



HISTÓRIA DOS ALOUETTE III

NA GUERRA COLONIAL



História dos Alouette III na Guerra Colonial

Da Guerra Colonial ao novo milénio - 40 anos de persistência

O início da operação com helicópteros pela Força Aérea Portuguesa (FAP), tem lugar no ano de 1954, na Base das Lajes, com a recepção de um helicóptero Sikorsky H-19 destinado a operações de busca e salvamento no mar.

A operação deste aparelho deu-se em contínuo até ao ano de 1962 quando foi retirado de serviço. Diversas operações foram executadas em conjunto com os outros meios que a FAP tinha então empenhados na Busca e Salvamento no mar, os SA-16 Albatross, os SB-17, os SC-54, aliás, os próprios americanos aí estacionados também utilizavam os seus próprios meios aéreos, nomeadamente os Sikorsky H-19.

Muitas lições foram tiradas da utilização deste meio aéreo não só no mar como também em terra, mas só passados cerca de 4 anos, em 1958, que a FAP recebeu mais helicópteros.

Após os cursos em 1957, ministrados em França a pilotos e técnicos da FAP, foi recepcionado o primeiro de 7 helicópteros Alouette II, na Base Aérea nº 6 no Montijo, em 21 de Janeiro de 1958.

Em Julho de 1961 Portugal recebeu dez Saunders Roe Skeeter Mk.50 e Mk.51, provenientes da Marinha e Exército da Alemanha Federal, destinados a serem utilizados pela FAP, o que nunca chegou a ter lugar, tendo à data da sua recepção sido armazenados à guarda da OGMA, sendo posteriormente vendidos.

Os Alouette II foram inicialmente colocados em Tancos, na Base Aérea nº 3, onde era ministrada a instrução elementar, e também em Luanda, na Base Aérea nº 9, assim como da Base Aérea nº 12, em Bissalanca, tendo-se mantido no activo em Portugal e nas províncias ultramarinas mesmo após a chegada dos primeiros Alouette III, em 1963.

A sua utilização em missões de salvamento e transporte de feridos foi sendo treinada e testada ao longo de alguns anos, chegando a ser efectuados alguns testes e treinos inclusivamente nos Açores. Só mais tarde, durante as primeiras utilizações no Ultramar no início dos conflitos, nomeadamente na Guiné e, com o acompanhar natural das evoluções de outros conflitos e forças aéreas se foi tomando consciência da necessidade de outro tipo de aparelho, de capacidades acrescidas, para ser utilizado nos teatros de operações africanos.

Na procura de respostas eficazes às necessidades operacionais de helicópteros para a FAP, em 1963, foi efectuada na OGMA uma demonstração de voo de um Sud Aviation Alouette III e de um Agusta/Bell AB204, tendo sido seleccionado o Alouette III, e de imediato colocada uma encomenda de 80 aparelhos.

Decidiu-se inicialmente que estes aparelhos iriam ser utilizados em missões de transporte tático de tropas (5 elementos mais piloto e mecânico), podendo ser em questão de poucos minutos adaptado para transporte de feridos.

O início da operação com helicópteros Alouette III deu-se com a continuação e o alastramento da guerra colonial.

Com o reforço necessário de meios aéreos para apoio das operações contra guerrilha nas colónias, foi a FAP reforçando desde 1961 os meios em Angola, Moçambique e Guiné, por forma a responder cabalmente às necessidades dos diversos teatros de operações.

Aos aviões para as missões de transporte, ligeiros e pesados, evacuação de feridos e, observação, reconhecimento armado, bombardeamento, que a FAP foi adquirindo para equipar as esquadras nos territórios africanos, juntaram-se os recém adquiridos Alouette III.

Com óptima experiência retirada da operação com os Alouette II, peça fundamental mas muito limitada para as operações de evacuação de feridos em combate, os Alouette III começaram a chegar em 1963, complementando o trabalho dos outros meios aéreos, permitindo a colocação com precisão de grupos de combate de paraquedistas e comandos, bem perto das bases inimigas fazendo uso do elemento surpresa, pelo que o helicóptero nestas missões desempenhou um papel preponderante.

Para este efeito o transporte era efectuado de forma não standardizada na disposição dos lugares da cabine, o terceiro lugar na cabine de pilotagem, era virado para trás (lugar do comandante da patrulha) e os restantes quatro lugares sentados virados para a frente nos assentos dobráveis. Estes 5 elementos eram largados a menos de 3 metros do solo e recolhidos mais tarde.

Em condições extremamente duras, o Alouette III foi posto à prova nas três frentes de combate africanas, distribuídos por esquadras na BA 12 (Bissalanca - Guiné), BA 9 (Luanda - Angola), e AB 5 (Nacala - Moçambique), e destacamentos nos diversos aeródromos de manobra espalhados um pouco pelas colónias. Logo à chegada foram colocados a executar as mais diversas missões de transporte tático de assalto, perseguição, reabastecimento e evacuação.

A utilização operacional intensiva deste aparelho determinou a introdução de diversas modificações e melhoramentos, baseada nas lições operacionais. A partir da recepção dos Alouette III a FAP decidiu-se por utilizar os Alouette II apenas na instrução de pilotagem, então na Base Aérea nº 3, em Tancos.

A Esquadra Mista de Instrução de Aviões e Helicópteros, em Tancos, recebeu os seus 3 primeiros Alouette III em 1965.

Após o que os Alouette II foram sendo gradualmente reenviados para a Metrópole, e utilizados na instrução na Base Aérea nº 3, onde já se encontravam todos a partir de 1968, e onde se mantiveram no activo até 1976.

A Esquadra Mista de Instrução de Aviões e Helicópteros passou a denominar-se a partir de 1968, de Esquadra de Instrução Complementar de Helicópteros nº 33 - "Zangões" e, face ao aumento do esforço de guerra, a esquadra foi dividida em duas esquadrilhas, "Os Hippies" e "Os Snobs". Notável esforço de formação de pilotos de helicópteros durante o período entre 1970 e 1972, possuía 16 pilotos instrutores em permanência, ultrapassando largamente as 5.000 Horas de voo anuais, mantendo os níveis de qualidade da formação ali ministrada.

Os conflitos africanos protagonizados pelos portugueses, e apesar de outros conflitos que deflagraram anteriormente, foram sem dúvida um autêntico "laboratório" para a utilização em combate dos helicópteros.

Logo desde o início da operação de helicópteros em combate, que estes demonstraram ser uma das mais importantes plataformas das operações. A guerra de guerrilha impõe a necessidade de poder contar com o efeito de surpresa, só possível através da mobilidade conferida pelo recurso a meios aéreos dotados de grande mobilidade em todo o tipo de terreno.

O helicóptero para além de indispensável para as operações de contra guerrilha, cedo demonstrou ser também um elevado factor de moralização das tropas por poderem depender do seu apoio de fogo e logístico, e também da possibilidade de recolha imediata, mesmo debaixo de fogo inimigo, em caso de serem feridos.

Uma das situações pouco vulgares neste tipo de conflito, foi o uso intensivo de mulheres em funções militares, nomeadamente enfermeiras pára-quedistas, que desempenharam um papel preponderante na evacuação de feridos. Nas zonas de difícil acesso as enfermeiras saltavam de pára-quedas para os locais onde eram necessárias, mas foram inúmeras vezes colocadas fazendo uso do Alouette III. Uma das razões por detrás da criação deste corpo de enfermeiras era a de que os feridos apresentavam uma melhor resposta, pelo facto de estarem a ser socorridos por mulheres.

Com um aumento da necessidade da utilização de helicópteros armados, foram efectuadas algumas experiências, nomeadamente em Tancos e em Angola, tendo em vista dotar os meios aéreos existentes de capacidade de fogo para defesa.

O primeiro exemplo observado tratou-se da adaptação de dois ninhos de metralhadoras SNEB dos T-6, no trem de patim de um Alouette II. Foram efectuados vários testes de tiro em Tancos mas estes revelaram ser insatisfatórios pela pouca estabilidade que este helicóptero possuía e pela sua pouca manobrabilidade em termos de tiro, pois o helicóptero só disparava para a frente.

Seguiram-se ainda experiências diversas, já com os Alouette III, adaptando diversos outros equipamentos para equipar o helicóptero com meios de defesa, conforme referido adiante.

Em 1973 foram efectuados testes para utilização de tubos lança-rockets, adaptados de outras aeronaves, sem que tenham chegado a ser empregues nos conflitos africanos.

Em meados de 1970, com a situação militar nos teatros de operação africanos, que se agravava de dia para dia, os respectivos comandos das áreas pressionavam o Secretário Geral da Defesa Nacional para a obtenção de novas esquadras de helicópteros, por forma a conseguir que a Sud Aviation, então Aerospatiale, intensificasse o fornecimento dos Alouette III e de SA-330 Puma. Para além disso era necessária a aceleração da formação de pilotos e mecânicos.

Foi determinado pelo Secretário de Estado da Aeronáutica que, o 2.º trimestre de 1971 fosse a data limite para dispôr, nos três teatros de operações, de 3 esquadras a 3 esquadrilhas de 12 helicópteros, num total de 108 aparelhos Alouette III, acrescidos de 24 Pumas para Angola e Moçambique. Estes números incluíam a formação de 90 pilotos.

Foi feito por isso um esforço suplementar conjugado, envolvendo a Secretaria Geral da Defesa Nacional, o Estado Maior da Força Aérea e o representante da Aerospatiale em Portugal, a empresa SAPREL. Conseguiu-se então inclusivé a activação de um centro de instrução na OGMA, para pilotos e mecânicos de helicópteros, tendo sido alguns deles formados em França na própria Aerospatiale.

Foi em 1963 que os primeiros 12 Alouette III foram recebidos na BA 9 Luanda. Em Angola, os helicópteros estavam baseados em Luanda, de onde operavam para todo o país, tendo sido criados posteriormente destacamentos permanentes no Cuito Cuanavale, Cabinda, Cazombo, e Gago Coutinho. Estes destacamentos eram efectuados pela Esquadra 94 cujo lema era "Do Miconge a Luiana", com 12 aparelhos.

Com a abertura do Aeródromo de Recurso do Luso (AR Luso) em 1969, adstrito ao AB 4 (Henrique Carvalho), foi criada a Esquadra 402 "Saltimbancos", passando os destacamentos de Cazombo e Gago Coutinho, a ser efectuados por esta esquadra.

Missões de apoio logístico e evacuação de feridos em combate, eram de vital importância pelo conforto que proporcionavam às tropas, por saber que podiam ser evacuados debaixo de fogo em qualquer local, ainda assim cedo se fez sentir a necessidade de existir uma forma de conferir ao Alouette III a possibilidade de apoio de fogo. A introdução do canhão de 20 mm no Alouette III, veio permitir o poder de fogo necessário, não só para dar apoio às forças terrestres, como também a possibilidade do reconhecimento armado.

Inicialmente o pessoal a bordo dos helicópteros disparava as suas armas individuais, as espingardas de caça calibre 12/65 com cartuchos de zagalote, depois a espingarda automática Armalite AR-10, calibre 7,62mm, que era então distribuída às Companhias de Combate, o que em ambos os casos era ineficaz.

Decidiu então o Comandante da 2.ª Região Aérea colmatar a lacuna equipando um Alouette III com o equipamento disponível.

Foi feita então uma instalação algo peculiar, com as duas metralhadoras, com respectivas caixas de munições, punhos de disparo dos aviões, e ponto de mira "à lá 2.ª GG", complementada com um visor de tiro que equipava os T-6 (SFOM 83A3, tipo 813). Para que este sistema funcionasse foi necessário alargar a porta do Alouette. Fizeram-se os necessários ensaios no solo e no ar, apesar das vibrações induzidas ao rotor principal, passaram a ser utilizados Alouettes armados na protecção dos Alouettes não armados, designados respectivamente Falcão e Cotovia.

Cerca de dois anos e meio mais tarde foi possível dispor de canhões MG151 (com pequena força de recuo e com uma cadência de tiro de cerca de 700 por minuto).

Sem qualquer espécie de manual, foi um oficial de armamento que elaborou o manual de instruções, e foi-se testando o manuseamento e tiro do conjunto, tendo incluído tiro real na Carreira de Tiro de Alcochete com munições do tipo explosivo-incendiário.

Foram os Alouette III da FAP os primeiros a receber o baptismo de fogo neste género de missões, até porque não dizê-lo, precursores dos helicópteros armados na protecção aérea do helitransporte de tropas.

Revelou este conjunto uma eficácia importante, sendo o Alouette III armado, vulgarmente designado por "helicanhão", uma arma terrível para as tropas a descoberto, de tal forma era eficaz que durante muito tempo, o inimigo fugia mal sentia que se aproximavam helicópteros, quer eles fossem armados quer não.

As missões de heliassalto, compostas por um grupo de helicópteros armados e helicópteros de transporte, era efectuada com a aproximação ao alvo a baixa altitude, tirando partido do relevo, vegetação e elemento surpresa.

Na Guiné, por volta de 1965, a Força Aérea dispunha de um contingente de cerca de 700 homens, distribuídos pelas esquadras de voo e respectivo apoio, que incluíam ainda uma Companhia de Caçadores Pára-Quedistas.

Davam apoio aéreo a um conjunto de destacamentos e postos avançados das forças dos outros dois ramos, a Marinha e o Exército, em missões como: o reconhecimento e observação, apoio de fogo, controlador aéreo avançado, evacuação sanitária (CASEVAC/MEDEVAC), para a evacuação sanitária, a FAP dispunha então dos Dornier DO 27 e de um único Alouette II.

Antes da chegada dos Alouette III, de forma algo limitada, estes Alouette II desempenhavam as suas missões, nomeadamente CASEVAC, fazendo uso de duas macas exteriores, bem ao estilo das forças americanas no Vietname com os Bell 47. Muitos militares e civis foram salvos desta forma, havendo a destacar, de entre muitas, uma missão de evacuação com êxito, pelo facto excepcional de ser a primeira efectuada de noite, entre Catió e o Hospital Militar de Brá.

Refira-se ainda que a FAP não executava missões de noite, ao contrário do inimigo que, recebia apoio de países vizinhos chegando os helicópteros destes a operar de noite bem dentro da Guiné.

Para os primeiros Alouette III recebidos em Bissau, foram construídos hangares de campanha, para que estes pudessem ser recolhidos no seu interior devido ao clima, clima este que provocava uma acelerada corrosão nos aparelhos.

A 26 de Fevereiro de 1965, apresentou-se o técnico francês da Sud Aviation, que iria proceder à montagem dos primeiros 3 Alouette III, que tinha indicações que se processasse o mais urgente possível, sendo para tal disponibilizados todos os meios necessários.

Os primeiros nove aparelhos chegaram a Bissau através dos Transportes Aéreos Militares (TAM), devidamente acondicionados, para a tão desejada utilização em combate. Foi no entanto necessário instruir o pessoal que iria utilizar este meio aéreo, no caso o pessoal pára-quedista e também o pessoal do Exército, para que não sucedessem erros nem acidentes.

O primeiro voo do Alouette III na Guiné realizou-se a 3 de Novembro de 1965, e no Grupo Operacional 1201, foi então constituída a Esquadra 122 “Canibais”.

Esta esquadra, operando em todo o teatro de operações guineense, era bem reconhecida pelas tropas, face ao elevado esforço de guerra que produzia, espelhadas pelas horas de voo anuais que desenvolveram, apenas acompanhados pelo esforço de instrução na BA 3 e pelo esforço de instrução e emprego operacional na BA 9.

Foi apenas em Fevereiro de 1966 que foram recebidos na Guiné os primeiros “helicanhões”, sendo estes conhecidos por “Lobos Maus”.

Os ataques aéreos na selva, quando solicitado o apoio aéreo pelas tropas no terreno, tem lugar poucos minutos após a chamada. Os pilotos, muitos deles milicianos com idades entre os 20 - 21 anos, eram precisos nos bombardeamentos, quer com bombas, quer com rockets, já que poucos metros ao lado do inimigo estavam as tropas portuguesas.

A retaliação do inimigo, a partir de algumas posições fortificadas no sul, onde o PAIGC possuía armas antiaéreas, como as Dyegtarov-Shpagin, de 12,7 mm de origem chinesa, sendo de registar o primeiro abate por uma antiaérea, de um Alouette III no início dos anos 70.

As diversas unidades aéreas saem a horas regulares da capital, Bissau, logo desde a alvorada muitos dos aparelhos envolvidos regressam só ao final do dia, por vezes de noite, sendo reabastecidos e rearmados em pequenos aeródromos avançados. A evacuação helitransportada é uma constante todos os dias, os pilotos voam até às zonas mais remotas para daí trazer os feridos, ou para levar abastecimentos diversos.

Destaca-se entre estes o abate de um Fiat G-91 em 1973, pilotado pelo então Ten. Cardoso Pessoa, que mal foi dado o alerta na base, descolaram “desgarrados” 4 “helicanhões”, que conseguiram resgatar o piloto quando este já se encontrava rodeado por forças inimigas que o tentavam “apanhar á mão”.

Ainda assim, no início da operação do Alouette III na Guiné, dos erros mais simples surgem por vezes soluções de destaque, como foi o caso de um dos Alouette III, que por um descuido de um sargento do Exército, que se aproximou demasiado do rotor de cauda, danificando-o com a sua arma, ficando o helicóptero na zona de combate.

Foi decidida a sua recuperação, e prontamente foi montada uma operação denominada “Operação Relâmpago”, que consistia na tentativa de reparar o helicóptero no local e recuperá-lo pelos próprios meios. Assim foi montado um perímetro de segurança constituído por dois grupos de pára-quedistas, mais o pessoal do Exército que já lá se encontrava, que deram protecção ao técnico francês da Sud Aviation, Sr. Grange, que não hesitou e disponibilizou-se de imediato para efectuar no local as reparações necessárias, dado que à data não havia ainda técnicos da FAP devidamente qualificados para fazê-lo .

Toda esta operação durou poucas horas, findo esse tempo foi retirado todo o pessoal e helicópteros para a base (BA 12).

Outra recuperação aconteceu ainda em 1965. Com a crescente falta de meios aéreos devido ao desgaste provocado, também, pela má utilização dos mesmos, uma das DO 27 que tinha ficado no topo da pista de Mansoa, e cuja fuselagem ainda podia ser recuperada, foi prontamente montada uma operação que, fazendo uso de um Alouette III (após consulta ao técnico

francês), se propunha transportar a DO 27 em suspensão, entre Mansoa e Bissau. Já percorridos cerca de metade dos 40 quilómetros do voo, a carga começou a oscilar de forma perigosa para o helicóptero, pelo que o piloto, Alferes Andrade, em conformidade com as instruções que recebera, efectuou a sua largada de emergência, a cerca de 300 metros de altura, desfazendo-se a fuselagem no solo. Constatou-se mais tarde tratar-se de um defeito na suspensão, que esteve na origem da oscilação.

Entre 13 e 19 de Novembro de 1966, na Guiné, teve lugar a “Operação Samurai” contra um conjunto de posições inimigas, que consistiu em duas fases, sendo a primeira de intensos bombardeamentos nocturnos, e a segunda que, mantendo os bombardeamentos, consistiu ainda em manter o apoio aéreo ao heliassalto dos pára-quedistas. Os Alouette III foram empregues sobretudo na segunda fase, com o helitransporte e colocação dos páras, e outros equipados para evacuações sanitárias, e armados para apoio de fogo, em alerta no ar.

Em 1969 a BA 12 possuía à carga 19 Alouette III, sendo que apenas 3 estavam em condições de voo, já que as revisões periódicas maiores, às 800 horas de voo não se tinham efectuado. Para além disso a maioria das manutenções eram deficitárias, na opinião do técnico francês da Sud Aviation, Sr. Pierre Fargeas, pois os aparelhos eram sujeitos a “maus tratos” tanto de manutenção como de operação.

Em Maio de 1968, o General António de Spínola foi nomeado Governador da Guiné. Iniciou-se então uma grande campanha tendo em vista conquistar as boas graças da opinião pública nativa, com o levar à prática de tudo o que o PAIGC prometia às populações, construindo escolas e hospitais. Foram também encomendados nessa altura mais 12 Alouette III para serem utilizados nas operações aéreas neste território.

Em 1972, o jornalista Al J. Venter, traça o cenário de guerra na Guiné, na altura já com nove anos de conflito, como sendo comparável em termos de intensidades dos combates, à guerra do Vietname. Neste período de tempo, o envolvimento no conflito com a guerrilha na Guiné, a FAP disponibilizou homens e máquinas, em missões de apoio a cerca de 30.000 homens do exército.

A Guiné, encaixada entre o regime de orientação marxista de Sekou Touré, na República da Guiné, e o presidente Leopold Senghor do Senegal, viu Portugal envolvido numa luta pela sobrevivência, contra alguns dos guerrilheiros negros, melhor treinados e armados do continente africano. A desproporção de 30.000 militares do exército e um dos maiores contingentes da FAP em África, não tiveram descanso dos cerca de 6.000 guerrilheiros do PAIGC de Amílcar Cabral, talvez o mais astuto dos líderes militares de todos os grupos negros de libertação.

Uma luta aguerrida teve início em 1963 pelo PAIGC, até que o Gen. Spínola tomou o comando das operações em 1968, sendo que até então eram os guerrilheiros quem dominava a situação.

Tomando partido da noite, a guerrilha atingiu mais de metade do território, e o Exército Português estava restringido a uma série de campos fortificados. Spínola veio mudar o cenário, não venceu a guerra, mas inverteu a posição de derrotados que as forças portuguesas no terreno detinham até então.

A par com confrontos diários, com os ataques aéreos às zonas mais inacessíveis, Spínola atacou outra frente, instituindo um maciço plano sócio-económico, construindo escolas, aldeias, e postos de saúde por todo o país, construindo tudo aquilo que a guerrilha reclamou que iria fazer.

O tamanho do país torna-o óptimo para operações aéreas, a 45 minutos de Bissau está-se nos pontos mais remotos do país, já que a sinuosidade do terreno dificulta as operações terrestres, sobretudo na costa. Assim muitos dos abastecimentos e materiais são levados para os campos pelo ar, através do uso do Nordatlas e também do Alouette III.

No terreno a Força Aérea Portuguesa possuía uma esquadra de Fiat G-91R/4 e uma esquadra de North American T-6G; para missões de observação e controlo aéreo avançado e apoio estavam cerca de uma dúzia de Dornier DO 27. Utilizados numa grande variedade de missões estavam 10 Alouette III, que faziam desde a evacuação de feridos em combate, à colocação de grupos de páras e comandos. Todas estas aeronaves operavam a partir do Aeroporto de Bissau, a cerca de 10 milhas a norte da capital.

Em Moçambique foram recebidos em Nacala a 31 Janeiro 1965, quatro Alouette III, após montados e aprontados, registou-se a sua primeira missão a 3 Março 1965.

Foi constituída no Aeródromo Base n.º 7, em Tete, a Esquadra 703 - “Vampiros” e no Aeródromo Base n.º 5, em Nacala, a Esquadra 503 - “Índios”. Esta última possuía dois destacamentos permanentes, um no Aeródromo de Manobra n.º 61, em Vila Cabral (com 2 Alouette III), e outro no Aeródromo de Manobra n.º 51, em Mueda (com 5 Alouette III).

A Esquadra 703 - “Vampiros” mantinha destacamentos provisórios em Furancungo e Mutarara, mais tarde um destacamento permanente em Estima.

A Operação Nó Górdio, preparada entre Julho e Agosto de 1970, no distrito de Cabo Delgado, foi palco da utilização de táticas novas integrando tropas mecanizadas de engenharia e tropas especiais de assalto, com heliassalto, e que revelaram

ser um sucesso sobretudo no que diz respeito ao emprego de tropas helitransportadas. Não eliminaram em absoluto o inimigo, mas infringiram-lhe pesadas baixas e obrigaram-no a recuar para as suas posições na Tanzânia.

O sucesso foi devido também à coordenação do heliassalto após os bombardeamentos de artilharia e aéreos, seguidos de limpeza de minas e consolidação das posições no terreno.

Do mesmo modo que os americanos no conflito do Vietname, alguns autores e também alguns intervenientes no conflito, referem que as forças terrestres portuguesas, em qualquer dos teatros de operações, utilizaram técnicas, táticas e meios desajustados e obsoletos face aos empregues pela guerrilha. Excepção feita aos grupos de tropas páraquedistas (GEPs) e comandos negros, que eram óptimos e eficazes no combate no mato.

Em Moçambique algumas dessas tropas eram muito superiores aos da Frelimo, e a maior parte das perdas em combate da Frelimo foram atribuídas a estes grupos de tropas especiais, e aos ataques da FAP.

Ao contrário dos rodesianos e sul-africanos, a ligação entre as forças no terreno e os meios aéreos era muito fraca ou mesmo inexistente.

Em 1973, de 16.000 homens e 5 aeronaves para 70.000 homens e uma força aérea de 55 aeronaves (12 Fiat G-91, 15 T-6, 14 Alouette III, 2 Pumas, 5 Nordatlas, 7 Dakotas – DC 3), as forças portuguesas cresceram desde o início do conflito em Moçambique.

Moçambique tornou-se independente de Portugal em 1975, ficando no governo a FRELIMO, que constituiu a Força Popular Aérea de Moçambique, mais tarde renomeada Força Aérea de Moçambique.

Após a independência, reforçou-se o apoio e tornou-se local de refúgio para a guerrilha do Zimbabwe/Rodésia, assim o que até aqui eram missões conjuntas com Portugal, passaram a ser operações directas das forças da Rodésia no território moçambicano, lançando um grande número de ataques a alvos no norte, muitas vezes entrando em confronto directo com as forças moçambicanas.

Com a saída de Portugal desta província ultramarina, Moçambique recebeu alguns aparelhos Alouette III, que foram matriculados com marículas C9-HAN/O/P/Q (n.ºs.FAP 9300, 9305, 9335, 9360). Quase todos permaneceram em armazém ao ar livre, e mais tarde foi uma parte comprada pelo Sr. B.Zeederberg, e vendidos na África do Sul.

Nos raids efectuados a diversas bases Moçambicanas, pela Rodésia, foram capturados diversos Alouette III (Nºs FAP: 9254, 9261, 9263, 9264, 9269, 9271, 9273, 9280, 9281, 9283, 9284, 9296, 9287, 9288, 9289, 9290, 9294, 9352, 9363).

Comparativamente à Guiné, as baixas em termos de meios aéreos foram muito menores em Moçambique, apesar da artilharia anti-aérea e da existência dos mísseis SAM7.

Quando os Alouette III chegaram a África, tentaram alguns comandantes do exército que estes transportassem 5 a 6 homens a bordo, para além da tripulação, apesar de saberem de antemão que tinha sido concebido para a tripulação e quatro passageiros.

Os técnicos do fabricante francês que se encontravam destacados nas ex-colónias alertaram para esse facto, dizendo que este peso suplementar representaria um esforço para a transmissão, destruindo-a, aviso que foi levado a sério.

A maior parte dos Alouette III que se encontravam operacionais aquando da independência das colónias voltaram a Portugal, tendo por lá ficado os que se perderam em combate e outros inoperativos.

Pós Guerra

O conflito em África terminou de forma súbita, consequência da Revolução dos Cravos, em 25 de Abril de 1974.

Em quase todas as fases das movimentações político-militares desde Abril de 1974, até ao 11 de Março de 1975, os Alouette III viram-se de alguma forma envolvidos.

Com a retirada das forças dos territórios africanos, os helicópteros vindos do Ultramar são englobados num grupo de helicópteros criado para o efeito na BA 6, no Montijo.

É em 1976 que nascem os “Rotores de Portugal”, com uma constituição de 4 aparelhos e pilotos instrutores da Esquadra 33.

Criada na senda de tantas outras patrulhas acrobáticas, como patrulha de demonstração, alia o domínio das técnicas de pilotagem, com o voo de precisão, resultando num bailado fantástico, mais gracioso que contrasta com a exibições de voo dos aviões.

Em 1987, os Alouettes eram em número de 60 dos 142 iniciais. Já nesta altura se falava num possível sucessor, nomeadamente no "Agusta A109", mas até agora nada se sabe, de concreto.

Com a desactivação da Base Aérea n.º 3, em Tancos, em 29 de Dezembro de 1993, a Esquadra 552 passa para a Base Aérea n.º 11, em Beja, onde está instalada desde 18 de Novembro de 1993.

As esquadras de helicópteros operam em qualquer lugar, sob condições de extrema dificuldade e, as suas tripulações são sujeitas a uma forte carga psicológica, pois dela dependem vidas humanas, daí que tanto em tempo de paz como em tempo de guerra, as esquadras de helicópteros operam sempre que haja a mínima possibilidade de executar as suas missões com sucesso.

São ainda visíveis nos dias de hoje, apesar de continuar a ser um assunto "tabu", os laços de amizade e respeito, que ligam as tripulações dos helicópteros àqueles que, debaixo de fogo, foram salvos pelo "zingarelho" vindo do céu.

Durante as operações em território africano, destaca-se que os helicópteros eram na maior parte das vezes, utilizados sem apoio da sua base de origem, isolados no meio do mato, sendo esse ainda um factor de acréscimo da sua responsabilidade, respeito e amizade, no sucesso da sua missão.



Um dos primeiros Alouette II, em Moçambique, operação de evacuação



Alouette III, pintura comemorativa das 300.000 horas de voo

Horas de voo em Alouette III

	BA3	BA6	BA9	BA10	BA11	BA12	AB4 AR Luso	AB5	AB6	AB7	Total
1963											2463H50
1964											4507H40
1965											4031H00
1966											6757H00
1967	1435H30		2793H20			2585H55		1321H00	134H35		8270H20
1968	734H00		4327H35			2348H05		1785H55	702H00	37H50	9935H25
1969	1948H20		3356H40			5111H35	570H15	1701H35			12688H25
1970	4441H30		3658H35			4896H40	2430H00	3582H30		753H25	19762H40
1971	5712H25		4579H00			4959H10	3431H30	4892H20		3883H05	27457H20
1972	6616H30		5238H45			5476H15	5381H35	4209H10		4792H05	21714H20
1973	3663H20		4461H15			5737H20	4498H10	6023H30		5600H40	29984H15
1974	6083H55	200H20	3679H00	91H50		2365H20	3361H00	4618H05		2214H40	22614H10
1975	2797H00	1297H00	1635H00				458H00	193H00			6380H00
1976	2660H40	2618H45									5279H25
1977	1967H45	3536H00									5503H45
1978	3082H35	2924H35									6007H10
1979	3797H15	2229H00									6026H15
1980	2817H15	2491H00									5308H15
1981	2480H55	2268H30									4749H25
1982	2480H55	2278H30									4759H25
1983	2354H25	2272H50									4627H15
1984	2241H00	2092H00									4333H00
1985	2819H00	2228H00									5047H00
1986	3750H00	3376H00									7126H00
1987	4416H00										4416H00
1988	4582H00										4582H00
1989	3390H00										3390H00
1990	3834H00										3334H00
1991	4557H15										4557H15
1992	3995H45										3995H45
1993	4189H45										4189H45
1994	4018H00										4018H00
1995											
1996											
1997											
1998					3629H00						
1999					3435H00						
2000											

Legenda - **BA3** Tancos; **BA6** Montijo; **BA9** Luanda - Angola; **BA10** Beira - Moçambique; **BA11** Beja; **BA12** Bissalanca - Guiné;
AB4 Henrique Carvalho - Angola ; **AR Luso** – Luso, Angola; **AB5** Nacala - Moçambique; **AB6** Nova Freixo - Moçambique;
AB7 Tete - Moçambique.

BA – Base Aérea / **AB** – Aeródromo Base / **AR** – Aeródromo de Recurso / **AM** – Aeródromo de Manobra

Frota SE3160 Alouette III (Total 167)



Nº Cauda	Nº Fábrica	Data Fabrico	Situação	Observações
9251	1079	ABR63	Abatido	(BA9) Abate 13Dez1966
9252	1091	ABR63	Vendido	Evergreen Helicopters (USA)
9253	1092	ABR63	Abatido	(BA9) Abate 30ABR1968
9254	1093	ABR63	Vendido	Overseas Union Est (Suíça)
9255	1094	ABR63	Abatido	(BA9) Acidente 28MAR74
9256	1095	Jun63	Abatido	(BA9) Abate 11AGO68
9257	1111	Jun63	Vendido	Evergreen Helicopters (USA)
9258	1116	Jun63	Abatido	(BA9) Acidente 11FEV19xx
9259	1117	Jun63	Abatido	(BA9) Abate 13Dez1966
9260	1124	Jul63	Moçambique	Não desactivado
9261	1129	Jul63	Vendido	Overseas Union Est (Suíça)
9262	1130	Jul63	Vendido	Evergreen Helicopters (USA)
9263	1136	Out63	Vendido	Overseas Union Est (Suíça)
9264	1137	Out63	Vendido	Overseas Union Est (Suíça)
9265	1138	Out63	Abatido	(BA9) Acidente 27MAR6x
9266	1102	Set64	Abatido	(BA9) Acidente 28Dez1972
9267	1103	Set64	Abatido	(BA3) Acidente 30MAR1971
9268	1163	Out64	Abatido	(BA9) Abate 5Mai1967
9269	1232	ABR65	Vendido	Overseas Union Est (Suíça)
9270	1233	ABR65	Vendido	Evergreen Helicopters (USA)
9271	1250	ABR65	Vendido	Overseas Union Est (Suíça)
9272	1294	Jul65	Abatido	(BA3) Acidente 30MAR1971
9273	1295	Jul65	Vendido	Overseas Union Est (Suíça)
9274	1296	Jul65	Abatido	(AB5) Acidente 23ABR1974
9275	1311	Out65	Vendido	Evergreen Helicopters (USA)
9276	1312	Out65	Vendido	Evergreen Helicopters (USA)

Nº Cauda	Nº Fábrica	Data Fabrico	Situação	Observações
9277	1316	Out65	Vendido	Evergreen Helicopters (USA)
9278	1331	Jan66	Abatido	(BA3) Acidente 30MAR1971
9279	1332	Jan66	Abatido	(BA3) Acidente 30MAR1971
9280	1333	Jan66	Vendido	Overseas Union Est (Suiça)
9281	1355	MAR66	Vendido	Overseas Union Est (Suiça)
9282	1356	ABR66	Abatido	(BA12) Abate 21Jan1970
9283	1357	ABR66	Vendido	Overseas Union Est (Suiça)
9284	1368	Jul66	Vendido	Overseas Union Est (Suiça)
9285	1369	Jul66	Vendido	Evergreen Helicopters (USA)
9286	1370	Jul66	Vendido	Overseas Union Est (Suiça)
9287	1384	Ago66	Vendido	Overseas Union Est (Suiça)
9288	1385	Ago66	Vendido	Overseas Union Est (Suiça)
9289	1386	Ago66	Vendido	Overseas Union Est (Suiça)
9290	1396	Nov66	Vendido	Overseas Union Est (Suiça)
9291	1397	Nov66	Abatido	(BA9) Acidente
9292	1400	Nov66	Abatido	(BA9) Acidente 7Mai1968
9293	1532	Jul68	Abatido	(BA9) Auto de Abate 71/66-197
9294	1533	Dez68	Vendido	Overseas Union Est (Suiça)
9295	1534	Dez68	Abatido	(BA12) Acidente
9296	1552	Dez68	Vendido	Heli Union (França)
9297	1553	Jan69	Abatido	(AB5) Acidente 29ABR1972
19298	1556	Jan69	BA11	
9299	1557	Jan69	Abatido	
9300	1558	Jan69	Vendido	AS (França)
19301	1572	FEV69	BA11	
19302	1573	FEV69	BA11	
19303	1579	MAR69	BA11	
19304	1580	ABR69	BA11	
9305	1581	ABR69	Moçambique	Não desactivado
9306	1585	ABR69	Vendido	Heli Serviço (Portugal)
9307	1586	Mai69	Abatido	(BA9) Acidente 5Mai1970
9308	1598	Jun69	Abatido	Destruído na BA6
9309	1599	Jun69	Abatido	(BA12) Abate 27Nov1969
9310	1601	Jun69		
9311	1612	Ago69	Abatido	
19312	1613	Ago69	BA11	
9313	1620	Out69	Vendido	AS (França)
9314	1621	Out69	BA11	Acidente Timor 03OUT2000
9315	1622	Out69	Timor	Não desactivado
9316	1630	Dez69	Vendido	Securite Civile 21Out77
9317				
9318				
9319				
9320				
9321				
9322				
9323				
9324				

Nº Cauda	Nº Fábrica	Data Fabrico	Situação	Observações
9325				
9326				
9327				
9328				
9329				
9330				
9331				
9332	1631	Dez69	Abatido	Acidente 17Jun1989 (Figueira da Foz)
9333	1632	Dez69	Abatido	(AB5) Acidente 6Ago1971
9334	1641	Dez69	Vendido	AS (França)
9335	1642	Dez69	Moçambique	Não desactivado
9336	1643	Dez69	Abatido	(AB5) Acidente
9337	1661	FEV70	Vendido	R.P. Angola 27Dez91
9338	1662	FEV70	Abatido	(BA12) Abate 20Ago1970
9339	1663	MAR70	Vendido	Heli Union (França)
19340	1666	MAR70	BA11	
9341	1672	MAR70	Abatido	(AB5) Acidente
19342	1673	MAR70	BA11	
9343	1674	MAR70	Abatido	(BA6) Acidente 22Jun1976
19344	1682	ABR70	BA11	
9345	1683	ABR70	Vendido	Heli Union (França)
9346	1646	Mai70	Vendido	Securite Civile 13Out77
9347	1648	Mai70	Abatido	(BA9) Acidente 23Mai1972
9348	1699	Mai70	Vendido	AS (França)
19349	1705	Mai70	BA11	
9350	1706	Mai70	Vendido	
9351	1709	Mai70	BA11	(BA3) Acidente Bemposta Out1992
9352	1732	Jun70	Moçambique	Não desactivado
9353	1733	Jun70	Abatido	(AB5) Abate 21Out1971
9354	1740	Jun70	Abatido	(BA9) Acidente 13ABR1971
9355	1741	Jun70	Abatido	(BA9) Abate 21Jan76
19356	1742	Jun70	BA11	
9357	1749	Jul70	Vendido	Securite Civile 21Out77
9358	1750	Jul70	Abatido	(BA6) Acidente Ago1981
19359	1751	Jul70	BA11	
9360	1752	Jul70	Moçambique	Não desactivado
9361	1757	Out70	Abatido	(BA9) Acidente 28MAR1974
9362	1758	Out70	Abatido	(AB5) Acidente 27MAR1972
9363	1764	Out70	Moçambique	Não desactivado
9364	1765	Ago70	Timor	Não desactivado
9365	1768	Ago70	Abatido	(BA9) Acidente Ago1974
9366	1784	Out70	Vendido	Securite Civile 13Out77
9367	1785	Out70	Abatido	(BA9) Acidente
19368	1786	Out70	BA11	
9369	1787	Out70	Abatido	(AB5) Acidente 08MAR1974
9370	1800	Out70	Vendido	R.P. Angola 1974
9371	1801	Out70	Abatido	(BA9) Auto de Abate 73/081
19372	1802	Out70	BA11	
9373	1803	Out70	Abatido	(AB5) Abate 11MAR1974
9374	1805	Out70	Abatido	(AB5) Abate 17Out1972
9375	1815	Out70	Abatido	Acidente 18Ago1988
19376	1818	Out70	BA11	
19377	1819	Out70	BA11	
9378	1820	Out70	Vendido	Heli Union (França)

Nº Cauda	Nº Fabrica	Data Fabrico	Situação	Observações
9379	1835	Jan71	Abatido	(BA3) Acidente
9380	1836	Jan71	Vendido	Heli Serviço (Portugal)
9381	1837	FEV71	Abatido	(BA3) Acidente 19Mai1973
9382	1839	FEV71	Abatido	(BA3) Acidente
19383	1840	FEV71	BA11	
19384	1855	MAR71	BA11	
9385	1846	FEV71	Abatido	(BA3) Acidente
9386	1857	FEV71	Vendido	ETEM
19387	1858	MAR71	BA11	Acidentado
9388	1878	MAR71	Vendido	Securite Civile 21Out77
9389	1879	MAR71	Vendido	Securite Civile 13Out77
9390	1880	MAR71		
19391	1881	MAR71	BA11	
9392	1882	ABR71	Abatido	(BA6) Acidente 13Set1977
9393	1894	ABR71	Abatido	(BA9) Auto de Abate 73/591
9394	1895	ABR71	Vendido	Heli Union (França)
9395	1896	ABR71	Vendido	Aerospaciale
9396	1897	Mai71	Abatido	(AB7) Acidente 19Out71
19397	1913	Mai71	BA11	
9398	1914	Mai71	Vendido	Heli Union (França)
9399	1915	Mai71	Vendido	Heli Union (França)
9400	1916	Mai71	Abatido	(AB5) Acidente 15MAR72
19401	1917	Mai71	BA11	
9402				
9403				
9404				
9405				
9406				
9407				
9408				
9409				
9410				
9411				
9412	2185	Nov74	Vendido	Angola 11Jan77
9413	2192	Nov74	Vendido	Angola 11Jan77
9414	2193	Nov74	Vendido	Angola 11Jan77
9415	2200	Dez74	Vendido	Angola 11Jan77
9416	2207	FEV75	Vendido	Angola 11Jan77
9417	2208	FEV75	Vendido	Angola 11Jan77

