



MARCELO FLEURY
marcelo.fleury@zerohora.com.br

No jornal e na internet, esta seção se propõe a mostrar a fundo temas variados. Para saber mais, acesse zerohora.com/pordentrode

Base Aérea de Canoas



À caça, Pampa

O programa F-X2

Há anos, a Força Aérea estuda a substituição de seus caças. No primeiro mandato do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, o programa FX – que tratava da compra de novos aviões – foi cancelado em razão de outras prioridades. A solução foi modernizar os velhos caças F-5, que ganharam um novo painel, totalmente eletrônico, além de novos armamentos.

Recentemente, o programa foi relançado, agora chamado de F-X2. O objetivo é comprar pelo menos 36 novos caças. De seis modelos, sobram três na etapa final. Até outubro, a FAB deve optar entre o F/A-18 Super Hornet, da americana Boeing, o JAS-39NG Gripen, da sueca Saab, e o Rafale, da francesa Dassault. O ministro da Defesa, Nelson Jobim, explicou a ZH o principal critério para a escolha:

– É fundamental dizer o seguinte: o Brasil só entra nesse tipo de negócio com transferência de tecnologia. Se houver restrições, não há o que se conversar.

Osório será atacada. Como sempre. Faltam 10 minutos. Os dois agressores ainda estão a 85 quilômetros, parados. Cada um ocupa um F-5 recentemente modernizado, mas que se tornará relíquia em alguns anos. Diante deles, uma linha de 2.750 metros de asfalto termina num mato sem cachorro, mas com muitos casais de quero-quero.

Osório será defendida. Sempre é.

Os dois guardiões dividem a pista com o inimigo, igualmente a bordo de um avião que pode voar além da barreira do som, mas não leva caixa-preta alguma. Aviões militares não têm isso. Ambos se concentram na mesma tira cinzenta que corta o mato – no qual, além dos quero-quero, vê-se uma torre verde.

Não se sai do chão sem o ok da torre. Dentro dela, uma sargento loira escrutina o horizonte com binóculos, enquanto outro sargento fala com uma das duplas: – Pampa blue, cleared to take off, wind 170 degrees, nine knots.

É a autorização para a decolagem – em inglês, como de resto a comunicação em voo, porque habilita os envolvidos para operações internacionais. No comando da dupla Pampa Blue, o capitão Luiz Cesar Zampier leva a 100% as manetes que controlam os dois motores de seu F-5. O jato avança alguns metros na pista antes de o piloto empurrar para além dos 100% a alavanca de potência, fazendo o combustível jorrar na parte de trás do motor e pegar fogo imediatamente. É o chamado pós-combustor, que dá um solavanco no avião e o faz rugir, antes de disparar.

Blue é como se chamam os mocinhos, red são os vilões. Pampa é a alcunha do esquadrão de caças da Base Aérea de Canoas, cujo símbolo é uma versão gaúcha do Zé Carioca, sorvendo mate e de metralhadora. 50 no colo, sob o slogan: Já te atendo, tchê. E essa é sua rotina.

Mistério na Lagoa dos Patos

Acidentes com caças são raros, mas acontecem. Um deles permanece cercado de mistério até hoje. Ocorreu em 28 de julho de 1982. Durante um exercício rotineiro sobre a Lagoa dos Patos, no fim da manhã, o F-5 prefixo 4831, pilotado pelo tenente Edson Luiz Chiapetta Macedo, simplesmente desapareceu.

Nas primeiras horas, havia esperança de que o piloto pudesse ter se ejetado antes de cair. Foram realizadas buscas durante duas semanas numa área da lagoa 70 quilômetros a sudeste de Porto Alegre. Edson e o avião, porém, jamais foram encontrados.

A hipótese mais provável para o acidente é que o piloto tenha sofrido algum tipo de desorientação espacial, algo possível durante manobras em caças. Sem a noção correta da posição, e com a lagoa refletindo o céu, pode ter descido em vez de subir, e mergulhado de nariz na água.

ZERO HORA.COM

Veja o especial multimídia no site www.zerohora.com

A 300 km/h, a trepidação da corrida cessa. Os dois F-5 que defenderão Osório ganham o ar, no rumo Leste. A subida vertiginosa faz inflar um macacão especial que não deixa o sangue do piloto descer demais, de maneira a faltar-lhe na cabeça e colocá-lo a nocaute. Um desmaio seria fatal.

De imediato, saem do controle da torre de Canoas e passam ao de Porto Alegre, que lhes ordena uma curva brusca à esquerda. Eles vão defender Osório, é verdade, mas a prioridade é o tráfego civil, que, neste dia, flui no sentido inverso – de Leste para Oeste – no aeroporto Salgado Filho, seis quilômetros ao sul. Um avião da TAM vem para pouso na Capital, o que leva os controladores a segurar no chão, mais um pouco, a outra dupla, ou ela decolaria na direção do voo que se aproxima.

As duas equipes que participam do exercício fizeram um briefing conjunto. Após, se dividiram em salas contíguas, onde cada uma desenhou sua estratégia. Missões como essas são realizadas todos os dias na base. Chamam-se Combate BVR e consistem basicamente da seguinte regra: os que atacam têm de achar uma maneira de entrar numa área retangular pré-determinada acima das lagoas e do mar no Litoral Norte. Os que defendem não podem deixar isso acontecer. Voam entre dois e 12 quilômetros de altura sem nunca enxergar o inimigo. Por isso a sigla BVR: abreviação, em inglês, de “além do alcance visual”.

Não existem mais combates aéreos do tipo travado na II Guerra Mundial ou daqueles popularizados no filme *Top Gun*. O poder e alcance dos armamentos, hoje, fazem com que um avião de caça derrube outro sem jamais o ver, a não ser pelo radar. Na guerra do Iraque, por exemplo, os caças da Saddam Hussein não tiveram sequer a chance de sair do chão, destruídos pela aviação americana.

– Antigamente, praticamente se olhava dentro dos olhos do inimigo. Depois nem tanto nos olhos, mas se enxergava o outro avião. Hoje não se vê mais nada – diz Zampier.

O capitão já está quase em Osório, onde espera a dupla inimiga. Ele nasceu em Curitiba. Estudava Engenharia Química e dava aulas de matemática e física quando resolveu fazer o teste para Academia da Força Aérea – que fica em Pirassununga, no interior paulista. Só queria ver como era a prova. Passou e decidiu seguir carreira.

O voo da TAM vem devagar, então o controle de Porto Alegre revê sua decisão e autoriza a partida da dupla Pampa Red, repetindo a ordem de curva à esquerda após a decolagem. A torre de Canoas repassa as instruções, informa o vento e dá o ok para o início do duelo.

Cada avião carrega mísseis virtuais, acionados por um botão vermelho no manche. Disparos são gravados por câmeras e registrados numa espécie de hard disk de bordo, que os pilotos levam consigo para a sala de debriefing, onde descarregam as informações a fim de saber quem levou a melhor na batalha. A sala fica em um prédio onde há um simulador de voo que testa pilotos antes de colocá-los em situações reais nos céus do Estado. O prédio, por sua vez, fica ao lado do hangar dos F-5, em cuja parede se lê: “Os melhores são de caça. Os melhores de caça são Pampa”.



FOTOS MARCELO FLEURY

Aparenta provocação, porque na própria base há pilotos de Bandeirante, um avião a hélice, e existem caças a jato nas bases de Anápolis (GO), Santa Cruz (RJ) e Santa Maria. Mas é uma frase para reforçar a autoestima, algo que já acontece às 9h de todo dia, quando a formatura de início de expediente termina com uma ordem de fora de forma dada pelo comandante – “Esquadrão, à caça” –, seguida por um coro que ressoa no hangar:

– Pampa!

Além de piloto experiente, Zampier responde pela chefia da manutenção, algo que é tratado com extremo rigor ali, e que deu fama ao esquadrão gaúcho no Brasil. Daí que, vinda do Rio, uma esquadilha de F-5 pousou em Canoas em um fim de tarde há alguns dias, e o oficial que a liderava apresentou-se em apresentar-se ao comandante do esquadrão descartando a impressão que davam ao chegar em grande número:

– Nenhum dos nossos tem pane.

A palavra provocaria arrepios em passageiros de qualquer avião, mas é repetida todos os dias na base. Porque aviões têm pane com frequência. E era uma delas, no motor de um F-5 que teimava em não ir a 100%, que o sargento Jorge Moscon tentava solucionar outro dia, no campo de provas. Testar uma turbina dessas ali não exige apenas protetor de ouvidos. É necessário enclausurar-se numa sala especial para evitar que a vibração descole órgãos internos.

– Até nos acham meio chatos. É que a gente não libera avião nenhum para voar se não só solucionarmos a pane, mas descobriremos o que a causou – explica o sargento, que trabalha desde 2002 na manutenção dos F-5 do Pampa.

O apelido remete à geografia gaúcha, mas não é o nome oficial do esquadrão. Chama-se 1º/14º GAV, significa que é o primeiro esquadrão do 14º Grupo de Aviação, e diz-se apenas “primeiro do catorze”. Fica ao lado do hangar do 5º ETA, o esquadrão de transporte aéreo que tem aviões Bandeirante e Brasília, e que sai para missões como a chefiada pelo tenente Pablo Fritzen, 27 anos, em outro final de tarde, quando deu luz verde, segundos depois de passar sobre a BR-116, para o sargento Danilo Peter chutar porta afora um fardo que caiu de paraquedas sobre a pista da base.

O fardo serviria para abastecer tropas amigas numa guerra. Mas que guerra? O Brasil não está em guerra, nem na iminência de uma.

– Errado o país que não se prepara para ela – diz Zampier.

Além do que, os caças da base aérea – em quantidade que a Aeronáutica diz ser sigilosa – também estão ali para interceptar aviões que entrem clandestinamente em espaço aéreo brasileiro. Por isso um deles fica permanentemente pronto num hangar, onde um piloto permanece de prontidão para decolar em poucos minutos se um alarme soar.



Enquanto isso, Zampier duela com a dupla Pampa Red, que tenta achar uma brecha para entrar no espaço aéreo sobre Osório. Auxiliados por controladores em terra, ambas as equipes buscam a situação perfeita: aquela em que voam rumo ao inimigo que vem com a mesma velocidade na direção contrária. É o momento ideal para lançar o míssil, e leva a melhor quem disparar primeiro. A situação não chega a ocorrer dessa maneira, mas em determinado momento, Zampier percebe que voa atrás do inimigo, a muitos quilômetros de distância. Só lhe resta um míssil, e ele aperta o botão vermelho no manche.

O resultado, ele só descobrirá quando pousar. Na sala de debriefing, a tensão do voo dá lugar à expectativa de descobrir, na tela de computadores, o que ocorreu no céu do Litoral Norte. Com a sincronização de dados, Zampier descobre que, no momento em que acionou seu míssil, o inimigo continuou no rumo. Dez segundos depois, ainda estava no rumo. Mais de 20 segundos e mantinha a rota, tempo suficiente para o míssil alcançá-lo.

– Está morto – diz o capitão para o tenente da dupla inimiga.

– Não, espera. Agora, olha, comecei a virar.

Tarde demais. Osório está salva.

No hangar do esquadrão, os F-5 da base são submetidos a inspeções rotineiras

Auxiliado por um mecânico, o capitão Zampier se prepara para uma missão de combate simulado



Assista a uma reportagem sobre a base no Teledomingo, da RBS TV

A base e a Air France

CARLOS ARI CÉSAR GERMANO DA SILVA*

Ingressei na Base Aérea de Canoas pela primeira vez no início dos anos 1960, quando lá fui prestar concurso à Escola Preparatória de Cadetes do Ar. Desembarquei no portão sul de um ônibus de linha azul-marinho e amarelo que ostentava no alto seu destino: “AER FRANCE” (sic), pois aquele local antigamente tinha sido base da heroica Aeropostale, que mais tarde deu origem à Air France.

Por ali passaram Jean Mermoz, Saint-Exupéry, Guillaumet e todos os cavaleiros do ar que honram a história da aviação.

A ela retornaria oito anos depois, em 1970, como segundo tenente-aviador com destino ao Primeiro Esquadrão de Reconhecimento e Ataque (1º ERA), que apesar do nome pomposo tinha mesmo por finalidade a nobre missão de adaptar aspirantes recém-formados em jatos de última geração aos North American T-6, sobreviventes da geração de 1930. Foi um grande circo de existência efêmera que exigiu muita dedicação, esforço, coragem, sacrifícios, lutos e sofrimentos, mas que também nos proporcionou muitos ensinamentos, amadurecimento profissional e amizades duradouras.

Assim como o tempo e o vento levaram da memória dos homens os hangares, aviões, mecânicos e pilotos da antiga Air France, assim também a memória do Esquadrão Falcão aos poucos vai desaparecendo do cenário sempre renovado da Base Aérea de Canoas. O ronco dos motores a pistão há muito foi substituído pelo furor dos motores à jato, mas a lona do grande circo continua de pé. Só os atores não são mais os mesmos de outrora.

*Piloto da FAB aposentado, comandante da Rio Sul aposentado e escritor, autor do livro “O Rastro da Bruxa”, sobre acidentes aéreos