

Junkers Ju.52 Nº 6304

DA ALEMANHA AO MUSEU DO AR UM PERCURSO DE 73 ANOS

Texto: Mário Diniz e Dr. Luís Proença



Foto SDF/Arquivo Histórico

Dezembro de 1936. Recepção dos aviões na Granja do Marquês, em Sintra



Foto Mário Diniz

Ju.52 nº 6304 no Museu do Ar

Em 1936 Portugal adquiriu à Alemanha um lote de dez aviões Junkers Ju.52/3mge, versão de transporte com adaptação para missões de bombardeamento, para serem operados pela Aeronáutica Militar (AM). Os aviões, fabricados pela Junkers-Flugzeugwerk A.-G., em Dessau, são transferidos em voo ferry, via Roma, Melilla e Larache, para Portugal. Chegam ao nosso país, à Escola Militar de Aeronáutica (EMA), na Granja do Marquês no dia 23 de Dezembro de 1936, onde são recebidos em cerimónia oficial.

Integrado neste lote, a que a AM atribuiu matrículas na série 101 a 110, está o Ju.52 com o número de construção (*werknummer*) 5661, que mais tarde virá a adquirir a matrícula nº 6304, ao serviço da Força Aérea Portuguesa. Embora os números de construção dos aviões recebidos sejam conhecidos, ignora-se, à data, a relação destes números com as matrículas da AM. Ainda assim, dos dados conhecidos, é apontada a matrícula nº 104 como a hipótese mais provável para o Ju.52 com o número de construção 5661. De realçar, que a partir de Junho de 1938, as matrículas dos Ju.52 foram alteradas para a série 201 a 210, numa relação directa com as anteriores, mantendo-se assim a dúvida sobre quais as matrículas que o Ju.52 nº 6304

ostentou na fase inicial da sua vida operacional em Portugal.

OS PRIMEIROS ANOS

Após a chegada a Portugal, os Ju.52 são mantidos na EMA até Julho/Agosto de 1937. O Ju.52 nº 104, à semelhança dos restantes, regista neste período uma actividade aérea pouco significativa. A excepção é o mês de Fevereiro, com um total de quase 70 aterragens em apenas cinco dias. Em 20 de Julho de 1937, é identificado o último voo na EMA por parte do nº 104. A partir de Agosto passa a operar a partir de Alverca, integrando o Grupo Independente de Aviação de Bombardeamento (GIAB). A primeira missão no GIAB está registada como um voo de instrução, no dia 6 de Agosto de 1937, sendo o piloto o Capitão Humberto da Cruz. Embora os 10 Ju.52 estivessem destinados ao Grupo de Bombardeamento Nocturno (GBN) da Base Aérea da Ota, são mantidos em Alverca, onde ficam a aguardar a conclusão dos trabalhos de construção da nova Base.

O nº 104 mantém-se associado à actividade de instrução, em Alverca, durante todo o ano de 1938. De salientar, que a alteração de matrícula do nº 104 para o nº 204 se processa entre Junho e Julho

desse ano com o registo dos primeiros voos, já com a nova matrícula, no dia 15 de Julho, a cargo da tripulação constituída pelos Tenentes Franklin, Franco e pelo Alferes Polleri, como observador.

O voo de entrega na Ota processa-se no dia 7 de Dezembro, a cargo do Tenente Franco e do Alferes Mera. A partir de Janeiro de 1939, o nº 204 passa a operar sob a égide do GBN na Ota, embora a inauguração oficial da Base Aérea só ocorra em 14 de Abril de 1940. Entre 1939 e 1941, o nº 204 mantém uma actividade regular, incluindo voos nocturnos.

No dia 16 de Dezembro de 1941, é efectuado o último voo a partir da Base Aérea nº 2 (BA2), na Ota, um voo de ferry para Alverca, a cargo do Capitão Baltazar e do Furriel Faria, onde irá ter lugar a desmontagem e preparação deste e dos restantes Ju.52 escolhidos para serem transferidos para os Açores, no ano seguinte, sob a justificação de reforçar os meios aéreos existentes no Arquipélago com aviões pesados de bombardeamento.

A PRESENÇA NOS AÇORES

Em 1942, cinco Ju.52 são transferidos para o Aeródromo Militar de Santana, em Rabo de Peixe (Ilha de São Miguel), onde constituíram a Esquadrilha de Bombar-

deamento do Grupo de Esquadrilhas Expedicionárias nº 1. O transporte é efectuado via marítima, a partir do porto de Lisboa, em dois lotes: os três primeiros (nº 205, 207 e 208) são embarcados no navio cargueiro *Lima*, no dia 8 de Fevereiro, tendo chegado ao porto de Ponta Delgada (São Miguel) em 13 de Fevereiro. O nº 204 integrou o segundo lote, em conjunto com o nº 210, tendo estes sido transportados pelo navio cargueiro *Luango*, que partiu de Lisboa no dia 26 de Março.

Após desembarque em Ponta Delgada, os Ju.52 são transportados, por via terrestre, até Rabo de Peixe, na costa Norte da Ilha. Este percurso de cerca de 17 km é cumprido, de forma lenta e penosa, com recurso à utilização de veículos ROF *Light Dragon Mk II*, com a ajuda do pessoal do Batalhão Independente de Infantaria (BII 18), 1ª Bateria de Artilharia Antiaérea, estacionada em Rabo de Peixe.

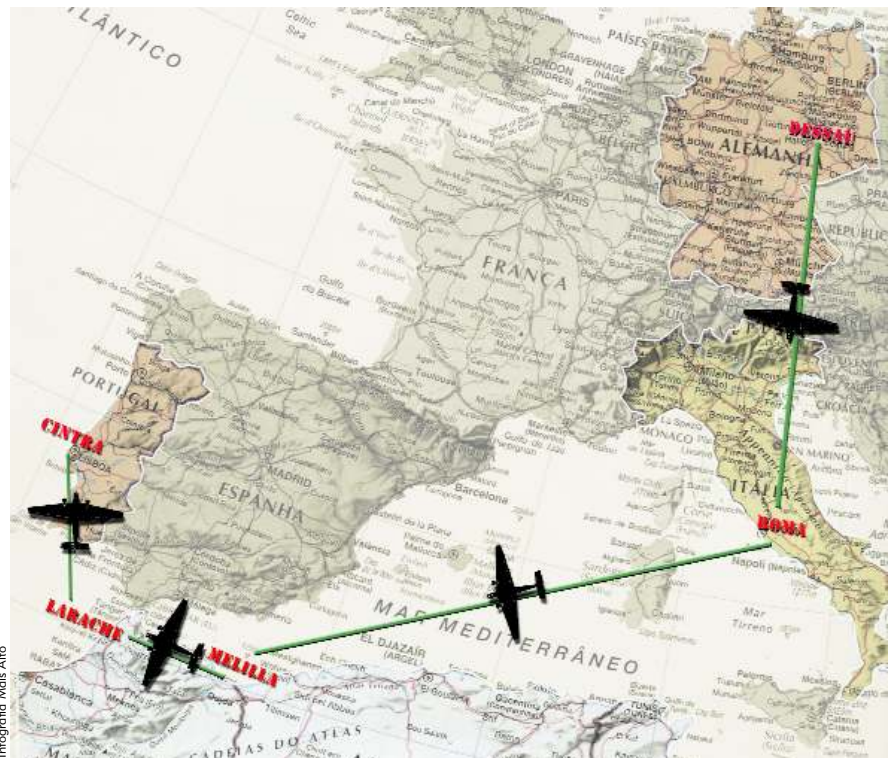
O início da actividade aérea do nº 204 tem lugar em 25 de Junho, com um voo de experiência/reconhecimento fotográfico, com a duração de 1h30m. A actividade aérea ao longo da sua permanência nos Açores é particularmente reduzida, tendo estado imobilizado, em grande reparação, entre Novembro de 1942 e Junho de 1943. Em Dezembro do mesmo ano, é dado novamente como imobilizado, em grande reparação.

No início de 1944, é extinta a Esquadrilha de Bombardeamento, que entretanto, à época, já integrava a Base Aérea nº 4, designação adquirida pelo Grupo de Esquadrilhas Expedicionárias nº 1, em Agosto de 1943.

Os quatro Ju.52 restantes (em 1943, o avião nº 210 incendiou-se ao aterrar em Rabo de Peixe tendo ficado completamente destruído) são desmontados e regressam, em transporte marítimo, ao continente. As asas dos aviões são enviadas no cargueiro *Mirandela*, ao passo que as fuselagens, por falta de capacidade do primeiro, são embarcadas no cargueiro *Luango*, em Maio de 1944.

O RETOMAR DA ACTIVIDADE NA OTA

Uma vez de regresso a Portugal Continental, o aprontamento para voo dos quatro Ju.52 foi um processo moroso e não simultâneo para todas as aeronaves, ten-



Infografia Mais Alto

Mapa do Sul da Europa com a rota do voo ferry efectuado pelos 10 Ju.52 em Dezembro de 1936, a fim de evitar o sobrevoo do território francês



Foto SDF/Arquivo Histórico

Transporte dos Ju.52, por via terrestre, entre Ponta Delgada e Rabo de Peixe, em 1942

do a actividade aérea destas sido retomada na BA2, a partir de 1945. Os registos indicam o dia de 10 de Outubro de 1945 como a data em que o nº 204 faz o primeiro voo, tendo aos comandos o Capitão Polleri e o Capitão Dias Costa. Entre 1945 e 1952, aquele avião permanece atribuído ao Grupo de Bombardeamento de Noite (GBN), na Ota, inicialmente integrado na Esquadrilha nº 1. Durante este período efectua missões de transporte/ligação e de fotografia assim como voos de apoio sanitário, em altitude, para crianças afectadas com tosse convulsa.

Em 1951, ainda sob os desígnios da AM, os Ju.52 adoptam matrículas de quatro

dígitos, na série 63**, tendo o Ju.52/3mge com o número de construtor 5661 adquirido a matrícula nº 6304. É já com esta numeração que, em 1952, com a criação da Força Aérea Portuguesa, é integrado na nova estrutura.

(1954 -1967) ACTIVIDADE OPERACIONAL DO 6304

Em Junho de 1954, o 6304, identificado o seu estado como estando em reparação nas Oficinas Gerais de Material Aeronáutico (OGMA), é abatido ao efectivo da BA2, com indicação de transferência para a Base de Sintra. Aí permanecerá até 1963 na

missão principal de instrução de radiotelegrafistas e navegadores, realizando habitualmente missões longas com uma duração superior a cinco horas de voo. A actividade operacional do 6304 atinge o seu auge na transição da década de 50 para a de 60 tendo essa actividade regu-

realizado em conjunto com o nº 6319.

Na fase final da sua vida operacional, entre 1963 e 1967, embora atribuído à BA1, o 6304 esteve ao serviço na BA2 em missões de transporte e treino de pilotos e navegadores. A sua actividade aérea é relativamente reduzida neste período

perto do final da sua exploração. Em meados da década de 1940, foi-lhe retirado o armamento e removidas as carenagens dos trens. Sofreu, igualmente, alterações aos equipamentos rádio originais.

A pintura da aeronave ostentou os dois esquemas característicos dos Ju.52 portugueses: o camuflado inicial segundo o esquema tradicional alemão, em verde, castanho e cinzento, separados por linhas rectas quebradas com a superfície inferior a preto e o esquema de pintura da Força



Foto SDF/Arquivo Histórico

O Ju.52/3mge 204, na Base Aérea nº 1, na Granja do Marquês



Foto SDF/Arquivo Histórico

Registo do estado dos Ju.52 destacados na Ilha de S. Miguel, em Dezembro de 1943, quando se preparava o regresso dos mesmos a Portugal Continental



Col. Major Aurélio de Almeida (Blog dos Navegadores FAP)

Portmenor do interior do Ju.52 nº 6304, numa missão de instrução de Navegadores, em 1959

Aérea Portuguesa para aviões de transporte, em alumínio com o dorso em branco, utilizado no início da década de 60.

UM ÍCONE DO PORTUGAL DOS PEQUENITOS

Numa época em que era comum várias entidades civis como as Câmaras Municipais e aeródromos pedirem à Força Aérea Portuguesa meios aéreos desactivados para exposição em locais públicos de modo a criarem um pólo de interesse local, coube também a vez à Fundação Bissaya Barreto de mover esforços para a colocação de uma aeronave no "Portugal dos Pequenitos", em Coimbra. Aceite o pedido, para enriquecer este parque infantil, o Junkers foi então cedido pela nota nº 347/1º, de 6 de Março de 1968, para exposição estática naquela instituição. Na cerimónia de entrega do avião, realizada a 24 de Abril de 1968, marcaram presença o Secretário de Estado da Aeronáutica, General Mira Delgado, o Brigadeiro Fernando Alberto Oliveira, o Governador Civil de Coimbra, Engenheiro Horácio de Moura, o Dr. Chaves Castro, o Tenente-Coronel Engº. Elect. Eduardo Vilar Queiroz e o Tenente-Coronel Eng. PILAV Castro Alves por parte das OGMA, além de outras personalidades.

lar terminado em Abril de 1961. Em 28 de Abril de 1961, o avião efectua o último voo de instrução de navegadores desse ano, não existindo qualquer registo de actividade aérea até Novembro do ano seguinte. No dia 17 de Novembro de 1962, efectua três voos de ensaio, com 20 minutos de duração cada e volta a ficar imobilizado até ao dia 16 de Dezembro quando efectua a derradeira missão de navegação e treino de radiotelegrafistas na BA1, um voo com a duração de 3h05m, tendo aos comandos o Major Matias e o Capitão Moutela. Em 20 Março de 1963, surge o último registo do nº 6304 na BA1, com a indicação de um voo de transporte de aviões,

do final de operação. A título de exemplo, em 1964, voou cerca de 45 horas, estando inactivo durante seis meses.

Em 1966, é proposto o seu abate, que vem a efectivar-se no ano seguinte. O 6304 chegou ao fim da sua vida operacional no dia 6 de Junho de 1967, segundo a nota de abate à carga nº 766/1º, Pº 1137.7.66, da BA1, após 30 anos, com um registo de mais de 2.500 horas de voo.

Durante o período de serviço operacional sofreu algumas alterações estruturais e de equipamento, sendo de salientar a remotorização, com a substituição dos motores BMW 132A-2 originais pelos motores Pratt & Whitney R-1340-AN-1 Wasp já

Mais tarde, teria sido efectivada pela Junta Distrital de Coimbra uma comemoração presidida pelo próprio Prof. Bissaya Barreto que na ocasião agradeceu a cedência do avião.

Durante os 19 anos em que o 6304 permaneceu no "Portugal dos Pequenitos", foi certamente um dos motivos de visita ao parque, muitas horas de brincadeira e alegria teriam acontecido em seu redor, onde inúmeras crianças deram largas à sua fantasia com um avião enorme e imponente. Contudo, a aeronave, de ano para ano, degradava-se e em 1987, o Museu do Ar, consciente do enorme valor patrimonial que o Ju.52/3mge representava, sendo um dos "originais" alemães, foi dada a ordem para o recolher, com destino ao parque de aeronaves do Depósito Geral de Material da Força Aérea (DGMFA) em Alverca. Em seu lugar seria colocado um Fiat G.91 R/3 com a matrícula nº 5474 que, por sinal, nunca teve no nosso país serviço operacional.

A RECUPERAÇÃO NA NORUEGA

Em Julho de 1993, uma delegação da Bodø Aviation Historical Society (BAHS) iniciou uma série de contactos com o Museu do Ar, em Alverca, no sentido de adquirir para o seu Museu, um exemplar de um Junkers Ju.52 do lote anteriormente fornecido pela Noruega a Portugal e que pudessem ser equipados com flutuadores. Embora nenhum dos aparelhos pretendidos estivesse em condições de recuperação, a direcção do nosso Museu avançou a possibilidade da cedência de um outro avião, o 6306, que igualmente estava equipado com os apoios na fuselagem necessários para a colocação dos flutuadores.

Uma vez viabilizada a aquisição, caberia agora ao Museu do Ar apresentar as contrapartidas desejadas. Estas viriam a ser formuladas através da cedência de uma aeronave, anteriormente utilizada pela nossa aeronáutica e que se sabia existirem duas em perfeito estado na Noruega, o Gloster Gladiator. Essa ideia foi quase que de imediato impossibilitada, uma vez que os dois aviões se encontravam já em exposição, um no Museu Nacional de Aviação Norueguês (Norsk Luftfartsmuseum), em Bodø, e outro no Museu das Forças Armadas Norueguesas (Forsvarsmuseet) em Oslo. Todavia foi convidada uma delega-

ção portuguesa a deslocar-se a Bodø para melhor se inteirar do acervo daquele Museu e assim escolher uma peça a ser fornecida. Uma vez na Noruega, a delegação composta pelo Director do Museu do Ar, Coronel PILAV António Tello Pacheco e pelo Conservador Dr. Mário Correia, viriam a confirmar que nenhuma das aeronaves era de particular interesse para o nosso país, ainda que apesar desse facto fica-

balhos de desmontagem e preparação para o transporte foram executados por uma equipa de catorze voluntários, entre os dias 5 e 16 de Outubro. Os aviões viriam a ser transportados do porto de Setúbal para Bodø nos porões do navio M/V Herøy, a 4 de Novembro do mesmo ano.

O início dos trabalhos de restauro, liderados pelo Conservador do Norsk Luftfartsmuseum, Cap. Birger Larsen, teria lugar no



Foto José Simões

Cerimónia de entrega do avião no "Portugal dos Pequenitos", em Coimbra, realizada a 24 de Abril de 1968, onde estiveram presentes o Secretário de Estado da Aeronáutica, Gen. Mira Delgado (1), o Brig. Fernando Alberto Oliveira (4), o Governador Civil de Coimbra Eng. Horácio de Moura (3), o Dr. Chaves Castro (5), o TCor. Eng.º. Elect. Eduardo Vilar Queiroz (2) e o TCor. Eng.º. PilAv Castro Alves (6) por parte das OGMA, entre outras personalidades



Col. Centro de Documentação Bissaya Barreto

Durante várias gerações, o 6304 no "Portugal dos Pequenitos" foi motivo de fascínio e alegria dos mais novos

riam muito bem impressionados com a qualidade de restauro exemplar que era executada pela BAHS. Foi então proposto que em troca do envio do Ju.52 nº 6306, aquela entidade tomasse a seu cargo a completa restauração para exposição estática no Museu do Ar do nº 6304. A ideia foi aprovada. Entre os dias 27 e 30 de Julho de 1993 o avião foi inspeccionado em Alverca por elementos da BAHS para melhor se inteirarem do seu estado e os tra-

balhos de desmontagem e preparação para o transporte foram executados por uma equipa de catorze voluntários, entre os dias 5 e 16 de Outubro. Os aviões viriam a ser transportados do porto de Setúbal para Bodø nos porões do navio M/V Herøy, a 4 de Novembro do mesmo ano. O início dos trabalhos de restauro, liderados pelo Conservador do Norsk Luftfartsmuseum, Cap. Birger Larsen, teria lugar no

Todos aqueles que visitam o Museu do Ar, em Sintra, e se deparam com o Ju.52 nº 6304, não terão certamente uma noção clara sobre o longo e minucioso processo de recuperação a que o aparelho foi sujeito. Vale, portanto, a pena descrever a excelência deste trabalho.

Uma vez chegado a Bodø, verificou-se que a fuselagem tinha ficado danificada durante o transporte marítimo; constatou-

foi a primeira a ser alvo de atenção, uma vez mais, substituídas as partes danificadas por peças originais, o corpo central do 6304 seria completamente limpo e nele aplicado uma camada de tinta anti-corrosão, a roda de cauda foi também recuperada e recolocada na sua posição. No cockpit foram retirados todos os painéis de instrumentos, desmontados os elementos em falta ou danificados, substituídos por no-

Ju.52/3m se encontra pronto, devidamente acondicionado para o retorno ao nosso país, ainda que sem data de embarque uma vez que as negociações com vários operadores marítimos estavam ainda a decorrer.

O REGRESSO ÀS ORIGENS

Finalmente, no dia 1 de Julho de 2000 o avião foi embarcado em Bodø, no navio



Foto Norsk Luftfartsmuseum, via Birger Larsen

Início dos trabalhos de recuperação do avião, em 1995, em Bodø, na Noruega. Na imagem, a desmontagem de um dos motores

-se também que as asas não seriam as originais, mas sim exemplares usadas num Amiot A.A.C. 1 *Toucan*, de origem francesa, prova disso eram as cocardes utilizadas por este país ainda que a sua pintura estivesse já bastante gasta. Com vista a um fiel restauro, foram recolhidas durante um período de dois Verões partes originais provenientes de destroços de Ju.52 alemães, da Segunda Guerra Mundial e que se encontravam no norte da Noruega. Esta operação poupou à equipa do BAHS a manufactura de tais componentes utilizados no revestimento das asas.

O nível de corrosão era tal que seriam utilizados uma média de 7.000 rebites por asa na colocação das novas placas, cada superfície alar foi aberta no intradorso e as chapas que a revestem foram substituídas; uma vez reconstruídas foram-lhes aplicadas tinta resistente à corrosão de modo a que o alumínio não viesse a degradar-se posteriormente. Os três motores do avião foram igualmente retirados dos seus suportes, desmontados completamente de modo a que pudessem ser recuperados para exposição museológica. A fuselagem

vos, tudo voltaria à sua posição e pintado com as cores originais, preto e cinzento. Os estofos em pele dos postos de pilotagem assim como o revestimento em vinil da cabine seriam novos uma vez que o material original estava irrecuperável. Prova do meticuloso trabalho de restauro da aeronave transparece na substituição de todas as janelas feitas em *plexiglass*, por janelas em vidro correspondente ao material utilizado à saída da fábrica em Dessau. Os componentes dos trens de aterragem seriam igualmente revistos, incluindo travões; toda a cauda do avião, o leme, *flaps* e *ailerons*, tudo foi recuperado imaculadamente e o avião ostentaria a pintura camuflada idêntica à data de recepção, em 1936.

Em carta de 16 de Março de 1999, o Conservador do Museu Norueguês, dava conta ao Director do Museu do Ar, Coronel PILAV Albano Fernandes, dos últimos pormenores relativos ao restauro do 6304 e informava estar a procurar um meio marítimo conveniente para o transporte do avião para Portugal. Porém, só em 6 de Junho de 2000 o Director do supracitado Museu, Sr. Kjell M. Lutnes, informa que o



Foto Norsk Luftfartsmuseum, via Birger Larsen

Vista do interior do nº 6304, no início do processo de restauro, com a remoção de todos os estofos da cabine, sendo visível o estado de deterioração em que se encontravam os materiais



Foto Norsk Luftfartsmuseum, via Birger Larsen

Painel de instrumentos já restaurado e pintado com as cores originais



Foto Norsk Luftfartsmuseum, via Birger Larsen

O intradorso da asa esquerda pertencente a um Amiot AAC-1 *Toucan*, sendo perfeitamente visível as marcas do anterior operador: a Força Aérea Francesa (*Armée de l'Air*)



Foto Norsk Luftfartsmuseum, via Birger Larsen

A asa esquerda, já restaurada, é levada de novo para o hangar, sob condições climáticas pouco favoráveis

holandês fretado para o transporte, o cargueiro *Aaltje Jacoba*, com destino ao porto de Setúbal onde chegaria no dia 15. À sua espera encontrava-se já o representante da BAHS, o Cap. Svenn Larsen, que tinha acompanhado os trabalhos desde a primeira hora, assim como a delegação do Museu do Ar, chefiada pelo Coronel PILAV Albano Fernandes. Os meios logísticos compostos por quatro camiões para o transporte do avião, haviam sido providenciados atempadamente, como aconselhado pela equipe do Norsk LuftfartsMuseum.

Quase sete anos depois o Ju.52 nº 6304 estava de volta ao DGMFA em Alverca, onde seria guardado, quase inacessível, no Armazém 1, até que local conveniente para a sua exposição estática estivesse disponível. Há vários anos que a transferência das instalações do Museu do Ar para a Granja do Marquês vinham sendo veiculadas, po-



Foto Mário Diniz

16 de Junho de 2009. O avião é finalmente colocado na estrutura metálica concebida para a sua exposição ao público



Foto Mário Correia

Duas perspectivas do Ju.52 nº 6304 no hangar do Museu do Ar, na Granja do Marquês, em Sintra

rém só no ano de 2009, tal se veio a concretizar. Existia, agora, um espaço adequado para a exposição pública de tão preciosa e desejada peça museológica. O avião seria transportado em dois camiões TIR, um com a fuselagem e outro com as asas, para o Pólo do Museu do Ar, na BA1, em 12 de Maio do mesmo ano. A montagem de todos os componentes seria executada, nos dias seguintes, pela habitual equipa de manutenção e restauro da BA1 e do Museu do Ar. No dia 16 de Junho de 2009 o avião era elevado na base metálica e, finalmente, seria colocado no hangar principal do Museu que iria acolher a partir do dia 27 de Junho a EXPOFAP 2009, exposição temática que celebrava o 57º Aniversário da Força Aérea Portuguesa e o Centenário da Aviação em Portugal. Para os entusiastas da Aviação Militar Portuguesa, esta seria a data em que pela primeira vez poderiam observar *in loco* uma das mais emblemáticas aeronaves milita-

res utilizadas no nosso país. No dia 14 de Dezembro são oficialmente inauguradas as novas instalações do Museu do Ar, onde o Ju.52/3mg nº 6304 ocupa um dos lugares de maior destaque.

Fica assim completo um percurso de 73 anos, com o regresso ao local onde este venerável avião iniciou a sua carreira, fazendo-se assim jus ao provérbio popular "o bom filho à casa torna". ✚

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS/DOCUMENTAIS

- (1) Canongia Lopes, M., *Ju-52 – Aviões trimotores de transporte na Aviação Militar Portuguesa (1936-1972) – III Parte*, Mais Alto nº 319, Jun/Jul (1999), pp. 31-37.
- (2) Canongia Lopes, M., *Ju-52 – Aviões trimotores de transporte na Aviação Militar Portuguesa (1936-1972) – II Parte*, Mais Alto nº 318, Abr/Mai (1999), pp. 31-37.
- (3) Canongia Lopes, M., *Ju-52 – Aviões trimotores de transporte na Aviação Militar Portuguesa (1936-1972) – I Parte*, Mais Alto nº 317, Fev/Mar (1999), pp. 30-35.
- (4) Cardoso, A., *JU-52 – Uma outra visão dos factos*, Mais Alto nº 321, Set/Out (1999), pp. 17-19.

(5) Correia, J. M., *Ventos de Guerra – As Esquadilhas Expedicionárias nos Açores*, Mais Alto nº 345 Set/Out (2003), pp. 14-24.

(6) Mimoso e Carvalho, A., *Ainda os JU.52 ...mas "Ju.52/3mg" e "Ju.52/3mg8e"*, Mais Alto nº 322, Nov/Dez (1999), pp. 23-40.

(7) *Renasceu o Junkers 52 nº 6304* (Noticiário), Mais Alto nº 327, Set/Out (2000), p.51.

OUTRAS FONTES

Cadernetas de registo de serviço aéreo; Ordens de Serviço das Bases Aéreas nº 1, nº 2 e nº 4; Livros de Pista do GIAB, EMA, Bases Aéreas nº 1, nº 2 e nº 4; Registos das Fichas de Aeronaves (DSM); Mapas de Situação de Aeronaves – Base Aérea nº 2; Registos dos Movimentos do Porto de Lisboa (1942).

AGRADECIMENTOS

Arquivo Histórico da Força Aérea, Museu Nacional de Aviação Norueguês (Norsk LuftfartsMuseum), Arquivo Histórico da Marinha, Arquivo Histórico Militar, Redacção da Mais Alto, Centro de Documentação Bissaya Barreto – Dr^a Cristina Nogueira, Birger Larsen (Conservador do Norsk LuftfartsMuseum), Cor. PilAv (Ref) Albano Fernandes, Cor. PILAV (Ref) António Tello Pacheco, Alf. RHL Yann Araújo, Mário de Noronha, Mirko Schinnerling.