

2008

AFEGANISTÃO

FORÇA AÉREA PORTUGUESA CUMPRE MAIS UMA MISSÃO

Texto e Fotos: Tenente-Coronel TMEL Carlos Rodrigues

A CHEGADA A CABUL

Aproximadamente a 6.000 pés do solo, e num momento em que já eram por demais evidentes os sinais dum impaciente desejo de alcançar aquela que por um tempo haveríamos de assumir como a “nossa casa”, eis que irrompe, dentre a nudez do chão acastanhado, um vasto casario tecido na planura dum estreito vale, cerceado pelas cordilheiras montanhosas que lhe entalham os limites. À medida que perdíamos altitude ganhavam expressão os contornos invulgares das edificações que moldam a cidade de Cabul. Estranha urbe, visivelmente marcada pelo flagelo a que os ventos da má sorte tragicamente a vêm condenando faz tempo.

Fundada no século IV a.C. por Alexandre Magno, segundo reza a história, Cabul (*Kabul* na língua *Pashtu*) é desde 1776 a capital do território afegão, actualmente designado por República Islâmica do Afeganistão. Apesar de envolta por uma cadeia montanhosa que se ergue a mais de 16.000 pés, a cidade está longe de poder considerar-se um local protegido. Com efeito, a devastação e a miséria provocadas por décadas de guerra parecem confirmar que a protecção natural, outrora uma segura mais valia, já de pouco ou nada vale hoje em dia.

Cleared to land runway 29. Welcome to Ka-

bul International Airport. Após uma longa jornada de três dias, motivada pelo estrito cumprimento de requisitos operacionais, e depois de percorridos perto de 7.000 km, projectava-se finalmente diante de nós a imagem duma terra parada no tempo, onde tudo sugere ausência, fossilizado numa infausta desolação que dilacera a alma, estilizando o imaginário que leituras prévias haviam, entretanto, subtilmente arquitectado. Agora, a visão forjada do real abdicava perante a severidade duma insólita realidade, física, histórica e culturalmente afastada, mas com a qual, à boa maneira lusitana, haveríamos de conviver em paz, já que de paz era também a missão que ali nos fizera rumar.

CONSTITUIÇÃO DO DESTACAMENTO

Por deliberação do Conselho Superior de Defesa Nacional (CSDN), de 5 de Dezembro de 2007, o Governo Português determinou a participação na “*International Security and Assistance Force (ISAF)*”, entre Agosto e Dezembro de 2008, de uma força composta por uma aeronave Hércules C-130 com a sua tripulação e uma equipa de apoio em terra.

De modo a dar cumprimento à decisão governamental foram então desenvolvidas as acções que levariam ao estabelecimento do Destacamento da Força Aérea no

Aeroporto Internacional de Cabul (KAIA), constituído por um contingente de 40 militares comportando nove áreas de actividade: Comando do Destacamento (1); Tripulação (7) e Manutenção (12) do C-130; Apoio às Operações (4); Comunicações e Sistemas de Informação (3); Logística (3); Protecção da Força (7); Apoio Médico (2) e Informação Pública (1).

O período efectivo de actividade do Destacamento decorreu ao longo do último quadrimestre de 2008, mais concretamente entre 4 de Setembro e 13 de Dezembro de 2008, tendo comportado três rotações de efectivos, as duas primeiras com duração de um mês e a última de mês e meio.

As acções de preparação para a operação no Afeganistão foram, no entanto, lançadas muito antes, tendo englobado cinco fases distintas. A primeira, de **Preparação**, foi iniciada em Abril de 2008 e contemplou, designadamente, a identificação e preparação de material e pessoal a ser movimentado, a realização de visitas de trabalho ao KAIA, o estabelecimento de acordos com entidades locais e o desenvolvimento do plano de movimentação. A fase subsequente, de **Movimento**, teve lugar na segunda quinzena de Agosto e consistiu no transporte de material e de pessoal. Seguiu-se a fase de **Instalação**, que decorreu ao longo do mês de Agosto e comportou a montagem de 38 contento-



C-130 Hércules



res destinados a alojamentos, gabinetes de trabalho, posto médico e zona de convívio, bem como a instalação de toda a rede de Comunicações e Sistemas de Informação (CSI), quer no âmbito operacional, quer no domínio da componente social do con-

em KAIA fossem dedicados à interiorização de novas rotinas, ao ajustamento às regras de empenhamento e às normas do Campo, bem como à orientação no espaço envolvente, onde contentores, edifícios, tendas e “bunkers”, coabitavam numa ló-

gens, de raças, de traços fisionómicos, de línguas e de culturas coexistentes, conferia ao Campo a propriedade de um verdadeiro mosaico plural, tingido por uma invulgar matriz multicultural, que acabaria por proporcionar a quem por lá passou uma expe-



Foto: Rui Ochoa

Vista aérea de Cabul

tingente. A quarta fase, de **Operação dos meios e Sustentação**, iniciada a 1 de Setembro e concluída a 13 de Dezembro, envolveu a execução das missões de transporte aéreo em território afegão, bem como todas as acções de sustentação logística em apoio do Destacamento, realizadas entre Portugal e o Afeganistão. Finalmente, a quinta e última fase, de **Retração**, dedicada ao retorno dos meios destacados a território nacional, teve início após o encerramento da actividade aérea no TO, devendo ficar concluída durante o mês de Janeiro de 2009.

O CAMPO MILITAR DE KAIA

O Campo Militar de KAIA, local onde ficou sediado o Destacamento da Força Aérea no Afeganistão, está situado a Norte de Cabul, junto ao aeroporto.

A novidade e a estranheza do contexto obrigou a que os primeiros dias passados



Alguns aspectos do comércio local



gica desconexa, que subvertia por completo qualquer perspectiva de ordenamento arquitectónico.

Com uma área de aproximadamente 125.000 m², densamente preenchida, e uma população média superior a um milhão de pessoas, repartidas por cerca de 25 nacionalidades, a diversidade era sem dúvida uma das marcas de maior visibilidade em KAIA. De facto, a multiplicidade de ori-

riência de vida verdadeiramente singular.

As instalações militares de KAIA integravam um conjunto de facilidades cuja fruição pretendia atenuar o constrangimento que a distância e o isolamento naturalmente induzem. Um ginásio, aberto 24 horas por dia, cinco lojas (onde se podiam comprar artigos de higiene pessoal, roupas, bijutaria e acessórios electrónicos), três pequenos restaurantes, cinco bares improvisa-

dos (abertos das 20h00 às 22h30) e um mercado afegão composto por cerca de duas dezenas de lojas exíguas (particularmente dedicadas à venda de artigos tradicionais) constituíam a singela panóplia de ofertas destinadas a combater a nostalgia.

manal que se realizava aos Sábados. Em regra tratava-se de gente humilde e amável, de tez morena e baixa estatura, normalmente trajando o *waskat* (veste tradicional afegã, composta por calças largas, camisa comprida e colete) e que conhe-

cadamente humanitário, consubstanciada na execução, de forma sustentada e com elevado grau de sobrevivência, de operações de transporte aéreo tático na "Joint Operations Area (JOA)".

A Área de Operações, que abrangia todo o território afegão e ainda os países limítrofes onde estavam autorizadas movimentações da ISAF, caracterizava-se por uma assinalável complexidade de empenhamento, fosse pela tipificação muito particular da ameaça presente, pela extrema agressividade das condições climáticas existentes, ou, ainda, pela deficiente qualidade de boa parte das infra-estruturas aeronáuticas disponíveis.

Contudo, esta realidade não constituía novidade para os Hércules C-130 da Força Aérea Portuguesa, pois há muito que os "Bisontes" vêm cruzando os céus afegãos. Na verdade, para além das aeronaves da Esquadra 501 terem vindo a assegurar ao



Manutenção do C-130



Para lá dos limites do Campo Militar



Campo Militar de Kaia



Elementos da Força Aérea no Campo Militar

Por razões de segurança a saída do Campo Militar apenas podia ser efectuada em circunstâncias excepcionais e sob fortes medidas de protecção, pelo que a proximidade com a população autóctone era extremamente reduzida, cingindo-se apenas ao contacto com alguns trabalhadores afegãos que prestavam serviço em KAIA e, sobretudo, com os lojistas do mercado ou com os vendedores da feira se-

cia de cor a nacionalidade de todos os militares. Boa parte conseguia mesmo surpreender ao articular um "Tás bom", ou "Olá, bom dia", num sotaque português quase perfeito.

A OPERAÇÃO DO C-130

Tendo o Campo Militar de KAIA como base-mãe do Destacamento da Força Aérea foi conferida uma missão de cariz mar-

longo dos últimos três anos o transporte de Forças Nacionais Destacadas entre Portugal e o Afeganistão, contam igualmente, no seu já vasto historial de missões no exterior, com outras duas participações naquele país da Ásia Central. A primeira, durante três meses, ocorreu em 2002, e a segunda, por um período de um ano, teve lugar entre Julho de 2004 e Julho de 2005.

Desta feita, em 2008, e ao longo dos três



meses e meio de operação efectiva, os “Bison-tes” voltaram de novo a percorrer os ares afegãos, voando de Norte a Sul e de Leste a Oeste, ao serviço da ISAF.

Tendo em conta as características do contexto de empenhamento e a peculiaridade do tipo de actividade aérea levada a cabo, sujeita que estava à frequente ocorrência de constrangimentos de carácter operacional, um dos aspectos que assumia particular importância prendia-se justamente com o planeamento das missões.

Em termos práticos, o desenvolvimento do planeamento das acções tinha origem no plano semanal das missões a realizar pela ISAF, concebido pelo “Air Lift Coordination Center (ALCC)”, sediado no Estado Maior da ISAF, em Cabul, e posteriormente comunicado ao Destacamento da Força Aérea em KAIA através do Oficial de Ligação (ALCC LO) colocado naquele Órgão.

O planeamento de uma missão iniciava-se no dia imediatamente anterior ao da

em relação a procedimentos a observar durante o voo.

Por sua vez, a preparação da missão no âmbito de *Intel* (abreviatura de *Intelligence*, termo que, genericamente, designa a informação analisada e processada sobre a actividade insurgente ou qualquer aspecto que constitua ameaça), comportava três etapas distintas. A primeira consistia na consulta da página da rede segura da ISAF onde podia ser consultada informação sobre incidentes verificados no território afegão (*Event Log*). Os dados aí obtidos eram, numa segunda etapa, complementados com informação do Comando das Forças da ISAF estacionadas em KAIA (COMKAIA). A informação coligida naquelas duas fontes permitia efectuar a caracterização da ameaça presente tanto na rota a seguir como nos aeródromos a utilizar. Finalmente, a terceira etapa era dedicada à verificação da documentação que continha toda a informação respeitante a instruções e procedimentos a observar no caso da eventual ocorrência de um acidente que implicasse a recupera-

cabo a protecção da aeronave e da respectiva tripulação.

É importante salientar que a operação em território afegão é caracterizada pela presença de ameaça real no solo com capacidade efectiva para atentar contra a se-



Unidade de Protecção da Força



Preparação de mais uma missão

sua realização. A área de Apoio às Operações, em coordenação com o Comandante do C-130 e o Comandante do Destacamento, começava por definir a rota a seguir, tendo em conta os constrangimentos do espaço aéreo a utilizar e onde eram assinaladas as zonas restritas. Com base na informação assim obtida, era efectuado o escrutínio dos corredores aéreos, assim como a análise da actividade desenvolvida em cada área.

Depois de definida a rota eram então preparados e entregues à tripulação os dossiers que continham toda a informação indispensável à missão (*Smartpacks*), tanto em matéria de operações aéreas, como



C-130 da Força Aérea Portuguesa em Kaia

ção física dos militares em território ameaçado.

Duas horas antes da descolagem tinha lugar a apresentação do “briefing” da missão, onde eram realçados todos os aspectos relevantes que lhe diziam respeito e aos quais estavam particularmente atentos a tripulação e a equipa táctica da Unidade de Protecção da Força (UPF) da Polícia Aérea, composta por seis militares, que tinha a seu cargo a responsabilidade de levar a

gurança da aeronave e da tripulação. Esse facto levou à necessidade de incluir na constituição do Destacamento, e pela primeira vez numa missão no exterior, de uma valência orgânica especificamente vocacionada para exercer a função de protecção activa. Estes elementos, participavam em todas as missões realizadas, efectuando o controlo minucioso de entrada e de saída de passageiros, a salvaguarda do acesso ao “cockpit” do avião, a monitorização e

interpretação, em permanência, de todo o tipo de sinais emergentes e, uma vez no solo, o estabelecimento de um perímetro efectivo, de segurança próxima, de 360 graus em redor da aeronave.

Entretanto, ao longo das duas horas que



Chegada de uma missão e primeira verificação pelos mecânicos

antecediam a realização da missão, na placa destinada ao estacionamento do C-130 da Força Aérea Portuguesa, a equipa de manutenção entregava-se com afincio às tarefas de aprontamento da aeronave.

Em movimentos ensaiados, que o tempo e a prática adestraram, cada mecânico dedicava-se com singular empenho ao seu domínio. Nada podia ser esquecido ou menosprezado. Os homens da área de Configurações tinham de preparar o interior do avião para a missão, verificar os sistemas de oxigénio e de auto-protecção. Os da área de Sistemas verificavam os sistemas hidráulico, pneumático e de combustível. O



Procurando seguir uma estratégia de comunicação pública em sintonia com as tendências que actualmente se verificam no domínio da transmissão de conteúdos, a Força Aérea tem vindo, desde 2007, a adoptar como prática corrente o recurso às novas tecnologias de informação, enquanto plataforma privilegiada de divulgação, procurando, deste modo, dar visibilidade acrescida às acções desenvolvidas pela Instituição no exterior.

Depois das experiências positivas em missões na Lituânia (2007) e no Chade (2008), para a missão do Afeganistão a Força Aérea criou uma página exclusivamente dedicada à exposição de conteúdos. A página em causa, concebida na Direcção de Comunicações e Sistemas de Informação pelo Webteam F@P, pretendeu dar expressão pública alargada à actividade desenvolvida pelo Destacamento da Força Aérea em KAIA.

Durante o período da missão, o Oficial de Informação Pública presente em KAIA, em estreita coordenação com o Gabinete de Relações Públicas da Força Aérea, foi dando conta, numa base diária, quer da actividade operacional desenvolvida no Teatro de Operações, quer de aspectos sociais ligados ao Destacamento ou de experiências vividas pelos militares destacados.

Disponibilizando informação e conteúdos audiovisuais, a página apresentava, ainda, como novidade, o acesso "on line" à Rádio Lajes, em emissão digital a partir dos Açores, com um programa diário inteiramente dedicado à missão.

As mais de 20.000 visitas registadas na página da missão ao longo dos quatro meses de actividade são o testemunho inequívoco do sucesso alcançado com esta iniciativa, constituindo, simultaneamente, um excelente indicador quanto à certeza do caminho trilhado.

pessoal da área de Motores detinha-se nos grupos motopropulsores, verificando motores, hélices e geradores auxiliares (APU). Os da área de Electricidade e Instrumentos analisavam o sistema de geração eléctrica, verificavam equipamentos e examinavam indicadores no "cockpit". Finalmente, os da área de Aviónica testavam os sistemas de comunicações, de radar e de rádio-ajudas.

Observados todos os pormenores, corrigidas as anomalias, eram, então, dadas por concluídas as acções de aprontamen-

to por parte da equipa de manutenção. A partir daquele momento estavam reunidas as condições para o início dos procedimentos antes do voo (*pre-flight check*), tarefa incumbida ao mecânico de bordo. Primeiro testavam-se todos os sistemas do avião para em seguida efectuar a inspecção visual de 360° no exterior da aeronave verificando tudo ao pormenor e, finalmente, verificar as tubagens e os níveis de fluido hidráulico no compartimento de carga.

Confirmada a total operatividade da ae-

ronave e instalados os passageiros e/ou acomodada a carga, cada elemento da tripulação assumia a sua posição, dando início aos procedimentos que levariam o C-130 da Força Aérea Portuguesa a sulcar os céus afegãos no cumprimento da

Importa salientar que não obstante o desgaste induzido por um Teatro de Operações extremamente complexo, que impunha assiduamente níveis de desempenho técnico e de exigência física e anímica bastante elevados, as tripulações empe-

ga incondicional de todos os militares do Destacamento envolvidos no apoio à operação do C-130 constituiu, sem margem para dúvidas, factor igualmente determinante do excelente desempenho operacional atingido pelos “Bisontes” no Afe-



C-130, observando-se à esquerda e à direita da imagem elementos da UPF



Transporte de ferido em combate

missão, e que, por fim, o trariam de volta a Cabul, onde a inquietação jamais largara aqueles que, em terra, aguardavam pelo seu regresso, apesar de confiantes na perícia dos tripulantes e na superior protecção da Nossa Senhora do Ar.

E deste modo, missão após missão, e apesar da magnitude dos riscos conhecidos, o exotismo de lugares como Kandahar, Feyzabad, Jalalabad, Farah, Herat, Qaleh ye Now, Chaghcharan, Meymaneh, Mazar e Shariff e Bagram, acabaria por ganhar um espaço particular no universo simbólico dos militares destacados.

nhadas na actividade aérea nunca deixaram de superar os desafios operacionais com extraordinária elevação, dando prova inequívoca de extremo profissionalismo, espírito de sacrifício e notável sentido de dever.

Aliás, o facto da aeronave C-130 da Força Aérea Portuguesa ter sido, preferencialmente, incumbida de realizar o transporte de individualidades, tais como membros do Governo Afegão e altas entidades das Nações Unidas, da União Europeia e da NATO, constitui sinónimo das garantias dadas e traduz na prática a excelente imagem de segurança e de proficiência que nos está associada e que com inteira justiça nos distingue, porque por mérito próprio conseguida.

Contudo, importa assinalar que o reconhecimento institucional alcançado é também consequência da conjugação de esforços que a todos envolveu e cuja expressão prática se foi consubstanciando num contagiante espírito de empenhamento, estritamente direccionado para o cumprimento da missão. Com efeito, a entre-

ganistão, materializado nas mais de duas centenas de horas de voo efectuadas, correspondentes a 60 missões executadas, ao longo das quais foram transportados 3.127 passageiros, um militar afegão ferido em combate e mais de 282 toneladas de carga.

Para a posteridade ficará o registo, que a memória há-de reter, de uma missão cumprida com reconhecido sucesso, em mais uma actuação exemplar dos militares da Força Aérea Portuguesa em território afegão, honrando a Instituição que representam e o País a que pertencem.

As missões realizadas pela Esquadra 501 ao serviço da ISAF constituíram um importante contributo do povo português, integrado no âmbito dum esforço conjunto, desenvolvido pela comunidade internacional no Afeganistão, com o intuito de consolidar acções que proporcionem a pacificação e promovam o desenvolvimento sustentado naquele país, condições sem as quais dificilmente será possível atenuar o sofrimento do povo afegão e alimentar a esperança de um amanhã melhor. ✠