente na placa do fabricante, com a indicação daquela matrícula, correspondente data de fabrico (1/58) e nº de cons-



Aeronave na placa do DGMFA, em 2004

Foto Luís Proença



16 de Janeiro de 2006, chegada à BA1, Sintra



Pormenor da operação e colocação do corpo central do Noratlas na estrutura metálica

tlas nº 6405 encerra a sua vida operacional, é abatido à carga da BA3 e enviado para Alverca, onde irá permanecer durante os seguintes 29 anos.

Nº 6405 E Nº 6403, UM AVIÃO DUAS MATRÍCULAS

Após o final das operações em territórios ultramarinos o *phase-out* da frota Noratlas processa-se num espaço de tempo relativamente curto, cerca de dois anos, estando concluído em 1977. Alguns dos Noratlas são vendidos a dois dos países africanos recém-formados, Angola e Moçambique. O N 2502A nº 6405 é um dos últimos resistentes, sendo entregue à OGMA,

Neste contexto ocorre um episódio que indica o carácter dual, em termos de registo, da aeronave actualmente presente no Museu do Ar. No decurso do processo de cedência do avião à RPA, em virtude de um acordo entre o Delegado daquele país e a OGMA, é trocada a fuselagem do **Noratlas nº 6405 (nº de série "193")**, destinado a Angola, com a fuselagem do Noratlas nº 6403 (nº de série "197"), abatido à carga em 1975, entretanto atribuído ao Museu do Ar. Na sequência desta ocorrência, seguiu para a RPA o avião com a fuselagem nº de série "197" (ex-nº 6403), que viria a adquirir posteriormente a matrícula angolana "D2-EPV"/"405",

trutor "6" referente ao modelo N 2502A. A somar a todo este complexo processo, resta acrescentar que, inexplicavelmente, o nº de série "193", referenciado na documentação oficial da Força Aérea sobre a aeronave não coincide com a informação que consta na placa do fabricante, onde a célula é classificada com o nº de série "185", relativa ao modelo original N 2501.

O PROCESSO DE RESTAURO

Desde 2005 várias notícias indicavam a intenção da Força Aérea Portuguesa transferir o Museu do Ar de Alverca para Sintra (Base Aérea nº 1, na Granja do Marquês). As razões principais prendiam-se com

o exíguo espaço para exposição do vasto acervo do Museu, aliado à necessidade de evitar que mais peças desse património, que se encontravam a céu aberto no Depósito Geral de Material da Força Aérea (DGMFA) se continuassem a degradar.

O nº 6405 encabeçava a lista, e uma vez tomada a decisão de transportar a aeronave para a BA1, onde viria a ser alvo de recuperação para exposição estática, a primeira intervenção teve lugar em Alverca no final de 2005 com a desmontagem das asas e motores, assim como dos fusos que conduziam às derivas. Foi construída uma estrutura metálica com forma oval e equipada com rodas para acolher o corpo central do avião e assim facilitar a sua movimentação e transporte



Aspecto superior da fuselagem, uma das áreas que mais necessitaram de recuperação

que aconteceu no dia 16 de Janeiro de 2006, depois de uma bem planeada e difícil viagem por estrada, recorrendo a veículos longos da Força Aérea.

Uma vez em Sintra, nos primeiros dias de Fevereiro, todos os componentes da aeronave que estavam ainda no exterior, já se encontravam sem a pintura verde oliva anti-radiação, removida enquanto era preparado o espaço no interior do hangar para dar início ao restauro.

A partir da segunda quinzena desse mês, a equipa do Núcleo de Restauro e Conservação da BA1/Museu encontrava-se a trabalhar na substituição de rebites das asas e tratamento de corrosão. O interior do avião estava em muito bom estado, nomeadamente a cabina e o posto de pilotagem. No interior do avião, para além dos característicos assentos de lona, é de realçar a existência do tanque de combustível interno e o seu peculiar sistema de alimentação.

Acompanhando o processo de restauro, a 13 de Abril era visível que os trabalhos continuavam a incidir sobre as asas e parte superior da fuselagem, áreas que mais so-

freram corrosão devido à sua já longa exposição a céu aberto. Os motores Bristol Hércules de 2000 Cv cada, encontravam-se já intervencionados apresentando-se pintados com primário amarelo. A recuperação avançava a bom ritmo e no dia 26 de Maio, a aeronave tinha montada toda a superfície alar. Por uma questão de manuseamento mais fácil, as asas tinham sido pintadas e envernizadas separada-



Tratamento de corrosão. Um técnico em trabalhos de recuperação de uma asa do avião, separada do corpo central



Detalhe do posto de pilotagem que seria posteriormente alvo de simples restauro, uma vez que se encontrava em bom estado

mente, só depois seriam instaladas. A fuselagem assentava já nos trens de aterragem, devidamente recuperados, e os pneus tinham uma aparência de nunca terem sido utilizados. Toda a dianteira estava pintada com tinta primária de um vermelho vivo. O Noratlas, decididamente ganhava forma.

A deslocação ao hangar de Sintra, em 26 de Julho, seria outra agradável surpresa, encontravam-se já instaladas as grandes longarinas, denominadas de *poutres*, que uniam as asas à cauda e correspondentes derivas. Seguindo o esquema de trabalho anteriormente utilizado para as asas, também estas estruturas foram pin-

tadas e as insígnias nacionais aplicadas antes da sua montagem; nos fusos encontravam-se instalados os motores, já pintados de cinzento claro. O corpo central estava para lhe ser aplicada a primeira demão de cinza metálico.

No posto de pilotagem, seriam removidos e limpos os aparelhos utilizados pelo rádio operador e navegador, o painel de instrumentos, seria igualmente alvo de atenção



A cabina de carga e passageiros iria ser sujeita a um processo delicado de recuperação

e pintado de cinzento claro nos locais em que a tinta estava lascada. Na cabine de carga, o soalho danificado foi reparado e os restantes componentes desta área tratados; os bancos de lona seriam também intervencionados.

A 18 de Setembro, o avião encontrava-se pintado com o tradicional esquema do período colonial, a parte superior branca, imediatamente abaixo e a separar do restante cinzento metálico, uma fina lista em azul-escuro. À data, todas as janelas ain-



Fotografia da peculiar posição onde se encontra o sanitário, na cauda do avião



26JUL2006

O avião assume já a configuração habitual, as asas e derivas com a pintura definitiva enquanto que a fuselagem apresentava a aplicação da tinta primária



18SET2006

Toda a fuselagem já se encontrava pintada, faltando apenas a aplicação das marcas



1OUT2006

Imagem do motor Bristol Hercules já com o *spinner* montado e a característica pintura em espiral. Notar o hélice em bandeira



1OUT2006

Pormenor do turbo-reactor Marboré. Na pintura original a faixa azul era de cor vermelha



12OUT2006

Na configuração pós-restauro, pode admirar-se a qualidade do trabalho da cabina, na qual foram incluídos assentos VIP e a instalação de uma maca, demonstrando assim a polivalência da aeronave



12OUT2006

Uma das peças mais imponentes do acervo do Museu do Ar, o Noratlas, fotografado uma semana depois de finalizado o processo de recuperação



12OUT2006

O depósito suplementar de combustível que permitia ao avião aumentar o seu raio de acção

da se encontravam protegidas com máscaras de pintura. Os hélices a quatro pás estavam já colocados, faltando apenas os *spinners* e as coberturas dos motores instaladas e pintadas de cinzento metálico. Foram ainda montadas todas as antenas,

recuperados e instalados os turbo-reactores Marboré e aplicadas na aeronave as variadas marcas de aviso ao exterior, ostentando, orgulhosamente, o símbolo da Esquadra 92, *Elefantes*.

No dia 6 de Outubro, o restauro estava completo e o Noratlas pronto para exposição.

Finalmente, no dia 9 o avião foi apresentado, em cerimónia presidida pelo CEMFA, General PILAV Taveira Martins. A aeronave foi colocada na placa de estacionamento até que fossem concluídas as obras de recuperação no hangar destinado ao Museu do Ar.

De facto, o avião só voltaria ao hangar na primeira quinzena de Junho de 2009.

Depois de um trabalho de restauro exemplar e um palmarés operacional invejável, esta aeronave de invulgar beleza, o Noratlas nº 6405, está em exposição no Museu do Ar, na Granja do Marquês, em Sintra. ✈