3ª PARTE

P2V-5 NEPTUNE Nº4711

MUITO MAIS DO QUE UM AVIÃO DE LUTA ANTI-SUBMARINA

Texto Mário Diniz e Dr. Luís Proença Fotos SDFA/Arquivo Histórico

1975-1977
O OCASO DA FROTA P2V-5

Depois de um longo período de presença nos territórios ultramarinos, com a desactivação do Destacamento 61 (e anteriormente dos Destacamentos 62 e 63), a Esquadra 61 concentra de novo, a partir de meados de 1975, toda a sua actividade operacional na Base Aérea nº 6 no Montijo. Esta actividade passa a estar centrada nas missões de Patrulhamento Marítimo e Busca e Salvamento na FIR de Lisboa e na FIR Oceânica de Santa Maria, nesta última por falta de meios de Busca na Zona Aérea dos Açores. De referir que à Esquadra 61 estavam atribuídas igualmente missões de cooperação aeronaval em luta anti-submarina (ASW), reconhecimento marítimo com forças nacionais e forças NATO dentro da área IBERLANT e a missão de instrução de navegadores. Para este efeito dispunha de recursos humanos limitados no que diz respeito a tripulações disponíveis (por exemplo, na Esquadra estavam então colocados 10 pilotos, dos quais apenas seis qualificados em Comandante de Bordo).

Este "regresso às origens" da Esquadra 61 dá início ao período final de operação da frota pela Força Aérea. O programa de abate da frota P2V-5 é formalizado em Despacho do CEMFA de 23 de Julho de 1974, estabelecendo o aproveitamento do potencial de voo disponível de cada aeronave, de modo a garantir as missões anteriormente referidas.

Em Agosto de 1975, um relatório da 3ª Divisão do Estado-Maior da Força Aé-

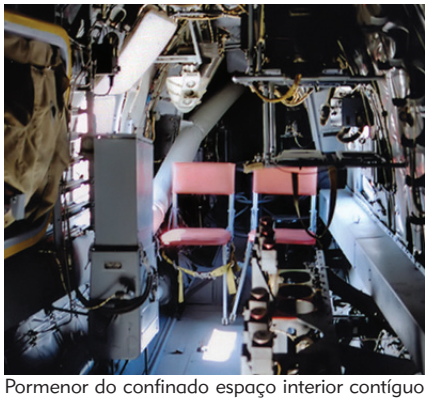
rea, descrevendo a situação da frota P2V-5, classifica-a como estando em curso de extinção, estando o fim da sua operação previsto para Agosto de 1977.

Da actividade de voo documentada relativamente ao período Fevereiro – Julho de 1975, é possível registar que a frota de P2V-5 efectuou, na sua totalidade, 460 horas e 25 minutos de voo, com valores mensais entre um mínimo de 60 horas e 25 minutos (Maio) e um máximo de 104 horas e 30 minutos (Junho). Em média, cerca de 77 horas de voo por mês, para seis aeronaves operacionais, o que corresponde a menos de 13 horas de voo por aeronave, por mês.

De salientar que, no início de 1975, a

Base Aérea do Montijo

Fotografado pouco tempo depois de ter chegado a Sintra, no "4711" são ainda visíveis as várias prescrições sinaléticas aplicadas neste avião. Igualmente notável a fuligem provocada pelos motores Wright R-3350-30WA



Pormenor do confinado espaço interior contíguo às vigias traseiras

frota de P2V-5 é constituída por sete aeronaves, embora apenas seis operacionais ("4701", "4702", "4705", "4709", "4711" e "4712"), pois uma delas ("4707") estava imobilizada nas OGMA. Em Abril desse ano, o P2V-5 nº 4712 é retirado de serviço, seguindo-se o "4705".

Em Outubro de 1975, a Esquadra 61 está reduzida a quatro aviões operacionais: "4701", "4702", "4709" e "4711". Destes quatro, àquela data, o "4711" é aquele que, curiosamente, apresenta o número mais elevado de horas totais de voo (mais de 4.500 horas) e, simultaneamente, o que dispõe de mais horas disponíveis (perto de 2.000), visto ter sido o último dos P2V-5 portugueses a terminar a revisão geral, em meados de 1975.

Em concreto, o "4711" retoma a actividade aérea, depois da imobilização prolongada provocada pelo processo de revisão geral a que foi sujeito, em Março de 1975 (3h05 averbadas nesse mês).

De Abril a Junho, faz em média quatro horas de voo mensais, reflexo dos testes para ensaio e validação de aeronave e respectivos equipamentos. Apesar de formalmente retomar a actividade operacional em 16 de Junho de 1975, apenas no mês de Julho atinge um valor significativo de tempo de voo (37h05).

Entre Julho de 1975 e Junho de 1977, o "4711", em final de carreira, mantém uma actividade regular assente em voos de treino de tripulações, mas também efectuando voos operacionais, no âmbito das missões confiadas à Esquadra 61. Nestas, salientam-se alguns voos mais longos, sendo registadas presenças nos Açores (Lajes) e na Madeira (Porto Santo).

Embora com data prevista de abate para Junho de 1978 (prazo limite imposto de 36 meses após o término da última revisão geral), o "4711" termina efectivamente a sua carreira operacional um ano antes, em meados de Junho de 1977, com um último voo da Base Aérea do Montijo para a Granja do Marquês, em Sintra, realizado no dia 15. Desde então encontra-se neste local, integrado no acervo do Museu do Ar.

O avião que, ao longo da sua permanência na BA1, em Sintra, mudou de local de exposição várias vezes, passou parte dos

Local onde o "4711" esteve parqueado durante parte da década de 1980, na Base Aérea nº 1, em Sintra

Apesar de descaracterizado, o *Neptune* continua a ser uma das mais emblemáticas aeronaves do Museu do Ar

anos da década de 1980 estacionado numa zona à esquerda do que hoje é a placa de estacionamento das aeronaves do Museu do Ar. Neste local existia um marco identificativo do tipo de avião exposto e que continha também informação que compreendia o período operacional da aeronave, embora esta última fosse incorrecta.

Foi também no início desta década que o "4711" sofreu algumas acções de conservação, porém devemos mencionar que no âmbito desta intervenção, que incluiu a pintura, foram-lhe removidas a quase totalidade das marcas de salvamento em emergência, de segurança e sinalização de pontos para manutenção da aeronave, incluindo as prescrições dos STANAG (NATO *Standardization Agreement*) utilizadas em todos os países membros da Aliança Atlântica. Nesta fase seriam igualmente pintadas de cinzento metalizado todas as partes transparentes do avião, incluindo as

Detalhe do posto de observação dianteiro do P2V-5

janelas da cabine de pilotagem e posto de observação dianteiro. Estas alterações descaracterizaram o aspecto original da aeronave, embora fossem cabalmente justificadas pela necessidade da preservação do seu habitáculo, evitando assim a degradação devido à longa exposição aos raios solares.

Na década de 1990, e ainda antes de ser transportado para a placa de estacionamento onde actualmente se encontra, o "4711" seria alvo de outra acção de conservação que implicou uma vez mais a pintura das transparências, só que a cor utilizada em vez da cinza, que transmitia a ideia de que nestas posições existiam postos de observação, optou-se por utilizar a cor branca. Neste ano, registam-se 35 anos de permanência deste elegante avião em Sintra e inevitavelmente o "4711" está necessitado de profundo restauro. Numa época de grande e exigente contracção orçamental, como é a actual, não

Espigão de cauda que alojava o MAD (Detector de Anomalias Magnéticas AN/ASQ-8)

é certamente fácil encetar uma exaustiva recuperação desta aeronave sem o auxílio de mecenato. Não será demais relembrar que o P2V-5 *Neptune* "4711" é actualmente o único aparelho deste tipo existente na Europa e um dos poucos que restam no Mundo.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

(1) Barros Ferreira, J., "*1953-2003 – A tradição do patrulhamento marítimo na Base Aérea do Montijo*", Mais Alto nº 342, Mar/Abr (2003), pp. 22-27.
(2) Cardoso, A., "*A Guerra do Petróleo – O bloqueio naval ao porto da cidade da Beira*", Mais Alto nº 364, Nov/Dez (2006), pp. 44-48.
(3) Silva Cardoso, (Gen.) A., "*Angola – Anatomia de uma tragédia*", Oficina do Livro (2000).
(4) Mutza, W., "*Lockheed P2V-5 Neptune: An Illustrated History*", Schiffer *Military History* (1996).
(5) Darling, K., "*Lockheed Neptune – Warpaint Series No. 51*", Warpaint Books Ltd (2000).
(6) Hughes, J., "*Ballykelly – Airfield Focus No. 56*", GMS Enterprises (2003).
(7) Geldhof, N., "*Lockheed P2V-5 Neptune – Neerlandse Militaire Luchtvaart – 10*", (1992).

OUTRAS FONTES

Documentação oficial preservada no Serviço de Documentação da Força Aérea/Arquivo Histórico.

AGRADECIMENTOS

SDFA/Arquivo Histórico; Tenente RLH Yann Araújo.