

TRANSPORTE AÉREO NA FORÇA AÉREA PORTUGUESA

Texto Major PILAV Marco Fernandes Carvalho* com a colaboração
do Major PILAV Pedro Silva** e do Major PILAV Paulo Martins***

A Revista Mais Alto tem divulgado, em diversas edições, artigos e notícias sobre as Esquadras de Voo 501 *Bisontes*, 502 *Elefantes* e 504 *Linces*, que constituem na sua gênese o vetor de Transporte Aéreo da Força Aérea Portuguesa. Nesta edição, que encerra o ano, pretende fazer-se uma pequena retrospectiva do empenho operacional destas esquadras de voo, enquadrado nos diversos tipos de missão, desafios e especificidades com que as tripulações se deparam no cumprimento da Missão.

* Comandante da Esquadra 502 *Elefantes* ** Comandante da Esquadra 504 *Linces*

*** Oficial de Operações da Esquadra 501 *Bisontes*





Falcon 50, C-295M e C-130

O empenho operacional das três Unidades Aéreas em 2016 foi superior a 5.000 horas de voo, traduzindo-se em cerca de 60% em missões de Transporte Aéreo Geral, 20% em missões de Treino e Qualificação de Tripulações, 10% em missões de Evacuações Aeromédicas, 5% em missões de Transporte Aéreo Tático e 5% em missões de Transporte VIP. A realização desta atividade aérea tem por base um conjunto de aeronaves prontas para a operação que ronda uma média de dois C-130, seis C-295M e dois Falcon 50 e cerca de 24 tripulações, distribuídas pelas três frotas em número que permite realizar o regime de esforço atribuído a cada Unidade Aérea.

No que diz respeito às missões de Transporte Aéreo Geral pela sua importância, quer ao nível do apoio logístico da Força Aérea, das Forças Nacionais Destacadas (FND), dos Arquipélagos da Madeira e dos Açores ou de situações de calamidade, as três Unidades Aéreas são empenhadas de forma integrada para dar resposta às múltiplas necessidades que existem semanalmente quer a nível nacional quer internacional.

Relativamente às missões realizadas para as regiões autónomas, são efetuadas carreiras regulares pelo C-130 e C-295M da Base Aérea nº 6 (BA6) ou do Aeródromo de Trânsito nº 1 (AT1) para a Base Aérea nº 4 (BA4) na Ilha Terceira e para o Aeródromo de Manobra nº 3 (AM3) na Ilha de Porto Santo, transportando militares e civis semanalmente, assim como os bens essenciais para garantir as infraestruturas militares. Por sua vez, os C-295M alocados aos Destacamentos Aéreos da Madeira (DAM)

e dos Açores (DAA), realizam outras tantas missões para cumprir com as necessidades de transporte aéreo dos Governos Regionais. De realçar a ponte aérea efetuada pela Força Aérea na noite de 12 de agosto, com três aeronaves C-295M, para transportar diversas equipas e material de Bombeiros, da Guarda Nacional Republicana (GNR) e do Instituto Nacional de Emergência Médica (INEM), para combaterem o incêndio de grandes dimensões que avassalou a cidade do Funchal, ou o apoio que foi dado em 2010 aquando das cheias que ocorreram na mesma cidade, tendo sido utilizados o C-295M e o EH-101 destacados em Porto Santo e o C-130 a partir de Lisboa para o transporte de equipas de socorro e de bens materiais para os desalojados. Recuando um pouco mais no tempo, no ano 1980, aquando dos sismos que ocorreram nos Açores, o C-130, o C-212 *Aviocar* e o SA-330 *Puma* foram fortemente empenhados no apoio às necessidades de transporte da Autoridade Nacional de Proteção Civil (ANPC) para responder a esta calamidade.

A nível internacional, Portugal tem prestado diversas vezes ajuda humanitária com o emprego do C-130. São disso exemplo: em 2010 o apoio imediato no Haiti, após o sismo de grande intensidade que assolou o país, com a utilização de duas aeronaves para transportar diversas equipas de socorro portuguesas e material médico para o apoio das vítimas e desalojados; em outubro de 2011 uma operação que envolveu a evacuação médica de combatentes líbios, que seriam tratados nos então Hospital da Força Aérea e Hospital Militar do Exército, e em 2014 o transporte de estudantes sírios que no dia 1 de março pis-



C-130

aram solo português, evitando dessa forma a Guerra Síria e poderem ser inseridos em universidades e politécnicos portugueses.

De forma regular tanto o C-130 como o C-295M são empregues em múltiplas missões internacionais para dar resposta às necessidades logísticas e de rotação dos contingentes das FND. O C-295M é com alguma frequência utilizado em missões com um raio de ação de 2000 milhas náuticas, apoiando o destacamento da Força Aérea no âmbito da Agência Europeia de Gestão da Cooperação Operacional nas Fronteiras Externas dos Estados-Membros (FRONTEX) e os diversos destacamentos e operações realizados pelo F-16 português. No que diz respeito ao emprego do C-130, este meio é utilizado com grande frequência para raios de ação distantes, como são exemplo as missões realizadas para o Iraque e Kosovo, no apoio às FND, para rotação dos contingentes militares destacados e transporte de material que estas forças necessitam para operar nesses países.

Em contexto de Operações Militares o C-130 foi empenhado por diversas vezes em missões de transporte para a NATO, UN e EU, nomeadamente durante o conflito no Afeganistão, em que os *Bisontes* tiveram o destacamento aéreo inserido na International Security Assistance Force (ISAF), efetuando transporte de pessoal e carga em toda a área de responsabilidade, operando a partir de Cabul. Em 2006 participaram na European Union Force Republic Democratic of Congo (EUFOR), auxiliando a ONU durante o processo eleitoral desse país.

Desde 2014 Portugal tem participado com um contin-



C-295M



C-295M



gente militar na Operação Multidimensional Integrated Stabilization Mission in Mali (MINUSMA), ao serviço da ONU, empregando um C-130 para operar a partir de Bamako e voar para os aeródromos de Gao, Kidal, Tessalit e Timbuktu desse país. Em janeiro de 2015 os *Elefantes* integraram esta Força Nacional, realizando dois meses de destacamento e os *Bisontes* os restantes quatro, totalizando seis meses em que tanto o C-295M como o C-130 foram empregues em missões de Transporte Aéreo e Apoio Sanitário, no sentido de colmatar as dificuldades de abastecimento rodoviário a civis e militares dos campos da ONU, face à instabilidade social vivida no Mali. De forma esporádica foi igualmente dado apoio a outras Forças Militares que estavam no Teatro de Operações, como foi o caso dos militares suecos e dos militares holandeses. De realçar que a atividade aérea é desenvolvida em condições de segurança incerta, onde os ataques às forças da MINUSMA ocorrem com alguma frequência, a acrescentar a um clima fortemente condicionado pela zona de convergência intertropical, com presença de fenómenos meteorológicos de grande intensidade, assim como tempestades de areia. Actualmente encontra-se a decorrer esta FND com o C-130 estando planeada terminar em maio de 2017.

Num contexto diferente do até agora referido, mas



igualmente relevante, são os transportes considerados "especiais", quer pela sua tipologia de missão quer pelas características do que é transportado. São disso exemplo algumas das missões realizadas pelo C-130 para o transporte da imagem de Nossa Senhora de Fátima, do Papa Móvil, de golfinhos do Zoomarine ou de uma turbina para uma aeronave da TAP. Estas situações por não estarem previstas nos manuais carecem de procedimentos especiais e de grande experiência e profissionalismo das tripulações.

Face ao elevado espetro de tipologias e ambientes de missão o Treino e a Qualificação de Tripulações desempenham um papel fundamental no sucesso das missões e na segurança da atividade aérea. Este último aspeto reveste-se de extrema importância, especialmente quando a operação é desenvolvida em cenários com alguma ameaça ou com condições meteorológicas adversas, como são as constatadas durante o inverno nos arquipélagos dos Açores e da Madeira, com ventos na ordem dos 70 a 100 km/h e tetos baixos, e na Europa Central com formações de gelo severas, ou durante o verão em África com temperaturas na ordem dos 45° C, cuja *performance* da aeronave fica altamente degradada limitando em muito a disponibilidade de carga das aeronaves.

No sentido de garantir que as tripulações estão à al-

tura destes desafios tem de ser mantido um plano de manutenção de qualificações nas diversas tipologias de operação militar e de teino de emergências em simulador. Outra realidade que se reveste de extrema importância é a realização de exercícios, quer apenas de âmbito militar com operação conjunta dos vários Ramos das Forças Armadas, quer do âmbito militar-civil como são exemplo os Exercícios Açor e o Zarco, em que é desenvolvido um treino fundamental para garantir a interoperabilidade de todos os intervenientes, nos vários cenários de calamidade criados nos arquipélagos. Por outro lado, o treino com forças internacionais é uma mais valia para exponenciar a integração dos diversos meios que existem na UE e NATO. De destacar que a European Defense Agency (EDA) tem promovido de forma sustentada a operação entre os países da UE, lançando novas iniciativas e introduzindo soluções para melhorar as capacidades de defesa, nomeadamente na Política de Segurança e Defesa Europeias, com a criação do Comando Europeu de Transporte Aéreo (European Air Transport Command – EATC), em Eindhoven na Holanda, que representa um forte passo no conceito de "partilha" dos meios militares nacionais e na promoção de treinos multinacionais, como é exemplo o European Air Transport Training (EATT) que decorreu tanto em 2015 como em junho deste ano em Beja, na Base Aérea nº 11, envolvendo cerca de 300 militares e os países: Bélgica, Finlândia, França, Alemanha, Itália, Lituânia, Holanda, Roménia, Suécia e Reino Unido e, como observadores, o Brasil, os Estados Unidos da América e a Polónia.

As Esquadras 501 e 502 participaram ativamente



Foto Esquadra 502 e 504

Embarque de tropas no C-295M durante o EATT

neste evento com tripulações qualificadas em Lançamento de Carga Aérea (CDS e HE), Lançamento de Paraquedistas, Formação Tática e Aterragens de Assalto em ambiente diurno ou noturno com NVG, colaborando ativamente na execução do Exercício com os pilotos mais experientes a assumir as funções de Mission Commander em missões com múltiplas aeronaves e cenários complexos. De referir que até à presente data a Força Aérea conta já com dois instrutores da Esquadra 502, formados pela EDA, para dar instrução multinacional nos European Advanced Airlift Tactic Training Course. A par



C-295M no EATT



▲ Evacuações Aeromédicas ▼



do treino desenvolvido nos EATT as tripulações Táticas da Esquadra 501 e 502 participam ativamente no Exercício Real Thaw da Força Aérea Portuguesa, que possui uma forte componente de treino de ameaça aérea sustentada pelos F-16 Portugueses e caças de outras Forças Aéreas Europeias.

Tendo por base a doutrina de Transporte Aéreo Tático, emanada pela NATO e EDA, as Esquadras 501 e 502 efetuam diversas missões para o Exército, no sentido de garantir o treino que a Brigada de Reação Rápida necessita para lançamento de Paraquedistas e que o Grupo de Operações Especiais necessita da componente aérea, quer para treino de infiltrações de forças ou de extração. Uma das principais vertentes de treino em ambiente com ameaça é o associado à extração de não combatentes, simulado no Exercício Lusitano em que é criado um cenário que exige a extração de Portugueses em países estrangeiros, cuja instabilidade política e militar exija a ativação da Força de Reação Imediata (FRI), por parte do Governo Português. Outra vertente de treino exigente é a evacuação médica de um ou vários elementos de uma força em teatro de combate, implicando a integração de vários meios aéreos e forças especiais.

As Evacuações Aeromédicas desempenham um papel importante nas Esquadras 501, 502 e 504 e ocorrem de uma maneira geral sempre que é necessário ser efetuado o transporte de doentes críticos, que se encontram num local onde não existem condições que garantam o suporte médico necessário e que não estão capazes de embarcar nas aeronaves civis de transporte comercial. No que diz respeito ao C-130 está essencialmente vocacionado para



Foto SDFA/CAV/1 Sar Carlos Barbosa

C-130 (em primeiro plano) e C-295M em manobras na pista

dar resposta às situações de grande calamidade, como já referido. Relativamente ao C-295M está implicitamente ligado aos três alertas atribuídos a esta frota, um em cada Destacamento Aéreo existentes na Madeira e nos Açores e outro na Base Aérea nº 6, no Montijo. No que diz respeito às Evacuações Aeromédicas nos Destacamentos o C-295M é ativado diversas vezes por semana para dar resposta à necessidade de transporte de doentes e equipas médicas entre as ilhas e se necessário para o continente. De realçar que a bordo do C-295M é possível utilizar uma panóplia de equipamentos, o que permite às equipas médicas continuarem os trabalhos de suporte de vida ou, se necessário, fazerem um parto, como foi o caso do nascimento de gémeos a bordo no início do ano de 2016 durante uma Evacuação Aeromédica no DAA. Em particular, a Força Aérea com o C-295M e o helicóptero EH-101 desempenham um papel fundamental nos arquipélagos, tornando-se essenciais para a segurança e bem-estar psicológico de todos os seus habitantes. As aeronaves C-295M e EH-101 para além de estarem configuradas para realizar Evacuações Aeromédicas estão igualmente preparadas para realizar missões de Busca e Salvamento, nomeadamente com a extração de doentes dos barcos, efetuadas pelo helicóptero com apoio do C-295M. Estas missões podem ser efetuadas até uma distância das ilhas de cerca de 340 milhas náuticas. Esta capacidade existe igualmente no Alerta da BA6, realizando-se com maior incidência missões para encaminhar o EH-101 às embarcações e o transporte de equipas médicas para efetuar a recolha e transporte de órgãos solicitado pelo Ministério da Saúde.

A aeronave Falcon 50, a este respeito, desempenha um papel fundamental uma vez que é a aeronave mais rápida, permitindo percorrer grandes distâncias num curto espaço de tempo. Esta capacidade é decisiva sempre que as Evacuações Aeromédicas ou o Transporte de Órgãos é urgente, nomeadamente dos arquipélagos dos Açores e da Madeira para o continente.

Para estas missões a aeronave Falcon 50 é configurada com uma maca e diversos equipamentos médicos possuindo capacidade para fornecer energia elétrica. Os *Linces* têm realizado estas missões não só em território nacional como também de e para países estrangeiros. Sendo de destacar o transporte de pessoas com doenças raras, que necessitam de apoio médico específico existente noutros países ou de militares que estão em situação crítica no estrangeiro e precisam ser evacuados o mais rápido possível para Portugal.

Embora a Esquadra 504 desempenhe um papel fundamental nas Evacuações Aeromédicas, a verdadeira missão da Unidade Aérea é efetuar o Transporte VIP tendo já operado praticamente nos “quatro cantos do mundo”, principalmente no apoio à diplomacia nacional. A execução de missões deste tipo garante à entidade transportada ter ao seu dispor uma tripulação e aeronave disponível H24, permitindo-lhe a total flexibilidade de horários. Resultante da vasta experiência das tripulações e da versatilidade da aeronave é possível operar em qualquer parte do mundo, desde pistas a grande altitude, como é exemplo a de Kabul (6000’ de altitude) no Afeganistão ou pistas relativamente pequenas, como a de Portoroz, na Eslovénia. Para



Foto SDA/CAV/1.ª Sgt. João Brito

Falcon 50



Foto Esquadra 502 e 504

Falcon 50 no transporte de altas individualidades



C-295M

além de altas entidades do Estado Português, os Linces já transportaram altas individualidades internacionais, como são exemplo o ex-Primeiro-Ministro de Timor-Leste, Xanana Gusmão, o ex-Presidente de Timor-Leste Ramos Horta, antigos Reis de Espanha, o ex-Secretário Geral da ONU Kofi Annan, entre outros.

A par do Falcon 50 o C-295M realiza algumas missões de Transporte VIP, numa vertente de apoio aos pedidos dos Gabinetes da Presidência da República e do Primeiro-Ministro. Para estas missões o C-295M pode ser configurado com dois kits VIP. De entre as diversas missões realizadas destacam-se o transporte de entidades governamentais para trabalho ou visitas protocolares aos arquipélagos da Madeira e dos Açores, para celebração de eventos nacionais em cidades do norte e sul de Portugal continental com aeródromos e pistas de dimensão reduzida ou para a Europa Central se for necessário distribuir as comitivas entre o Falcon 50 e o C-295M. No que diz respeito ao C-130 o transporte de altas entidades tem sido efetuado em algumas missões ao longo dos anos, destacando-se o transporte de Sua Santidade o Papa João Paulo II e diversos Presidentes da República Portuguesa e algumas entidades estrangeiras.

Em síntese, as Esquadras 501, 502 e 504 constituem um vetor fundamental para dar resposta ao conjunto de necessidades que surge diariamente, quer ao nível de missões de apoio logístico, operação militar ou de evacuações aeromédicas em território nacional e internacional.

É com elevado profissionalismo e grande dedicação que os Bisontes, os Elefantes e os Linces estão ao serviço de Portugal. 🇵🇹