

Pela Paz

CORONEL ANDRÉS LEAL, FORÇA AÉREA URUGUAIA



Envoltos em um conflito de longa data, operando a serviço das Nações Unidas com a presença de uma brigada de intervenção internacional disposta a combater grupos rebeldes, o pequeno mas eficiente contingente de aeronaves Bell 212¹ da Força Aérea Uruguaia (FAU) a serviço da ONU na República Democrática do Congo (RDC), se encontrou em uma situação incomum entre seus integrantes e muito perigosa, em resposta ao chamado para a salvaguarda da vida humana. Atacados a partir do solo por forças rebeldes, lograram contornar as dificuldades e escapar. Neste artigo, o Comandante da aeronave envolvida relata as lições aprendidas em termos profissionais e humanos, assim como as sensações ambíguas de uma profissão arriscada e vocacional.

Países como o nosso com uma grande tradição diplomática, que respeitam e defendem o direito internacional, a livre determinação dos povos e a solução pacífica de conflitos, ante a afortunada ausência de conflitos bélicos regionais que tenhamos sido envolvidos fruto de uma grande e fraterna vizinhança e, excetuando os conflitos internos de anos passados, poucas vezes temos experimentado os dissabores funestos de um conflito armado internacional ou ataques por forças

inimigas. Tentando estar preparados para a tarefa, envolvidos na defesa dos interesses da nação e na proteção de sua população, nos preparamos para conseguir o máximo de nossas capacidades e nos comprometemos nesse esforço. A maioria de nós, aviadores militares, transcorremos nossa carreira sem experimentar as mazelas de um conflito armado e suas consequências que, a nível social e humano fundamentalmente, nos impactam e comovem.

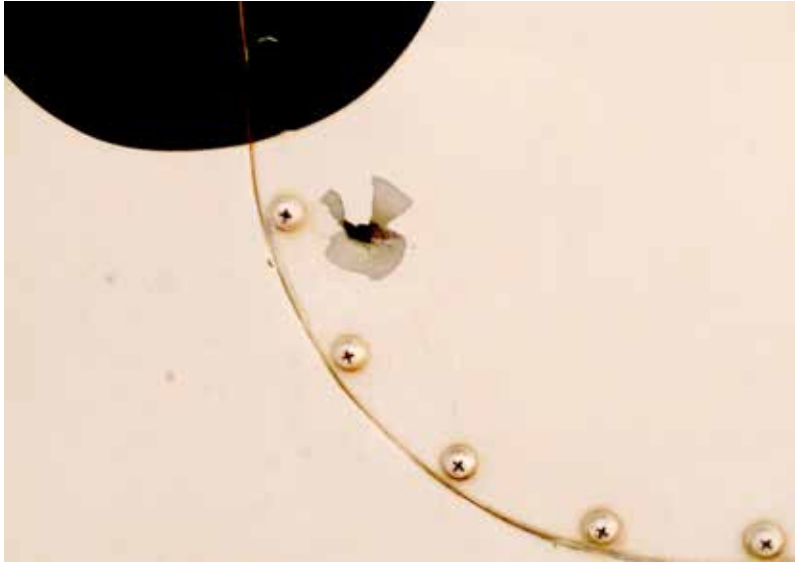


Figura 1. Tiro para a fuselagem do helicóptero

Fonte: Autor

Nesta etapa global e como ferramenta adicional da política exterior de nosso Estado, colaboramos em apoio ao trabalho das Nações Unidas incorporando às diretrizes emanadas de nossas regulamentações e mandato do Estado nacional, o compromisso internacional da manutenção da paz nas regiões onde a ausência da mesma faz necessária uma intervenção. Reconhecidos em acordos internacionais como férreos defensores da população civil e cumpridores dos compromissos assumidos da maneira mais eficaz e eficiente, muitos de nossos militares têm percorrido as zonas mais perigosas e sensíveis do mundo e protegido vidas humanas, ainda que com risco às suas, e até mesmo perdendo-las, no despreendimento maior que se pode oferecer.

A multiplicidade de missões, desde proteger aldeias, apoios médicos, escoltas armadas, proteção das eleições nacionais, infinidade de traslados médicos e aeromédicos, proteção de civis e militares, diplomatas e funcionários das mais variadas organizações e de muitíssimas nacionalidades e um sem-fim de outras ações leva-

das a cabo por um variado número do efetivo, por um batalhão ou um pequeno contingente de unidades aéreas ou navais, utilizando o material usado pelas diferentes Forças Armadas de nosso país, nos mais variados climas e disponíveis 24 horas dos 7 dias da semana e grande capacidade de desenvolvimento, têm feito de nossos militares um exemplo internacional de compromisso, desprendimento e profissionalismo. Agora, estamos realmente preparados para assumir os riscos que implica este compromisso com a paz mundial? Temos claro o que esse risco implica, individual e coletivamente?

O que fazemos lá?

Os conflitos na RDC (República Democrática do Congo) datam de muitíssimo tempo, com diferentes causas, diferentes protagonistas e soluções. Sob mandato das Nações Unidas nossas forças têm estado presentes para garantir a manutenção da paz e proteção de civis nesse país há muitos anos, inclusive com a implantação simultânea de diferentes unidades. Uma que permanece em serviço há dez anos é a Unidade de Aviação Uruguaia (Uruavu), a qual implantou um pequeno contingente na cidade de Bukavu, no nordeste desse enorme país, na província de South Kivu e zona dos Grandes Lagos, junto com dois helicópteros Bell 212, em março de 2010. Esses pequenos mas incansáveis helicópteros têm conseguido o que maiores e mais modernas aeronaves não têm conseguido: uma continuidade e multiplicidade de operações e um grande reconhecimento às ações de suas tripulações, que têm despertado a atenção de organizações internacionais civis e militares que operam na área, mas que, com tanta humildade, muitas vezes passam despercebidas. Com o antecedente da participação na missão da ONU na Etiópia e Eritreia (UNMEE)², desde 2003 estiveram presentes na zona das fronteiras disputadas. Lá, forneceram proteção e serviço de evacuação médico-sanitário de emergência aos integrantes da ONU que se encontravam expostos e implantados na zona de segurança temporária imposta no acordo entre as partes e guardiões do cessar-fogo. A experiência e o grande profissionalismo de tripulações, técnicos e pessoal de apoio, assim como a confiabilidade e segurança das aeronaves, fizeram que as Nações Unidas voltassem a ter em conta as forças uruguias para desempenhar tarefas similares na RDC. Assim, o som característico dos Bell 212 voltava a terras africanas em apoio à manutenção da paz em uma das zonas mais perigosas do mundo, assolada por guerras, terremotos, vulcões ativos e enfermidades, mas de uma gente e paisagens cheias de beleza, com tradições e misticismos poucas vezes encontrados; um povo sofrido, mas na maior parte sempre disposto a colaborar com quem oferece ajuda para tirar seu país do abandono, da pobreza e da vulnerabilidade social. Essas missões foram de todos os tipos: evacuações médicas (Medevacs)³ e de vítimas (Casevacs),⁴ transporte de tropas, transporte de

carga, munições, víveres e água, observação e reconhecimento, transporte de pessoas importantes (VIP), apoios variados que incluíam desde transportar o Comitê Eleitoral e os votos nas eleições nacionais até sobrevoar os vulcões ativos com especialistas para detectar riscos de erupção, passando por jogar panfletos, levar medicamentos e efetuar escolta armada de aeronaves civis e, inclusive, tarefas conjuntas com diferentes instituições e organizações internacionais como Médicos sem Fronteiras e Cruz Vermelha Internacional, entre outras.

Em guerra

Se há algo no conflito do Congo é a grande dinâmica das ações provocadas pela diversidade dos grupos em luta: o Movimento 23 de Março (M23), as Forças Democráticas para a Libertação de Ruanda (FDLR), a Aliança de Patriotas por um Congo Livre e Soberano (APCLS), as Forças Democráticas Aliadas (FDA), o Exército de Resistência do Senhor (ERS), os grupos MaiMaiGedeon e Kata-Katanga e muitos outros. A isso podemos somar a variedade de seu clima e território, as instabilidades políticas e sociais, e a grande debilidade econômica e cultural da maioria de sua população. Tudo isso junto e mais produziram a troca permanente de estratégias por quem tentava manter a ausência de conflitos e proteger a população civil. Assim foi que em 2013 a ONU teve a necessidade de formar e enviar uma Brigada de Intervenção⁵ (FIB) para, entre outros mandatos, neutralizar e desarmar grupos considerados como ameaças à segurança do Estado e seus habitantes. A mesma, formada por países da União Africana (África do Sul, Malawi, Tanzânia, etc), em colaboração e apoiando as Forças Armadas da República Democrática do Congo (FARDC),⁶ foi criada com o objetivo de começar uma mudança radical nas ações e lograr cortar os ciclos de violência no leste do país. Começou operando na zona de Goma, capital da província de North Kivu e fronteira com Ruanda, enfrentando exitosamente o grupo armado M23, conseguindo desarmá-lo e dispersá-lo, combatendo principalmente na área do Parque Nacional Virunga, a zona do vulcão ativo Nyragongo, ao norte do lago Kivu e ao sul do Lago Eduardo.

Disperso esse grupo armado, a FIB enfrentou outro inimigo que operava na parte norte do Lago Eduardo, na fronteira com Uganda: as ADF, que atuavam armadas contra a população local, protegendo e explorando minas para se financiar. Supõem-se que tinham apoio de terroristas internacionais a quem protegem em uma zona de selva fechada somente cortada pelo rio Semiliki, caudaloso e cheio de perigos, porém fonte de vida para muitos habitantes. Instalada no aeroporto de Mavivi, Beni, mas com um grande alcance territorial de milhares de efetivos, a FIB instalou na área o teatro de operações: um triângulo com limites variáveis a cada dia, de acordo com as operações rebeldes. Essas operações rebeldes

aconteciam diariamente e logo se compreendeu o perigo desse grupo, seu sangrento poder, seu desprezo pela vida humana e sua grande influência nas pequenas comunidades, com grupos colaboradores que ofereciam serviço de inteligência e apoio logístico variado.⁷ Assim conseguiram desferir golpes fatais nos integrantes da Brigada em ataques diretos ou, majoritariamente, empregando táticas de guerrilha, inclusive com técnicas terroristas de colocação de explosivos em meios de comunicação. Com claro conhecimento e execução dessas técnicas e de guerra assimétrica, empregando crianças-soldados, recrutando conhecedores da região, integrantes desertores das FARDC e até estrangeiros fundamentalistas, conseguiram criar um clima de terror com baixas civis e militares. Exemplo disso foi o ataque a uma Missão de Estabilização da Organização das Nações Unidas na RDC (Monusco) *Company Operating Base* (COB) no *Semiliki Bridge*, com 14 mortes de militares tanzanianos, 5 FARDC e mais de 50 feridos, deixando também mulheres e crianças abandonadas na selva que, por debilidade ou doença, atrasavam os deslocamentos.⁸

No referido ambiente operacional, a ONU compromete suas forças de capacetes azuis para apoiar as tarefas da Brigada no local, levando segurança ao aeroporto e às cidades próximas ao teatro de operações (TO). Desse modo, o poder aéreo da Monusco também se viu envolvido no conflito e foram empregados temporariamente helicópteros de ataque sul-africanos e ucranianos (AH-2 Rooivalk⁹ e MI-24¹⁰, respectivamente) baseados em Goma para fornecer apoio aéreo direto às operações terrestres, do mesmo modo que o necessário apoio logístico e de transporte de tropas fornecido por helicópteros utilitários (Orix¹¹ e MI-8) dessas mesmas nacionalidades.

É aqui que começa a nossa participação na guerra, o motivo desta história, quando um dos dois helicópteros Bell 212 pertencentes ao nosso contingente é destacado da nossa base em Bukavu. Por razões do destino, tive que participar desses primeiros movimentos em 2014 durante meu terceiro deslocamento para a área da missão de Monusco. O principal motivo da necessidade de nossa atividade foi contribuir para o FIB com uma pequena aeronave, equipada e treinada em resgate e evacuações médicas de emergência e operando em condições noturnas. Naquela época, éramos os únicos que possuíamos essa habilidade. Dessa forma, poderíamos dar uma resposta rápida ao grande número de tropas implantadas, com tripulações mínimas¹² e sem o apoio de pessoal de terra. Instalado inicialmente no aeroporto de Mavivi, Beni, província de Kivu do Norte, em instalações de um contingente nepalês que guardava o mesmo e outros pontos estratégicos da cidade e arredores, foram realizadas múltiplas e variadas evacuações médicas planejadas, bem como Casevac de nível secundário no próprio aeroporto ou para a cidade de Goma para casos necessitando o nível terciário de atenção, a uma hora e meia de distância, atravessando o Lago Eduardo de norte a sul.

Operando no meio da selva, em buracos dentro da mata selvagem, separados de Uganda pelo majestoso Monte Rwenzori e com a vigilância dos picos nevados do Monte Margarita de mais de 5.000 metros, o terceiro pico mais alto da África, nosso helicóptero constituiu-se no apoio essencial a algumas operações, apoio às tripulações e tropas nas pequenas bases do TO e todo o tipo de missões humanitárias. Em ocasiões devido às necessidades da missão em outras áreas, foi o único elemento de transporte de tropas, armas, alimentos, medicamentos, Medevacs, e até mesmo Casevacs das forças amigas. Desde as primeiras horas e com o enquadramento das montanhas e o nevoeiro espesso ainda cobrindo a selva e até as noites ameaçadoras de tempestades que inundaram os rios dos vales, as nossas tripulações, já familiarizadas com a paisagem, contornaram todos os obstáculos para levar segurança. Com a confiança nas tropas ganhamos o respeito dos comandantes da IBF. Aos poucos foram depositando em nós e nas pequenas aeronaves, tão diferentes das máquinas robustas com que costumavam operar, a confiança de cumprir a missão com segurança e profissionalismo - que era a nossa maior aspiração. Eles sempre nos engajaram em missões de vários riscos dentro e fora da zona de combate.

Foi assim que, no momento do transporte do Comandante da Força¹³ (FC) da Missão Monusco, ocorreu um episódio único na história de nossa Força Aérea, pelo menos desde seu nome como tal, e que, embora haja relatos de avistamentos de tiros perto de nossa aeronave, neste caso um ataque direto com danos está totalmente confirmado.¹⁴ Em agosto de 2016, durante minha quarta ação na área, as operações continuaram e estiveram em um dos pontos mais violentos e críticos. Com muitas baixas aliadas e o aumento do número e implantação de tropas no solo, encontrei nossa aeronave em um pico de atividade nas horas de voo e manutenção. Sem a possibilidade de realizar as substituições da tripulação da forma regular que teríamos preferido, o nosso mandato no TO ultrapassou as duas semanas. A chegada do FC naqueles primeiros dias de agosto, em visita às tropas, alterou brevemente nossa rotina. Como sempre, a versatilidade de nossas máquinas e tripulações nos permitiu configurar a aeronave, desde o transporte de munições e alimentos ou Medevacs-Casevacs até uma configuração que, dada a hierarquia de nosso passageiro, exigiria que fosse para VIP. Recebemos a ordem de operações correspondente à missão confiada e as diretrizes do oficial de ligação do comandante do FIB por um capitão tanzaniano: a missão consistia em transferir o FC juntamente com sua força de segurança e o próprio comandante do FIB. A escolta consistia em cinco soldados de elite do Exército da África do Sul, que tivemos de deslocar para vários pontos no terreno em dois dias.

O primeiro destino, Oicha, ficava a poucos minutos do aeroporto, e após uma espera de quase duas horas pegamos o voo para Atokaka, ponto de destino da delegação e próximo a um dos vértices do triângulo de operações, mas fora do

triângulo em si, considerado um local de médio risco em relação à atividade do grupo inimigo. Um lugar complicado, na encosta oeste de uma montanha arborizada, com poucos acessos e vias de fuga, em desnível, e que, na tentativa de fazer daquele local um heliporto, os troncos cortados das árvores da selva se projetavam vários centímetros. No entanto, tínhamos a vantagem de já termos operado repetidamente, pois era o meio de entrega de alimentos às tropas, uma vez que helicópteros maiores ultrapassavam as dimensões do local. Aproximamo-nos do ponto e, deixando o Bell 212 com vários graus de inclinação e luz sobre os esquis¹⁵ para evitar qualquer dano que as toras pudessem causar, deixamos os nossos passageiros. De lá, fariam uma visita às tropas e depois, a pé pela selva, se mudariam para Abialose, ponto de vértice do triângulo de operações e próximo a ele a cerca de três quilômetros, onde passariam a noite. No dia seguinte iríamos buscá-los para transferi-los para outros pontos. Abialose era um local alto, utilizado pela artilharia do FIB e pelas tropas das FARDC, com pouca vegetação, mas com declives significativos e condições de vento características de áreas montanhosas. Foi considerado de médio-alto risco devido à atividade inimiga e com poucas possibilidades de escolha de um curso de pouso já que tínhamos que nos aproximar fora do triângulo, tornando esse heliponto um local arriscado e complicado. No horário programado pousamos no ponto, escoltados por um trecho pelo MI-24 da Ucrânia, que permaneceu sobrevoando a área para detectar e enfrentar possíveis inimigos no solo enquanto embarcávamos os passageiros. Também já conhecíamos as tripulações ucranianas e o uso de suas aeronaves e, claro, antes de todas as missões, seriam realizados os respectivos briefings.

Surprendemo-nos quando embarcou apenas o comandante da FIB, mas face às suas manifestações de normalidade da situação e ao seu pedido de deslocamento ao aeroporto, este foi finalizado e passamos à tarefa de decolar em segurança e cumprir a missão confiada. Ao desembarcar, ficamos sabendo que o FC e sua escolta, juntamente com elementos destacados, haviam partido pela selva para outro acampamento que estava na zona quente. Nossa missão em princípio havia terminado e o retorno seria reprogramado para mais tarde, quando o superior retornasse ao ponto de encontro.

Na tarde daquele dia e planejando as atividades para as próximas horas, recebemos a notícia de que as tropas haviam sido emboscadas e capturadas com elementos da ADF em um local na selva conhecido como Garlick, e aquele oficial A-3 (Operações) da FIB queria se encontrar conosco e com os responsáveis pela Seção de Operações Aéreas de Monusco, em Beni. A intenção era planejar e executar uma missão de evacuação do FC e sua escolta da zona quente ao aeroporto de Mavivi. Nossa missão incluía este tipo de tarefa e inúmeras situações de evacuação e resgate haviam sido realizadas dentro da área do TO, mas nosso mandato de

força nos excluía de entrar em áreas onde havia conhecimento de engajamento ou de certa existência de combates. O motivo era que nossa aeronave não tinha blindagem ou sistemas de absorção de choque nas células de combustível. Afirmamos isso e as autoridades do Air Ops corroboraram. Portanto, em princípio, não seríamos levados em consideração para a evacuação - possivelmente um Orix sul-africano baseado em Goma seria enviado. Deve-se destacar que, naquela época, éramos os únicos helicópteros utilitários da área e, junto com a seção MI24, os únicos helicópteros em missão militar que ali foram implantados. Depois de algum tempo, a situação parecia complicar-se e piorar. As possibilidades de implantação da aeronave sul-africana eram reduzidas e impossíveis por razões desconhecidas e não havia outra opção até o dia seguinte. Conhecendo a área, sugerimos que eles se comunicassem com as tropas alistadas e considerassem a possibilidade de chegar a um ponto próximo denominado Camp Jericó, instalado com forças locais, que não estava sob fogo no momento. Nesse local poderíamos evacuá-los com mais segurança, pois, apesar de conhecermos a área geral onde se encontravam na época, não sabíamos se havia um local seguro para pousar e já havíamos operado em Jericó transportando alimentos, evacuando feridos e vítimas. Eles nos informaram que não havia possibilidade de transferência e que estavam preparando uma zona de pouso durante o combate. A situação era premente e o estado do oficial A-3 e as mais altas hierarquias da FIB presentes mostravam preocupação e grande incerteza quanto ao destino das tropas, visto que, segundo nos informaram, havia pelo menos 4 feridos. Considerando a situação e o risco de perda de vidas humanas, sendo o único meio capaz de cumprir a missão naquela época, vi a necessidade de apresentar ao restante da tripulação os possíveis cursos de ação. Se a nossa resposta fosse negativa, a presença de uma carta de acordo (LOA)¹⁶ e com as diretrizes bem estipuladas de nossas ações, nos isentaria de qualquer responsabilidade, mas para nós, tripulações militares de asas rotativas, há muito mais obrigações do que aqueles escritos e a pressão sobre nossas cabeças foi muito grande. Uma pressão maior foi auto-imposta diante da situação que os combatentes feridos viviam no campo, já que nossa principal função ali era colaborar para salvar vidas. Tomei a decisão de ir ao local, escoltado pela seção do MI-24 e tentar avaliar a situação. Se houvesse uma zona de pouso segura evacuaríamos se nos dessem cobertura de terra. Os semblantes das pessoas mudaram imediatamente e se pôde ver a esperança depositada em nós. Para agravar nossa situação devíamos levar o combustível mínimo necessário para o retorno com uma escassa margem de permanência em terra, já que a situação requeria agilidade e ter potência suficiente para operar com segurança nas elevações e nos espaços confinados. Ao decolar junto à seção de ataque ucraniana, depois do *briefing* atualizando a situação, nossos pensamentos iam da segurança de não sermos atacados por contar com emblemas da ONU, à preocupação de um incidente

ou acidente em meio a selva, o que, em caso de sobrevivência numa aterrissagem de emergência, dificultaria ainda mais nossas possibilidades. Igualmente, mérito de nossa tripulação e talvez pela segurança que cada um de nós sentia, fruto do tempo, treinamento e experiências compartilhadas, nunca vacilamos em nossa decisão, e a vontade de apoiar nossos camaradas em risco aumentava à medida que nos aproximávamos em voo tático da zona.

Os tripulantes ucranianos, alguns com experiência recente no conflito com a Rússia, nos animavam das suas cabinas com o polegar levantado, dando-nos a confiança e segurança do apoio mútuo necessário. Também conheciam a área. Pela manhã haviam atacado posições inimigas próximas ao ponto de contato, o que pudemos comprovar ao nos aproximarmos e ver árvores destruídas pelos foguetes. Próximos ao lugar estabelecemos contato por rádio com as tropas em terra e as aeronaves de ataque sobrevoaram para limpar a área, detectar possíveis inimigos e, em caso de necessidade, neutralizar suas ações a fim de podermos nos aproximar com segurança. Ao ouvir que podíamos ingressar na área, já que haviam feito contato visual com as tropas, começamos nossa corrida final sobrevoando apenas o arvoredo fechado da selva. Localizada a zona de aterrissagem que puderam conseguir, vimos que era um espaço muito pequeno e que o chão estava coberto por lonas de plástico que os locais usavam para secar mandioca em algumas clareiras da selva. Impossibilitados de fazermos a aproximação, pedimos que retirassem as lonas por serem risco para nossa operação. Faríamos uma espera padrão e só depois tentaríamos aterrissar se as dimensões do lugar nos permitissem.

No momento em que virávamos até o ponto e subíamos, apenas pela necessidade de ver o lugar de pouso devido ao espesso manto de árvores da selva, sentimos a rajada de metralhadora simultaneamente com o vento que corria pela bolha de *plexiglass* sob meus pés após o estouro da mesma e um conhecido cheiro de pólvora. Imediatamente a reação foi nivelar a aeronave, dar potência para escapar e, em seguida, perguntar se alguém estava ferido. O helicóptero se encontrava voando aparentemente de forma normal, não havia ninguém machucado, embora houvesse luzes acesas no painel de falhas. Comunicamos por rádio a situação e começamos a ver o que havia acontecido. Luzes de *Master Caution* e de falhas atraíram nossa atenção primária e, usando a cartilha, fomos fazendo os passos indicados com a proa já na direção do aeroporto e ganhando altura para a eventualidade de que os disparos houvessem provocado perda de combustível (já que, como mencionamos anteriormente, contávamos com pouco restante para executar a missão). Os helicópteros de ataque solicitavam a posição das forças inimigas para contra-atacá-las, mas era impossível de nossa parte saber de onde haviam vindo os disparos, já que a mata fechada nos impediu de ver. Nossa posição se

afastava da área, e as proximidades com as forças amigas nos impediam determinar zonas gerais para executar um ataque.



Figura 2. Tiro no para-brisa do helicóptero

Fonte: Autor

Assim, retornamos ao aeroporto após resolver os problemas em completo silêncio, observando os buracos que os impactos causaram na bolha a poucos centímetros da ponta de meus pés. Ao pousar, alertados pelos avisos de rádio, nos esperavam tanto os oficiais da FIB como do *Air Ops* de Monusco. Após um instante deixando que as pulsações retomassem seu ritmo quase normal, verificamos os danos na aeronave e consideramos os passos a seguir, uma vez que a missão não havia conseguido terminar com êxito. Devido ao que aconteceu e ao avançado do dia, não era possível retornar ao local. As falhas elétricas nos impediam utilizar óculos de visão noturna (NVG) e o local não era adequado para operar com segurança, pelo que nosso esforço e resolução foram derrotados pela realidade e os combatentes ficavam novamente deixados ao seu treinamento e sorte.

Posteriormente soubemos que os ataques haviam cessado após nossa chegada e das aeronaves de ataque. Nunca saberemos se foi pela presença das aeronaves, a chegada da noite ou por decisão arbitrária dos combatentes. A sensação era ambígua: por um lado, a sorte de poder voltar sem maiores danos e, por outro, a amarga sensação de não poder cumprir a missão. Embora isso a princípio fosse o mais provável, tínhamos a confiança, a resolução e a esperança de que podíamos fazê-lo.

Aprendendo sempre

Como vimos no início, não todas as tripulações nem todos os militares experimentam as ações de um conflito, nem intervêm nas mesmas ou vivenciam fatos dessa magnitude, sequer em países que participaram de conflitos armados de forma mais assídua, conforme as posições geopolíticas de seus países no concerto mundial. Também tenho claro e presente que além do fato notável de que nossa aeronave sofrera um ataque com danos em uma ação claramente militar, isso não foi o mais importante. Foi produto da conjuntura e da situação e é, definitivamente, nosso trabalho escolhido. Tampouco requereu ações heróicas nem foi resultado de uma perícia nem habilidades extraordinárias da tripulação, mas foi fruto do treinamento e do conhecimento adquirido pelo estudo e pelas experiências na Força Aérea. Mas se estou seguro de que este tipo de vivência ao limite deixa consequências em nossa vida profissional e, claro, em nosso desenvolvimento como pessoa (e digo isso sem nenhuma vaidade) pertencer ao grupo de tripulantes que sobreviveram a um ataque armado direto tampouco está dentro do usual da nossa Força Aérea. Depois de baixar a adrenalina e baixar os batimentos cardíacos, surgem normalmente, a meu ver, as suposições e os “o que teria acontecido se...?”



Figura 3. Equipamento danificado

Fonte: Autor

O que teria acontecido se em vez de uma metralhadora fosse uma granada de RPG?¹⁷ O que haveria acontecido se os disparos houvessem acertado os pilotos? O

que haveria acontecido se tivessem acertado em células de combustível ou controles de voo? Muitas outras perguntas que também motivam e decidem este meu texto.

Pela parte profissional, a FAU se dedicou posteriormente à tarefa de conseguir soluções para mitigar o risco a seus tripulantes. Avaliou-se o uso de blindagem de piso para nosso helicóptero, colocaram-se assentos blindados, procedimentos foram atualizados, conhecimento e a consciência do uso de armamento para auto-defesa, recorreu-se à bibliografia, manuais, métodos de experiências similares e tudo o que institucional ou pessoalmente fosse útil, como os manuais de sobrevivência ou a renovação dos coletes antibalísticos para as tripulações. Também foi vista a possibilidade de sofrer danos, leves ou graves, e até considerou-se seriamente a possibilidade de perder tripulações em ações hostis, possibilidade essa que antes se considerava um tanto remota.

Isso motivou também, com o tempo transcorrido e a reflexão sobre as ações e a tomada de decisões que efetuamos e suas consequências, a vontade e a possibilidade de compartilhar essas experiências com os jovens, difundir a experiência e responder afirmativamente à pergunta inicial de se estamos preparados e dispostos a correr esse risco. Além disso, nestes tempos atuais quem nos diz que em nossos países isso não pode acontecer?

Existe a possibilidade que nos suceda algo similar, contradizendo de algum modo as opiniões, válidas é claro, que às vezes questionam a existência das FF. AA.¹⁸ no mundo e principalmente na nossa região. Essas opiniões partem da premissa que a ausência das forças armadas é sinônimo de ausência de conflitos. E na minha modesta opinião isso não é assim. Além disso, a defesa da soberania de nossos países e ser parte do equilíbrio interno de forças, o crescimento exponencial do crime internacional, o terrorismo globalizado e o narcotráfico, entre outros, fazem que as fronteiras deixem de existir e se tornem permeáveis, e nos deixem enfrentando riscos e ameaças que há um tempo seriam impensáveis. Os conceitos de segurança e defesa trabalhados simultaneamente por alguns especialistas veem nossas Forças Armadas envolvidas na proteção de seu povo e a região de um ponto de vista da segurança - como o apoio e proteção ao povo em desastres naturais, pandemias mundiais, levando sua ajuda em todos os momentos e lugares.

Porém hoje o inimigo é invisível e não distingue uniformes, nem meios, nem fronteiras, nem realidades econômicas. Assim, os esforços devem ser globais, a cooperação internacional reforçada, os contatos e intercâmbios mais fluidos e o espírito de colaboração deve manifestar-se permanentemente. Definitivamente, todas as ações que buscam esse estado de bem-estar das populações, esse estado de paz desejado e que está de acordo com as expectativas é que as Nações Unidas buscam em seus objetivos. É lá que nós, os militares, nos encontramos como garantidores da paz. Mas como diz nosso José Enrique Rodó¹⁹, não queremos a paz

simplesmente por “incapacidade para a guerra”. Desejamos a paz por “compreendê-la bela e fecunda”. Assim, para ele, devemos estar “aptos para a guerra”, já que a paz não deixa de ser esse ideal maravilhoso e quase inalcançável. Sem desejo de fazer apologia da guerra, já que recordamos sempre que os militares devem lutá-las, devemos entender que a experiência adquirida de nossas mulheres e homens no cumprimento de missões de paz da ONU em regiões complicadas, seu compromisso e dedicação, seu esforço e sacrifício de sua própria vida, sua entrega e uma permanente vocação para a paz, são parte dessa aptidão e atitude para guerra ou assim deveriam ser; voltada para as novas gerações que treinam, se preparam e enfrentam dia a dia os riscos da profissão militar com orgulho e adquirem o desenvolvimento profissional e humano em benefício dos mais desprotegidos. □

Notas

1. Helicóptero utilitário, bimotor, de fabricação norte-americana pela fábrica Bell.
2. Missão das Nações Unidas na Etiópia e Eritreia.
3. Medical evacuations.
4. Casualty Evacuations.
5. Resolução da Assembleia Geral Nº 2098/28 de março de 2013.
6. Forças Armadas da República Democrática do Congo.
7. <https://www.refworld.org/es/pdfid/54be50f24.pdf>.
8. Encontrados por Monusco e trasladados a Beni ou Goma. A Uruavu efetuou algumas dessas operações.
9. Helicóptero anticarro sul-africano fabricado pela empresa sul-africana Denel Aerospace Systems.
10. Helicóptero de ataque de origem russa e utilizado por uma centena de países, fabricado por Mil.
11. O Atlas Oryxes é um helicóptero utilitário de tamanho mediano fabricado por Atlas Aircraft Corporation (agora Denel Aviation) da África do Sul.
12. Piloto, co-piloto, mecânico de voo, resgatista/artilheiro.
13. Comandante das forças militares empregadas na missão.
14. <https://www.elpais.com.uy/informacion/helicoptero-fau-alcanzado-fuego-hostil-congo.html>.
15. Esquis apenas apoiados no solo, helicóptero com um pouco de potência aplicada.
16. Letter of agreement.
17. RPG-7 Lança-granadas de origem soviética e armamento das forças rebeldes no Congo.
18. Forças Armadas.
19. Rodó, José Enrique 1871-1917, escritor e político uruguaio.



Coronel Andrés Leal, Força Aérea Uruguaia

Atualmente serve como Comandante do Contingente Uruavu implantado na RDC. Egresso da Escola Militar da Aeronáutica em 1996, é também Oficial de Estado Maior da Aeronáutica e realizou o Curso Superior de Defesa da Escola de Comando e Estado Maior da Aeronáutica. Com 3.400 horas de voo, das quais 3.000 em helicópteros, e cerca de 1.600 horas em céus africanos, é Piloto Comandante de variadas aeronaves de asas fixas e rotativas. Possui sete alocações em missões de Paz da ONU na Eritrea, Etiópia e RDC, acumulando 60 meses em área de missão como tripulante da aeronave Bell 212.