

# Vinte anos da entrada da Força Aérea Uruguaia nas operações aéreas das Nações Unidas: rumo à África

CORONEL ANDRÉS LEAL, FORÇA AÉREA URUGUAIA



Vinte anos após a entrada da Força Aérea Uruguaia nas operações aéreas da Organização das Nações Unidas (ONU), um integrante do primeiro contingente mobilizado na África fala em primeira pessoa sobre sua experiência a fim de registrar esse episódio, que causou uma mudança na doutrina de mobilização de aeronaves (neste caso, aeronaves de asas rotativas) e permitiu, posteriormente, empregar novos meios em outros países em conflito, como o Haiti e o Congo.<sup>1</sup> Já se passaram várias gerações desde então, e gostaríamos de lembrar que, como tudo um dia acaba, segundo o ditado popular, tudo também tem um começo. Trata-se de um caminho que não está isento de sacrifícios, esforços, lições aprendidas e experiências vividas, e que muita gente já trilhou a fim de torná-lo mais transitável para quem busca o desenvolvimento profissional. Com base na perspectiva do tempo decorrido,

é possível apreciar verdadeiramente a grandiosidade e o legado gerados por algo que, inicialmente, talvez parecesse uma aventura louca.



Arturo Pérez Reverte, prolífico escritor de livros de ficção e correspondente de guerra por mais de 20 anos, tendo coberto diversos conflitos, relatou em uma entrevista a relação existente entre o personagem de seu último romance e a guerra. A história, que fala da participação circunstancial de um engenheiro de minas no conflito revolucionário do México no início do século 20 e da ambiguidade de seus sentimentos, bem como das variações que esse conflito gerou em sua vida, é analisada pelo autor, segundo o qual há dois tipos de gente quando se trata da relação entre o ser humano e a guerra. Resumindo suas palavras, em sua opinião, existem aqueles que precisam dessa adrenalina permanente para viver e aqueles que, como ele, utilizaram-na como escola de vida. Sem pretender contradizê-lo e na minha humilde opinião, considero que também existam pessoas que misturam essas duas visões, representando o ponto mediano dessa relação tão particular entre o ser humano e os conflitos armados.<sup>2</sup>

Vivenciei uma zona de conflito pela primeira vez em 2003, quando ocorreu a primeira mobilização de meios aéreos e pessoal exclusivo da nossa força aérea para auxiliar a ONU na disputa entre dois países: Etiópia e Eritreia, no Chifre da África. Já se passaram 20 anos desde essa mobilização, que foi um divisor de águas na vida do nosso esquadrão de helicópteros, bem como da nossa força aérea como

um todo. Pessoalmente, eu tinha pouco mais de 30 anos e detinha uma certa experiência na profissão aeronáutica, com poucos conhecimentos sobre a região e o sistema da ONU, mas com uma grande necessidade de sair da zona de conforto e conhecer um pouco mais do mundo. Proveniente de um país que felizmente não precisou solucionar suas controvérsias de outra maneira além da via diplomática, as possibilidades de operar em áreas hostis ou zonas de conflito, em guerras declaradas ou não, mas com grupos em disputa, eram algo muito distante para mim. Sem que fosse a nossa vontade, uma vez que, como militares, preferimos a paz e trabalhamos para defendê-la, a possibilidade de desenvolvimento profissional e da aplicação do treinamento na prática estava longe do nosso cotidiano.



A perspectiva do tempo permite-nos enxergar essa experiência de outra forma hoje; podemos analisá-la e contemplá-la a partir de outra magnitude, bem como valorizá-la plenamente. Foi e acredito que continue sendo importante, pois representa a primeira experiência da nossa força aérea com a mobilização de meios aéreos para operar sob o estandarte da ONU em uma zona de conflito, além de ter

sido a porta de entrada para todas as demais experiências das nossas tripulações durante o desenvolvimento da atividade.

Foi importante porque nos levou a países em guerra: a uma zona de operação cheia de desafios, perigos e riscos onde pudemos desenvolver a nossa vocação, atuando em um ambiente operacional complicado. Estávamos em meio a um conflito real, no qual se aplicavam o treinamento e os manuais, ingressando no sistema da ONU, que exigiu que operássemos junto com países muito distantes geográfica e culturalmente, o que constituiu um grande desafio institucional e pessoal.

O nosso destino eram dois países: por um lado, a Eritreia, da qual não sabíamos nada até então, e, por outro, a Etiópia. A lembrança de imagens em boletins informativos, de crianças acossadas pela fome crônica e pela sede insaciável, foi a primeira imagem que me veio à memória em relação a este último país. Um conflito entre nações irmãs, quase iguais, antigas, aparentadas pela pobreza, desérticas e distantes. Uma luta por territórios e por uma saída ao mar, na qual relações culturais muito antigas se misturaram com tecnologias de última geração, terras quase sagradas, homens e mulheres orgulhosos de sua história, sua religião, sua forma de vida: tudo parece estar misturado aqui, confuso em tempestades de areia e rios sem água.

A chegada a Asmara, Eritreia, a bordo de um Hércules C-130, carregando um helicóptero Bell 212, por si só já foi uma grande aventura. O desconforto da viagem, as escalas feitas apenas para reabastecer os tanques de combustível e trechos que pareciam eternos foram preparando-nos para o que estava por vir. Desembarcar do avião com a brisa africana invadindo-nos, quente e cheia de aromas, especiarias, suor, pobreza extrema e dor, foi a primeira impressão, dessas que nunca esqueceremos, mas que continuava nos atraindo com o que viríamos a encontrar. No lado eritreu, uma suntuosa catedral cristã contrasta com um monumento ao calçado de borracha estilo sandália, símbolo orgulhoso da recuperação da independência do país. Com essas sandálias, “lutamos contra uma potência”, como nos diziam, orgulhosos. E, do lado etíope, os obeliscos majestosos de Axum, de 1.700 anos de idade, testemunhas da grande história imperial do país, são sobrevoados por um avião não tripulado repleto de sensores.

Enquanto isso, estávamos alojados em Asmara, capital da Eritreia, uma cidade que ostentava sua arquitetura italiana e que ocasionalmente nos lembrava a distante cidade de Montevidéu, com uma população em geral amável e afetuosa, embora às vezes temerosa e desconfiada, com importantes diferenças entre gerações, mas muito orgulhosa de sua cultura, sua história e seu valor.

Nessa cidade, foi necessário iniciar a construção de um acampamento que permitisse abrigar o nosso contingente. Antes disso, ficamos em um acampamento temporário com uma população mista de observadores militares e contingentes de

diversas partes, essencialmente africanos e muçulmanos, que nos permitiram chegar mais perto dessas culturas até então desconhecidas, exigindo que aprendêssemos usos e costumes diferentes do nosso modo de vida rio-platense. Em um mundo no qual estávamos começando a falar de globalização, logo após o surgimento da internet, o contraste e as diferenças culturais foram introduzindo-nos em um novo sistema, e começamos a ver as coisas de outra maneira, com uma forma de trabalhar diferente, uma forma de pensar diferentes, e onde conceitos e paradigmas arraigados na nossa formação começaram a mudar e adaptar-se inexoravelmente. Estávamos na África e em um mundo que se abria, a África dos livros e enciclopédias, dos animais, da selva, da savana, dos safáris, dos pores do sol mágicos em cartões postais estilizados. Desde o princípio, ao descer da aeronave na qual viajamos por quase três dias, já entramos em contato com uma realidade diferente da que havíamos aprendido.



Estávamos criando um marco para a Força Aérea Uruguaia, sendo a primeira mobilização com os nossos meios aéreos, terrestres e de pessoal a serviço da ONU em uma missão de paz. Carregávamos uma grande responsabilidade: precisávamos cumprir o que havíamos aprendido no esquadrão de voo, honrar o que os nossos ancestrais nos haviam repassado, embora a realidade fosse muito diferente,

e, principalmente àquela época, tínhamos que abrir novos caminhos e viver as nossas próprias experiências, sendo nós que marcaríamos esse caminho para os nossos sucessores.

Após obter a devida autorização do parlamento do nosso país, deparamo-nos com a problemática da logística: o planejamento e aquisição de todo o necessário para a construção do acampamento; a manutenção por um tempo prolongado e o funcionamento desse acampamento; os materiais para compor o equipamento pessoal; o material médico necessário, os medicamentos, as peças de reposição aeronáuticas; a seleção e formação do pessoal; e tudo o que fosse necessário para poder operar nas condições exigidas pela ONU. A Força Aérea Uruguaia como um todo precisou inserir-se em um mundo novo, no qual havia outros prazos e outros requisitos. Assim começou todo o ciclo de planejamento e, diante da iminência da mobilização, dobraram-se os esforços para minimizar os tempos e conseguir cumprir o que havia sido acordado. O desconhecimento sobre o lugar onde a mobilização ocorreria incitou uma busca por informações, fosse do ponto de vista meramente operacional, passando pelo sanitário, climático, usos e costumes, geografia e religião, e absorvendo avidamente os conselhos necessários e úteis dos que nos ofereciam sua experiência nessas ou em outras terras a serviço da ONU. Além disso, precisávamos dar continuidade aos treinamentos de voo, conferindo uma importância relativa ao treinamento com óculos de visão noturna, o que tornou as nossas jornadas mais extensas, passando várias noites e madrugadas no campo de treinamento e nas serras, na tentativa de aperfeiçoar manobras, padronizar procedimentos de voo e, acima de tudo, conseguir refinar as técnicas de resolução de falhas e emergências.

Então, chegou o momento da mobilização. Com o nosso Hércules C-130 e um L-100 da Força Aérea Argentina contratado pela ONU, deu-se início ao processo: o plano seria colocado em prática. Um mês depois, partiu o segundo helicóptero para encerrar a mobilização e começar a operar de forma definitiva com ambas as aeronaves e a equipe completa.

Com dois helicópteros Bell 212 já em operação, o tempo era dividido entre treinamentos diurnos e noturnos, iniciando-se o que talvez tenha sido o processo mais difícil de todos: fazer com que confiassem em nós. Sem experiência prévia em missões da ONU e com pouca experiência no novo ambiente operacional, aos poucos as nossas tripulações foram fazendo o que sabiam fazer melhor: colaborar para a proteção da vida humana. Tivemos que lidar com as vicissitudes do meio ambiente hostil; de uma meteorologia difícil, em constante mudança e com poucas possibilidades de previsão; das montanhas desérticas; das tempestades de areia; da escuridão cheia de desafios; das baterias de defesa que apontavam seus armamentos na nossa direção; dos rastreadores à noite, ao longo os vários quilômetros

de trincheiras escavadas nas rochas das fronteiras da zona neutra; dos campos minados próximos às zonas de aterrissagem... E também precisamos lidar com o desconhecimento da equipe de solo de outros países sobre a nossa capacidade de operar com visores, insistindo no uso correto do material de iluminação e tentando evitar os holofotes das sentinelas que tentavam localizar o nosso helicóptero.

Acostumados com as quatro estações típicas do nosso país, também tivemos que aprender que havia ali duas temporadas claramente marcadas. Na temporada seca, nós nos deparamos com a aridez do terreno, a neblina (que limitava a nossa visibilidade permanentemente) e toda a poeira e areia dos *helipads* (helipontos), que conspiravam perigosamente com a segurança. Já na temporada de chuvas, enfrentamos grandes tempestades com um volume enorme de água e vento, as nuvens que ocultavam as montanhas e cobriam os vales, e a possibilidade de enxergar o terreno.

Assim, lentamente, fomos gerando o vínculo de confiança necessário entre as autoridades de operações da ONU e a nossa mobilização. Gente com muita experiência em operações aéreas e em conflitos começou a notar que o nosso trabalho era profissional e dedicado, que fomos contornando as dificuldades com empenho e valentia, e que sempre priorizávamos a segurança e a proteção da vida dos integrantes da organização mobilizados na região: observadores militares, equipes de remoção de minas e todos os que precisavam do nosso apoio.

Começamos a ver os frutos do treinamento e, mais importante ainda, começamos a considerar aspectos que até então não havíamos contemplado com tanto empenho e precisão: o voo em zonas montanhosas; o estudo de manuais com instruções referentes a operações em zonas empoeiradas ou arenosas com risco de *brownout* (nuvens de poeira intensas e ofuscantes levantadas pelo rotor do helicóptero durante as mobilizações e aterrissagens); a aterrissagem em lugares elevados e precários; e até o uso exaustivo dos gráficos, que nos permitia ver que os limites eram muito semelhantes aos reais e que a margem que determinavam era escassa. Acostumados com o nível do mar, onde esses limites nos pareciam distantes, e agora operando a quase 8 mil pés de altura em Asmara, as capacidades foram reduzidas, sendo necessário aplicar todo o conhecimento e experiência para tirar o máximo proveito das nossas aeronaves. Então, fomos conquistando essa confiança necessária, o que fez com que fôssemos mobilizados em missões não apenas de evacuação médica ou de treinamento diurno e noturno.

Nesse aspecto, a capacidade de operar com óculos de visão noturna foi a culminação de um processo iniciado por volta de 1997-1998, com a aquisição do material, a formação de pilotos e técnicos, e instrutores formados em Fort Rucker, EUA. As trocas de experiências e mobilizações conjuntas com outros países fizeram com que o nosso esquadrão e a Força Aérea Uruguaia obtivessem um grande

diferencial em relação a outras unidades de helicópteros da região e do mundo. Jornadas extensas de treinamento e capacitação ensinaram-nos a utilizar os dispositivos com segurança. Tudo isso foi um produto da visão de alguns oficiais, que enxergavam a floresta em vez de cada árvore individualmente e que já haviam entendido que o futuro estava em contar com a noite como uma aliada e poder operar 24 horas por dia. Tratava-se de um grande desafio e de uma maneira de estar mais ainda a serviço dos cidadãos de forma quase permanente. Isso levou a ONU, diante da retirada dos helicópteros italianos que operavam no Chifre da África, escolhesse-nos para substituí-los na operação de evacuação médica em qualquer condição climática.

Paralelamente aos treinamentos de voo, as aulas teóricas e as conversas com alguns oficiais das forças armadas e do nosso exército nacional, que estavam presentes na região como observadores militares, inseriram-nos nesse mundo diferente e, até hoje, muito distante. As dificuldades de um sistema logístico que ficou muito mais complexo em relação ao que havíamos vivido até então levaram-nos a enfrentar um desgaste dos equipamentos antes do previsto, o que tornou o planejamento da manutenção mais complicada. As aeronaves começaram a voar muito em comparação com o que vínhamos fazendo no nosso país, e em condições diferentes. As distâncias e dificuldades de acesso à zona tornavam ainda mais difícil deixar as máquinas em condições de operar. Somente uma companhia aérea internacional transportava cargas a essa época, com frequência reduzida e de forma muito limitada.

Um grande trabalho dos técnicos de manutenção e um planejamento do abastecimento permitiram, embora com dificuldades, contar pelo menos com uma aeronave em condições de operar por quase todo o período e as duas durante a maior quantidade de tempo possível. Isso também nos permitia operar com segurança, principalmente à noite, pois éramos o único meio de resgate com capacidade de operar com visores noturnos, o que nos transformou no nosso próprio sistema de busca e salvamento em casos de emergência.

Além de todos os inconvenientes, a distância da família, os problemas de comunicação e a convivência permanente tornaram a adaptação ainda mais complexa. Houve muitas dificuldades, mas também muitos momentos de comemoração e alegria. Não se tratava apenas de enfrentar problemas e tentar solucioná-los. A satisfação decorrente de missões cumpridas com segurança; contribuir para melhorar a qualidade de vida dos que se encontravam mobilizados em um território hostil; a proteção da população civil; o apoio permanente 24 horas por dia aos integrantes da missão de paz; o reconhecimento por tarefas cumpridas além do exigido; a convivência harmônica entre todo o pessoal; e as interações com os nativos, que nos permitiram os conhecer um pouco melhor e saber mais sobre suas

vidas e dificuldades cotidianas (que excediam em muito as nossas); tudo isso foi transformando essa missão em uma das experiências mais enriquecedoras que já pude almejar.

Em lugares desse tipo, aprende-se a ser um pouco mais tolerante, a conhecer seus próprios limites e a ceder quando necessário para obter benefícios coletivos. Aprendemos a conhecer os demais e, acima de tudo, a nós mesmos. A conhecer uma parte dura do mundo: vidas marcadas pelo infortúnio da guerra, mas que nos ensinam coisas que jamais veríamos ou apreciaríamos de outra forma.

Profissionalmente, também aprendemos bastante: a conhecer as aeronaves, obtendo delas o maior rendimento possível dentro de seus limites; a valorizar a importância de um planejamento adequado, do conhecimento como valor fundamental para uma perícia eficiente; e a confiar nas tripulações, na importância de saber que o outro fará exatamente o que tem que fazer e no momento certo. Conhecemos o voo em montanhas, a aterrissagem em áreas com muita poeira e confinadas, e como explorar as capacidades noturnas com segurança. Sabíamos que tínhamos a confiança do pessoal mobilizado, que podia realizar suas tarefas com a tranquilidade de saber que, diante de qualquer inconveniente, a qualquer momento, poderia contar com as nossas tripulações e aeronaves.

Soubemos, acima de tudo, criar o espaço necessário para que as tripulações que nos sucederam pudessem enfrentar suas próprias dificuldades e desafios pelo menos com um pouco mais de conhecimento e contando com o compartilhamento das nossas experiências: as difíceis, que foram muitas, mas também as gratificantes e enriquecedoras, que também não foram escassas.

Felizmente, depois de um ano incrível, pudemos voltar aos nossos lares com a satisfação de ter cumprido boa parte das expectativas que haviam sido depositadas em nós, atuando como pioneiros para inserir a Força Aérea Uruguaia no sistema da ONU com meios aéreos, bem como na comunidade internacional que pretende, de alguma forma, levar um pouco de paz a zonas de conflito no nosso planeta.

Este artigo tem a intenção de ser uma homenagem modesta aos homens e mulheres da Força Aérea Uruguaia que foram pontuais na mobilização dos meios aéreos em terras distantes e que souberam navegar por esses céus, que, apesar de ter a mesma cor, são diferentes. Outro objetivo do artigo é salientar a nobreza das aeronaves mobilizadas, sua enorme versatilidade e, como dizem às vezes os pilotos, sua “alma”. Respondendo nos momentos adequados aos nossos requisitos, elas satisfizeram as exigências e se aproximaram de seus limites da melhor forma possível. Graças a seu rendimento, essa primeira mobilização colaborou com grande parte das quase quatro mil horas voadas e 62 *MEDEVACS* realizadas com sucesso no decorrer da missão, metade das quais foi realizada no período noturno. O conhecimento da nossa atuação por parte das autoridades da ONU também

permitiu que fôssemos considerados para a mobilização posterior na República Democrática do Congo, que continua até o presente. □

### Notas

1. Diego GonnetI e Diego Hernández, “Uruguayan participation in UN peace operations: An underestimated international insertion tool (Participação do Uruguai nas operações de paz da ONU: uma ferramenta de inserção internacional subestimada)”, *SciELO*, Vol. 4, 2008, [http://scialsciences.scielo.org/pdf/s\\_cclae/v4nse/scs\\_a03.pdf](http://scialsciences.scielo.org/pdf/s_cclae/v4nse/scs_a03.pdf).

2. Javier Márquez Sánchez, “Arturo Pérez-Reverte: ‘In war there is no gastronomy, there is survival. I’ve seen people fight over a piece of bread, but fight with blows, or over a drink of running water’ (Arturo Pérez-Reverte: ‘Na guerra, não há gastronomia, há sobrevivência. Já vi muita gente brigar por um pedaço de pão, e brigar com golpes de verdade, ou por um gole de água corrente’)”, *Tapas*, 2 de novembro de 2023, <https://www.tapasmagazine.es/en/tapas-interview-arturo-perez-reverte1/>.

#### **Coronel Andrés Leal, Força Aérea Uruguaia**

O Cel. (Av.) Andrés Leal atualmente presta serviços ao Estado Maior da Força Aérea Uruguaia. Formado na Escola Militar de Aeronáutica em 1996, ele também é Oficial do Estado Maior Aéreo e concluiu o Curso Superior de Defesa da Escola de Comando e Estado Maior Aéreo. Com 3.700 horas de voo, das quais três mil foram em helicópteros e cerca de duas mil horas foram voadas em céus africanos, é o piloto comandante de diversas aeronaves de asas fixas e rotativas. Completou oito mobilizações em missões de paz da ONU na Eritreia, Etiópia e República Democrática do Congo, tendo acumulado quase 70 meses em áreas de missão como tripulante da aeronave Bell 212. Em sua última mobilização, ocorrida no ano de 2021, comandou a Unidade de Helicópteros (URUAVU) na República Democrática do Congo.