

A Força Aérea Brasileira na missão de estabilização das Nações Unidas no Haiti

A dependência de uma aeronave de transporte estratégica

DOUTOR EDUARDO SOL OLIVEIRA DA SILVA

CORONEL NELSON AUGUSTO BACELLAR GONÇALVES, Força Aérea Brasileira

Introdução

Logo após a 1ª Guerra Mundial, o avião passou a ser utilizado como meio de transporte, ajuda humanitária e comunicação. Mas, somente em 1938, às vésperas da 2ª Grande Guerra, a Força Aérea Inglesa admitiu a utilização das aeronaves de transporte para a movimentação de tropas entre teatros de operações. Tal atividade seria mais tarde conhecida por transporte aéreo estratégico. A participação dessas aeronaves no segundo grande conflito mundial teve um importante papel na movimentação e no ressurgimento das tropas, sendo que a primeira e maior operação de ajuda humanitária da História, a Ponte Aérea para Berlim, ocorreu logo após o término desse conflito.

A partir de então, os aviões de transporte passaram a contribuir em graus de importância cada vez maiores, nas guerras que se sucederam, realizando o transporte aéreo logístico. Atualmente, as aeronaves militares de transporte, além de realizarem ações de defesa de seu próprio Estado participam, ativamente, de diversas operações em atendimento a Organismos Internacionais de Paz. As aeronaves militares com grande capacidade de carga e operação a longas distâncias se tornaram veículos especiais para a projeção de poder de uma nação.

Os Estados Unidos da América (EUA) pautam sua Política de Transporte Aéreo em 4 (quatro) postulados:

- A frota comercial de linhas aéreas é o coração da frota nacional de transporte aéreo.
- O papel do componente militar da frota de transporte aéreo é fazer o que as aeronaves de transporte comerciais ou as tripulações civis não podem ou não irão fazer.
- O componente militar deve ser equipado com aeronaves especialmente projetadas para seu papel.
- E as operações de transporte aéreo representam uma continuidade que deve estar sob as ordens de um comando operacional e administrativo únicos (OWEN, 1997).

No Brasil, são adotados os mesmos postulados dos EUA para a sua “Aviação de Transporte” (civil e militar) uma vez que são elementos constitutivos do Poder Aeroespacial Brasileiro, entre outros segmentos da sociedade, a Aviação Civil e a Força Aérea Brasileira (FAB).

Em função de suas atribuições e responsabilidades, a FAB necessita estar equipada com múltiplas aeronaves, capazes de realizar diferentes ações, com destaque para a Ação de Transporte Aéreo Logístico que consiste em empregar Meios de Força Aérea para deslocar pessoal e material de interesse para as operações militares ou ações governamentais. Entretanto, as mesmas aeronaves que cumprem Ações de Transporte Aéreo Logístico, em apoio às Operações de Paz da

ONU, necessitam ser capazes de cumprir um extenso rol de outras ações (ou missões) em apoio à própria Força Aérea e às Forças Singulares, à Defesa Civil, no combate a epidemias, campanhas e catástrofes naturais. Desta forma, a FAB necessita de uma diversificada frota de aviões de transporte para satisfazer às necessidades da Nação.

Algumas ações ocorrem simultaneamente aos compromissos que o Brasil assume ao participar de Operações de Paz da ONU. Os voos ao Haiti, por ocasião do terremoto de 2010, foram um claro exemplo, pois ocorreram, paralelamente, ao apoio logístico às tropas brasileiras que já participavam, naquele mesmo país, da Missão de Estabilização das Nações Unidas no Haiti (MINUSTAH). As Forças Armadas brasileiras têm sido cada vez mais empregadas como instrumento da Política Externa do país.

As estratégias para o alcance dos Objetivos Nacionais de Defesa, estabelecidos pela Política Nacional de Defesa (PND), sofrem inevitável influência de fatores internos e externos ao país, tais como: a economia, a segurança, as relações entre os Estados, sinalizando, ao longo do período de um governo, mudanças de direção para algo que foi preestabelecido. Independente do país, afetam a sua Política de Defesa, fatores econômicos que obrigam seus governantes a redirecionarem seus gastos para uma prioridade distinta da desejada e planejada em um momento inicial. Rudzit e Casarões (2015, p.34) evidenciam que “a Política de Defesa no Brasil pode e deve ser concebida como uma Política de Governo”.

A distância entre as Políticas de Defesa e Externa vem sendo minimizada pela ainda recente criação do Ministério da Defesa e pela edição de sucessivos documentos de Política e Estratégia de Defesa que fortaleceram a relação entre a Defesa e a Diplomacia, bem como incentivaram a participação das Forças Armadas em operações internacionais, humanitárias e de manutenção da paz.

Assim, a partir de 2003, o Brasil procurou representar um papel mais ativo nas relações internacionais, almejando uma vaga no Conselho de Segurança da ONU (CSNU). Com essa meta e a fim de demonstrar sua capacidade de liderança, assumiu diversas responsabilidades internacionais, a exemplo da liderança militar da missão de paz no Haiti. Cada vez mais, o Brasil precisará estar engajado e honrar os compromissos perante os Organismos Internacionais que buscam manter a paz mundial. Dessa forma, o Brasil necessita do respaldo de suas forças militares para prosseguir muito além do exercício da simples diplomacia.

Participação da FAB na MINUSTAH

A participação brasileira na MINUSTAH é o principal envolvimento do Brasil em operações de manutenção da paz. O Brasil é o maior contribuinte de tropas para a missão, tendo enviado mais de 9.000 (nove mil) soldados, graduados e oficiais ao país e chegou a manter, em determinado período, um contingente de 2.000 (dois mil) militares de suas Forças Armadas. Atualmente, possui cerca de 1.430 (mil quatrocentos e trinta) militares e 10 (dez) policiais no terreno. Em março de 2015, a ONU propôs opções para a substituição da MINUSTAH, em 2016, por missão menor e mais especializada, embora já tenha determinado a redução do efetivo militar total da missão, de 6.270 (seis mil duzentos e setenta) para 5.021 (cinco mil e vinte e um) (BRASIL, 2015b).

Nas Operações de Paz, a ONU realiza a troca dos contingentes, somente uma vez ao ano. Entretanto o Brasil tem o entendimento de que a tropa deve ser revezada a cada período de seis meses. Tal procedimento tem, entre outras razões, o objetivo de obter o melhor desempenho dos militares, promover a oportunidade da experiência a um número maior de voluntários, evitar o desgaste da tropa, problemas disciplinares e outras situações indesejadas, que repercutiriam negativamente para o país. Esse é uma conduta da qual o Brasil não se afasta, adotada desde a sua primeira participação com tropas, na Operação UNEF I, no Canal de Suez, em 1957. Assim

sendo, por opção do Brasil, o revezamento das tropas se dá com os meios de transporte de suas próprias Forças Armadas. Em geral, da Marinha do Brasil e da FAB.

Nesse sentido, coube à Aeronáutica, na MINUSTAH, por meio da FAB e de seus aviões de transporte, realizar o apoio aéreo logístico das tropas brasileiras. Para tanto, suas aeronaves, doutrinariamente, cumprem as Ações de Transporte Aéreo Logístico. Cabe, contudo, ressaltar que não é possível pensar a MINUSTAH sem considerar a catástrofe ocorrida com o terremoto de 2010, de alta magnitude, que abalou o Haiti, física e socialmente, matando mais de 100.000 (cem mil) pessoas, inclusive diplomatas e militares da tropa brasileira, o que reduziu, substancialmente, os resultados sociais até então obtidos naquela missão, obrigando a FAB a aumentar o esforço aéreo ante aquela nova situação.

O terremoto demandou um aumento significativo da presença militar brasileira no Haiti. No mês do abalo sísmico, a Força Aérea chegou a montar um Hospital de Campanha em Porto Príncipe, onde atendeu a 16.011 (dezesesseis mil e onze) pessoas, sendo transportados gêneros alimentícios, medicamentos e até água potável. Dessa vez, além das aeronaves Boeing KC-137 e C-130 Hércules, empregadas na Operação MINUSTAH, também foram envolvidas outras aeronaves, em particular o C-105 Amazonas e o C-99A, em função da extrema necessidade, imposta pela catástrofe ocorrida simultaneamente à Operação (BRASIL, 2015c).

De 2004 a 2013, período em que o KC-137 (aeronave de transporte estratégica) atuou na MINUSTAH, foram realizadas 158 (cento e cinquenta e oito) missões por essa aeronave, no cumprimento de ações de transporte aéreo logístico. Com a saída de operação do KC-137, em virtude do fim de sua vida útil, naquele mesmo ano de 2013, a troca da tropa foi concluída pelas aeronaves C-130 Hércules. Em acordo com a ONU, os dois revezamentos de contingentes de 2014 e o primeiro de 2015 ficaram a cargo da própria ONU. Para o segundo revezamento de 2015, houve a contratação pelo Brasil de uma empresa aérea comercial. Essa alteração nos meios aéreos para a troca dos contingentes demonstrou a significativa importância de a FAB possuir, em suas fileiras, uma aeronave de longo alcance e de grande capacidade para o transporte de carga e de passageiros.

Na MINUSTAH, no período de 2004 a 2014, foram executadas pelas aeronaves de transporte da FAB, 473 (quatrocentas e setenta e três) missões ou ações de transporte aéreo logístico, voadas 9.703h50min, transportadas 5.193,385 toneladas de material e 58.232 (cinquenta e oito mil duzentos e trinta e dois) passageiros (militares das Forças Armadas, policiais e civis).

Esse esforço aéreo esteve distribuído da seguinte forma:

- a. As aeronaves C-130 realizaram mais de 50% dos voos, apesar de não serem as aeronaves de maior porte na Operação.
- b. As aeronaves C-105 foram as menos utilizadas, apesar da sua capacidade de carga ser praticamente o dobro das aeronaves C-99A.
- c. As aeronaves C-130 voaram mais que o dobro das aeronaves KC-137, transportaram 60% da carga total, destinando-se ao KC-137, aeronave de transporte estratégico, o transporte de 66% de todo o efetivo deslocado na Operação.

Nos momentos de troca dos contingentes, a frota de aeronaves C-130 poderia ter sofrido uma grande sobrecarga, com risco de comprometer a qualidade do apoio aéreo logístico da FAB na Operação MINUSTAH, se não houvesse ocorrido uma significativa participação das aeronaves KC-137.

Por todo esse esforço, a Operação passou a ser uma grande oportunidade para o Brasil, particularmente para as suas Forças Armadas.

A oportunidade para o Brasil e para a sua Aeronáutica

Historicamente, a diplomacia brasileira se esforçou para obter ampliações do envolvimento do país no sistema internacional e o reconhecimento do Brasil como potência.

As estratégias para alcançar esse objetivo variaram ao longo da história e, em 2004, a intervenção no Haiti mostrou-se uma boa oportunidade, pois se tratava de uma ação regional – foco da diplomacia de Lula – que não dizia respeito a um interesse imediato nacional e, dessa forma, poderia até mesmo se justificar pelos princípios de solidariedade e não indiferença (MATIJASTIC, 2014, p. 157).

Entre as inúmeras motivações que levaram o Brasil a enviar suas tropas para o Haiti, uma delas relaciona-se à intenção de melhorar o peso do país no jogo geopolítico mundial. A possibilidade de conquistar um assento permanente no CSNU é um sonho antigo do Brasil, desde a época do Presidente Getúlio Vargas. O fato de o Brasil chefiar uma missão militar internacional sob a égide da ONU é uma forma de mostrar a sua competência e capacidade de liderança regional, mais, ainda, uma substancial vocação para ajuda humanitária. Dessa forma, a MINUSTAH foi visualizada como uma grande oportunidade para o país alavancar um assento fixo no CSNU, mesmo que esse esforço não tenha sido suficiente.

Da atitude solidária de participar da MINUSTAH decorre, naturalmente, para o país e sua Aeronáutica, outra oportunidade de demonstração de seu poder de dissuasão, ao realizar o apoio logístico de suas próprias tropas, de forma independente. O desafio imposto à FAB no apoio logístico às tropas, por meio de suas aeronaves de transporte, traz benefícios diretos para o aprimoramento de sua doutrina de emprego, de sua infraestrutura e de seu sistema logístico, quando exige o melhor dos desempenhos de suas aeronaves, tripulações e equipes de manutenção. É, ainda, mais uma oportunidade de operar de forma real e conjunta com as demais forças armadas brasileiras, além da possibilidade de conhecer novas táticas e técnicas de operação com as forças dos países amigos, participantes da MINUSTAH.

Pode-se observar que decorre uma grande oportunidade para o incremento das relações entre as Políticas de Defesa e Externa do país.

Das duas instâncias diretamente envolvidas, o Ministério das Relações Exteriores e o Ministério da Defesa, o que se tem notado é o uso das Forças Armadas como instrumento da política externa, ainda que as decisões sobre a viabilidade ou não das operações sejam tomadas de comum acordo. No caso, o interesse de ambos tem coincidido: para um, projetar o país como grande agente internacional e, para outro, propiciar oportunidade em ações para as quais foram a vida inteira treinados, mas com poucas chances de serem colocadas em prática (MIYAMOTO, 2008, p. 365).

Em edição especial do Instituto Igarapé, onde são apresentadas algumas reflexões sobre os 10 anos do Brasil no Haiti, o Embaixador Antonio de Aguiar Patriota (2015), representante permanente do Brasil junto à Organização das Nações Unidas declarou que

[...] para o Brasil e os brasileiros que descobriram o Haiti nesses últimos dez anos, militares ou civis, a experiência na MINUSTAH significa via de mão dupla, por sua assistência valiosa ao país, reconhecida pela comunidade internacional e pelo Secretário-Geral da ONU, mas também pelo inestimável aprendizado profissional e a gratificante experiência humana (PATRIOTA, 2015, p. 5).

Por entender que a maior participação na ONU aumenta as chances de projeção internacional do país, por pleitear um assento em seu Conselho de Segurança e pelo histórico de envolvimento do país em missões na América Latina, assim como pela maior aproximação com a América Latina e com os países da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa pela preocupação com o desenvolvimento e a paz, para Diniz (2005, p. 99), é “[...] quase perfeitamente consistente com a recente trajetória da política externa brasileira” a participação e liderança do Brasil na MINUSTAH.

Além disso, o Haiti seria uma oportunidade única para não apenas o Brasil demonstrar maior engajamento com as Operações de Paz da ONU, na medida em que ofertaria menos do que o necessário para

ser um membro do CSNU, mas também para reafirmar e legitimar a liderança brasileira na sua região, tendo também em vista as relações econômicas (REZENDE, 2010, p. 110, grifo nosso).

[...] teriam sido abandonados ou, pelo menos, relativizados princípios tradicionais da atuação diplomática brasileira, em nome de um pragmatismo político imediato e de um pragmatismo comercial indireto. Desse ponto de vista, a participação e liderança brasileira na MINUSTAH podem abrir um importante e significativo precedente para a diplomacia brasileira. Pode ser que se esteja diante de uma inflexão adicional da política externa brasileira (DINIZ, 2005, p. 102).

A atuação da FAB favoreceu a participação das tropas brasileiras na MINUSTAH e, de certa forma, contribuiu para demonstrar, em nível internacional, sua capacidade e competência, que podem ser traduzidas em um determinado grau de poder de dissuasão da própria força aérea, das demais forças armadas e do Brasil em seu todo.

Os possíveis efeitos para a Política Externa Brasileira, decorrentes da atuação do emprego do poder militar brasileiro no Haiti, tendo como um dos atores a FAB, a médio ou longo prazo, podem ser elencados nas seguintes possibilidades:

- De ocorrerem novas participações brasileiras em operações de paz da envergadura da MINUSTAH, ou em outras ações de ajuda humanitária, em virtude dos resultados positivos alcançados pelas tropas brasileiras, reconhecidos internacionalmente, e que foram possíveis, entre outros fatores, mediante a contribuição e atuação das aeronaves, tripulações, pessoal de manutenção e infraestrutura da FAB, com a realização das Ações de Transporte Aéreo Logístico no apoio aos contingentes brasileiros.
- De que o Brasil venha a alcançar o tão almejado status de membro permanente do CSNU, uma vez que o nível de participação do país na MINUSTAH é, sem dúvida, um importante fator contribuinte para essa direção, ainda que sem a garantia, por si só, do alcance desse status, haja vista a dependência de tantos outros fatores condicionantes, particularmente do fortalecimento da Expressão Militar do seu Poder Nacional.
- De uma natural intensificação da liderança regional brasileira e de um fortalecimento da postura nacional diante da valorização do multilateralismo e do respeito ao direito internacional, proporcionando ao Brasil uma destacada posição nos principais foros internacionais, particularmente na ONU.

Uma aeronave de transporte estratégico

Assim como já apresentado, a FAB necessita ter uma diversificada frota de aviões de transporte, em função de vários fatores, entre eles a distinta geografia das regiões do país, a infraestrutura aeroportuária existente e as mais variadas ações (missões) que a essa frota são atribuídas. Aeronaves consideradas para emprego tático, de alcance menor e aquelas para emprego estratégico, de longo alcance. Esses meios aéreos devem, em conjunto, atender às necessidades da nação.

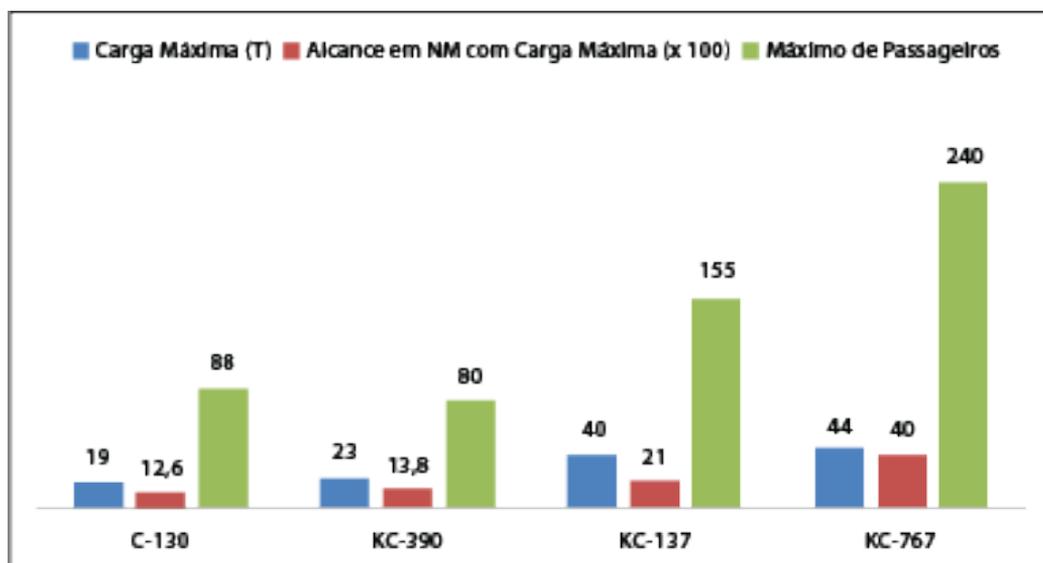
Na ocorrência de catástrofes e desastres naturais em outros países, o Brasil se esforça para colocar à disposição sua ajuda humanitária, sendo quase sempre uma das primeiras nações a se envolver. Levar a bandeira do Brasil a países distantes é também uma forma de projeção de poder.

Destaca-se uma vez mais que o Brasil, em todas as operações de paz das quais participou com tropas, assumiu o compromisso e ficou responsável pelos deslocamentos e apoio logístico de seus próprios militares, policiais e civis que integraram os efetivos em diversos continentes. Para tanto, a FAB fez uso de aeronaves de transporte estratégico, de longo alcance, guardadas as limitações tecnológicas de cada época. Em sua maioria, foram utilizados os seguintes aviões quadrimotores: B-17, C-54G, C-130 e KC-137.

Concomitantemente aos voos em apoio à MINUSTAH, são muitos os exemplos de missões de ajuda humanitária, cumpridas pelas aeronaves KC-137 ao longo do mundo. Duas para a Tailân-

dia, em apoio às vítimas do tsunami; transporte de vacinas e medicamentos para o Peru; transporte de doações às vítimas de um furacão na Guatemala e às vítimas de terremoto no Paquistão; 14 (quatorze) voos para resgate de brasileiros na Turquia, egressos da guerra no Líbano; e 15 (quinze) missões para o próprio Haiti, em apoio às vítimas do terremoto de 2010. Dois outros grandes e importantes movimentos aéreos logísticos, e que não podem deixar de ser mencionados, visto que em prol da segurança coletiva internacional, foram realizados, à época, pela aeronave estratégica de transporte da FAB, o KC-137. São eles: de 1991 a 1997, com 26 (vinte e seis) missões para apoio às tropas brasileiras que compunham as Forças de Paz em Angola; e de 2001 a 2005, com 17 (dezessete) missões em apoio às tropas brasileiras nas Operações de Paz no Timor Leste (RIBEIRO, 2015, p. 58-59).

Com o afastamento total da frota de KC-137, as necessidades de transporte aéreo logístico passaram a ser atendidas com as aeronaves C-130 Hércules, atualmente a maior aeronave de transporte da FAB, mas que possui a metade da capacidade de carga e passageiros do KC-137 (consultar a comparação no Gráfico 1). Além dessa limitação, a maior parcela de sua frota também se encontra em fase final da vida útil. Embora haja a previsão de essas aeronaves serem substituídas pelas modernas KC-390, que se encontram em fase de desenvolvimento e fabricação pela EMBRAER, com chegada à Força inicialmente prevista para o ano de 2016, porém adiada para 2019 em função da redução dos gastos públicos, salienta-se que esses aviões, apesar da extrema modernidade do projeto, cumprirão ações táticas e não estratégicas, uma vez que foram idealizados para realizar as ações inerentes às aeronaves C-130.



Fonte: O autor (dados da pesquisa)

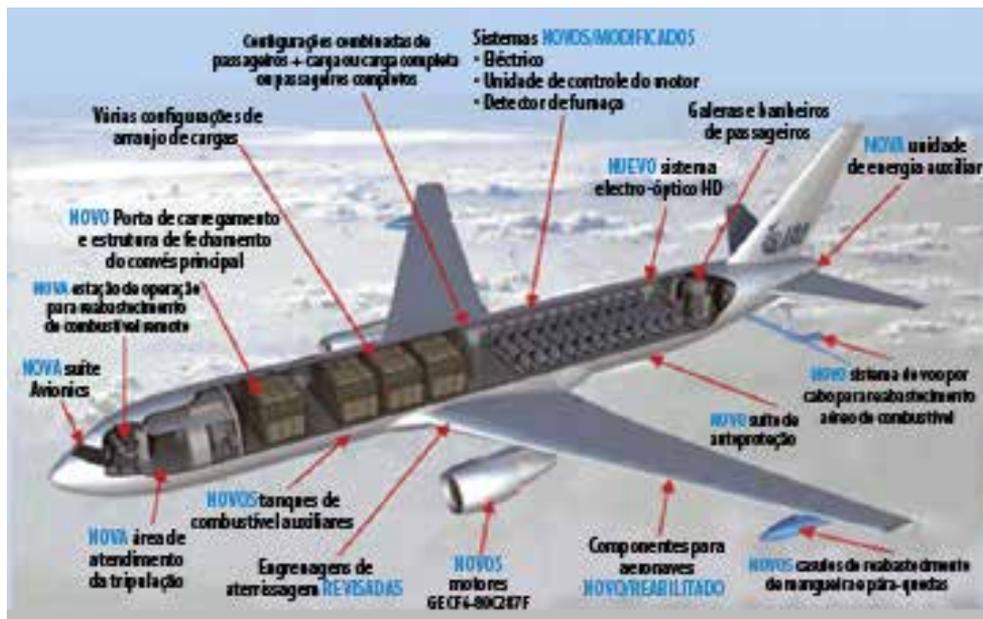
Gráfico 1. Comparativo entre as Maiores Aeronaves de Transporte da FAB na MINUSTAH e seus eventuais substitutos

A partir de 2008, com a perspectiva de final da vida útil do KC-137, a Força Aérea Brasileira passou a desenvolver estudos para escolha de uma aeronave à altura de substituí-la. Mas foi somente no ano de 2012 que o governo brasileiro, por intermédio da Aeronáutica, decidiu iniciar o processo de substituição da aeronave KC-137, em razão de seus altos custos de manutenção, inclusive pelo excessivo consumo de combustível, bem como em razão de suas turbinas produzirem um nível de ruído superior ao que a legislação de muitos países permite, níveis esses baseados em padrões internacionais. Situação que terminou por configurar uma necessidade ime-

diata, com o acidente e perda total de uma das aeronaves KC-137, em missão de apoio à MINUSTAH, em 2013, e a decisão da Aeronáutica pela parada total da frota, em outubro do mesmo ano (RIBEIRO, 2015, p. 58).

O projeto de substituição, que teve por convidadas para participar do processo as empresas Boeing, Airbus Military e a Israel Aerospace Industries Ltd., foi denominado KC-X2. Em 13 de março de 2013, a comissão do projeto KC-X2, que trabalha em favor da substituição dos aviões KC-137, decidiu pela escolha da Israel Aerospace Industries (IAI) como empresa fornecedora das novas aeronaves. De acordo com o Comandante da Aeronáutica, o Projeto é considerado prioritário e a assinatura do contrato para a aquisição das aeronaves depende de uma posição governamental (BRASIL, 2015d).

O projeto da empresa escolhida para o fornecimento da nova aeronave de transporte estratégica foi designado KC-MMTT (Multi Mission Transport and Tanker). A seguir, pode-se observar um mosaico (Figura 1) que apresenta a proposta de uma das empresas consultadas, contendo uma variada gama de equipamentos e sistemas que poderão ser instalados na plataforma de uma aeronave modelo Boeing 767 300ER, versão Extended Range (alcance estendido) da versão 767 300, transformando-o na versão KC-MMTT (RIBEIRO, 2015, p. 58).



Fonte: Indústrias Aeroespaciais de Israel

Figura 1. Panorama geral do programa B767 MMTT oferecido pela Indústrias Aeroespaciais de Israel

A primeira aeronave Boeing 767, convertida para o padrão MMTT, já se encontra em operação na Colômbia. Durante a Operação CRUSEX Flight 2013, ela esteve presente no Brasil, tendo os pilotos brasileiros do 2º/2º Grupo de Transporte, que operavam o KC-137, vivenciado a oportunidade de acompanhamento da operação do KC-767 Júpiter, da Força Aérea Colombiana. A aeronave estrangeira passou duas semanas na Base Aérea do Recife, período em que realizou operações de reabastecimento em voo, de caças colombianos e brasileiros (RIBEIRO, 2015).

A seguir é apresentado um gráfico que compara as capacidades das maiores aeronaves de transporte da FAB, que operaram na MINUSTAH, o C-130 e o KC-137, com os seus eventuais substitutos, o KC-390 e o KC-767, respectivamente.

Uma vez que as aeronaves KC-390 e KC-767 ainda não estão operando na FAB, da análise do Gráfico 1 pode-se deduzir que a aeronave:

- a. KC-390 seja capaz de transportar cerca de 21% a mais da carga máxima da aeronave C-130.
- b. KC-390, com a máxima carga, possa ter um alcance de 9,5% acima da aeronave C-130.
- c. KC-390 venha a transportar 10% menos passageiros que a aeronave C-130.
- d. KC-767, em seu alcance máximo, possa transportar até 10% a mais que a carga máxima do KC-137.
- e. KC-767, com 10% a mais da carga máxima do KC-137, possa ter o dobro do alcance do KC-137.
- f. KC-767 possa transportar até 85 passageiros a mais que a aeronave KC-137, o equivalente a uma aeronave C-130 a mais de passageiros.
- g. KC-767 tenha uma capacidade de transporte de passageiros 3 (três) vezes maior que a da aeronave KC-390.
- h. KC-767 tenha um alcance aproximadamente 3 (três) vezes maior que o da aeronave KC-390.
- i. KC-767 tenha uma capacidade máxima de carga, com o máximo de alcance, 2 (duas) vezes maior que a da aeronave KC-390.
- j. KC-767 tenha uma capacidade máxima de carga, com o máximo de alcance, 2, 3 vezes maior que a da aeronave C-130.
- k. KC-767 tenha um alcance aproximadamente 3,17 vezes maior que o da aeronave C-130.

De acordo com dados do 2^o/2^o Grupo de Transporte, a aeronave terá um custo operacional em torno de 45% menor. O alcance do KC-767 com 43,8 toneladas de carga a bordo é de 4.000 milhas náuticas, o que equivale a um voo direto de Brasília a Portugal ou Espanha, sem escalas. O KC-767 terá a capacidade de voar de Porto Príncipe, no Haiti, até a cidade de Porto Alegre, no Rio Grande do Sul, sem escalas, transportando 47,6 toneladas de carga; e de Londres ao Rio de Janeiro, sem escalas, com 32 toneladas (RIBEIRO, 2015).

Além disso, por ser uma aeronave “multimissão”, terá outras possibilidades de emprego operacionais, em destaque para a enorme capacidade de reabastecimento de outras aeronaves em voo, 3 (três) aeronaves de combate simultaneamente, assim como outro KC-767.

Em entrevista à Revista Tecnologia e Defesa, de 18 de junho de 2015, o Comandante da Aero-náutica, Tenente-Brigadeiro do Ar Nivaldo Luiz Rossato, fez a seguinte declaração:

A FAB e o Ministério da Defesa entendem a importância desse avião. A aeronave tem uma grande capacidade de carga que vai nos ajudar em missões de paz, como no Haiti e no Líbano. Além de missões como a que fizemos em 2005, quando houve uma repatriação de brasileiros do Timor-Leste (ROSSATO PLAVETZ, 2015, p.1).

O Boeing 767 também tem muitas diferenças operacionais em relação a outros 2 (dois) cargueiros da FAB, considerados táticos, o C-130 Hércules e o seu substituto em um futuro próximo, o KC-390. “O C-130 é diferente, é tático e de alcance restrito, voa mais baixo e com velocidade mais lenta. Outra diferença é o reabastecimento em voo. No caso de uma operação no exterior, o 767 consegue acompanhar a velocidade de cruzeiro das outras aeronaves”, explica o Tenente-Brigadeiro do Ar Nivaldo Luiz Rossato (PLAVETZ, 2015, p.1).

Enquanto o contrato de compra não é assinado, o 2^o/2^o Grupo de Transporte, Esquadrão Corsário, ex-operador do KC-137, prepara-se para receber a nova frota. Dez pilotos concluíram o curso de formação em aeronaves de transporte Boeing 767. Os aviadores da FAB tiveram aulas

teóricas, realizaram exercícios em simulador e cumpriram 150 horas de voo, cada um. Três deles atingiram, ainda, a qualificação de instrutor da aeronave. O treinamento, que foi possível graças a um contrato de capacitação operacional com a empresa ABSA – TAM Cargo, uma empresa nacional que utiliza o modelo, iniciou-se em dezembro de 2013 e foi finalizado no início de 2015 (RIBEIRO, 2015, p. 60).

Um contrato inicial entre a IAI e a Aeronáutica foi firmado no início de 2014, mas teve de ser paralisado devido às eleições presidenciais de outubro, para fins de cumprimento às exigências da legislação eleitoral. Atualmente, as partes devem formalizar os detalhes contratuais, que inclui o plano de conversão. Inicialmente, o projeto prevê que o primeiro exemplar seja convertido em Israel, os outros dois no Brasil, pela TAP Manutenção e Engenharia Brasil, em Porto Alegre - RS (PODER AÉREO, 2015).

Considerando-se:

- a. As capacidades da frota de aeronaves de transporte da FAB, que atuou nos últimos 40 (quarenta) anos.
- b. Os resultados totais do apoio logístico prestado pelas aeronaves de transporte da FAB na MINUSTAH.
- c. As aeronaves que, efetivamente, participaram da Operação MINUSTAH, de 2004 a 2014, e as comparações do desempenho, entre elas.
- d. Os prováveis desempenhos das aeronaves KC-390, futuras substitutas das aeronaves C-130, e os prováveis desempenhos das aeronaves KC-767, eventuais substitutas das aeronaves KC-137, apresentados no Gráfico 1.

Conclui-se que:

- a. A atual frota de aeronaves C-130, por si só, não será capaz de suportar todo o esforço realizado pelas aeronaves KC-137, em uma nova Operação da envergadura da MINUSTAH.
- b. As aeronaves KC-390, por haverem sido projetadas para um desempenho pouco acima das aeronaves C-130, também não terão essa capacidade.
- c. Somente com uma frota de aeronaves de transporte estratégicas, de longo alcance e grande capacidade de carga, a FAB poderá realizar o apoio logístico às tropas brasileiras, em futuras Operações de Paz, no nível e na complexidade da MINUSTAH.

Conclusão

O Poder Militar brasileiro deve atender, simultaneamente, a dois requisitos, tais sejam: ter capacidade de garantir a segurança do próprio país e possuir um excedente de poder militar para atender às demandas internacionais em favor da paz.

Desde a primeira participação de tropas brasileiras em Operação de Paz, em 1957, o Brasil optou por realizar a troca ou o revezamento de suas tropas, e assumiu o apoio logístico das mesmas, sendo o único país da América do Sul a adotar essa postura de autossuficiência ou não dependência da ONU para o transporte logístico. Desde então, a FAB realizou a troca desses contingentes, fazendo uso de aeronaves de transporte estratégico, de longo alcance, em sua maioria aviões quadrimotores, guardadas as limitações tecnológicas de cada época. A partir de 2013, porém, em decorrência da saída de operação de sua aeronave de transporte estratégica, o KC-137, a FAB vem apresentando alguma dificuldade para honrar esse compromisso internacional.

A MINUSTAH pode ser considerada uma grande oportunidade para o país alavancar um assento fixo no CSNU. Decorre dessa atitude solidária, para o Brasil e para a sua Aeronáutica, outra oportunidade de demonstração de poder de dissuasão, ao realizar o apoio logístico de suas

próprias tropas, de forma independente. O desafio imposto à FAB no apoio logístico às tropas trouxe benefícios diretos para o aprimoramento de sua doutrina de emprego, de sua infraestrutura e de seu Sistema Logístico. Ainda fruto dessa Operação, ocorreu uma grande oportunidade para o incremento das relações entre as Políticas de Defesa e Externa do país.

Forças Aéreas de países com responsabilidades internacionais prescindem de aeronaves estratégicas, de grande porte, com capacidade de transportar grandes massas e contingentes a longas distâncias. O transporte aéreo logístico de pessoal e material é um exemplo de tarefa imprescindível a um país como o Brasil, de dimensões continentais e líder regional, frequentemente envolvido em atividades como as solicitadas pela ONU.

Na MINUSTAH, somente no período de 2004 a 2014, a FAB transportou 21 (vinte e um) contingentes, constituídos por militares do Exército Brasileiro, em sua maioria, da Marinha do Brasil e da própria Força Aérea, além de Policiais e civis. Ainda durante a MINUSTAH, foi estabelecida uma ponte-aérea com as aeronaves de transporte da FAB para ajuda humanitária às vítimas do terremoto no Haiti.

Em 2008, com a perspectiva de final da vida útil do KC-137, a Força Aérea Brasileira iniciou estudos para escolha de uma aeronave à altura de substituí-lo. Uma situação que se configurou como uma necessidade imediata, com o acidente e perda total de uma das aeronaves KC-137, bem como a decisão de parada da frota pela Aeronáutica, em 2013. O projeto de substituição do KC-137, denominado KC-X2, identificou e selecionou no mercado a aeronave Boeing 767 ER, aeronave de transporte estratégica, designada KC-MMTT (*Multi Mission Transport and Tanker*). A assinatura do contrato de compra da aeronave, entretanto, ainda não aconteceu.

Entendido que a Política de Defesa pode e deve ser uma Política de Governo, que a decisão pelos gastos públicos é da responsabilidade do governo eleito e que a conjuntura econômica, nacional e internacional sinaliza para a brusca redução desses gastos, salienta-se que o Brasil, a Aeronáutica e a FAB continuam aguardando uma decisão governamental para a compra das aeronaves de transporte estratégicas, estando, dessa forma, a participação brasileira em novas Operações de Paz, limitada a ações regionais, de menor vulto.

Considerando-se que deva haver, por parte do Brasil e de suas Forças Armadas, uma constante busca pelo alcance dos Objetivos Nacionais estabelecidos pela Política Nacional de Defesa, em consonância com a Política Externa Brasileira, afirma-se: as limitações impostas pela conjuntura da frota de aviões de transporte militares comprovam que, durante a participação na MINUSTAH, de 2004 a 2014, a FAB foi dependente de uma aeronave de transporte estratégica. Uma dependência que se acentuou após a saída da aeronave KC-137 da Operação MINUSTAH, tornando o Brasil aquém da capacidade desejável e compatível com sua posição no contexto das nações. □

Referências

Agência Força Aérea, “*Novos projetos, aquisições e atualizações marcaram a FAB em 2015*”, Fab.mil.br, 30 december 2015, <http://www.fab.mil.br/noticias/mostra/24115/RETROSPECTIVA2015>.

S. L. C. Aguilar, *Brasil em Missões de Paz* (São Paulo: Usina do Livro, 2005).

J. P. S. J. Alsina, “O Poder Militar como Instrumento da Política Externa Brasileira Contemporânea”, *Revista Brasileira de Política Internacional*. v. 52, n. 2. (Brasília, jul. 2009).

H. Baers, *Os 65 anos da ponte aérea de Berlim Ocidental*, dwgências.com, 16 september 2013, <http://www.dw.com/pt/os-65-anos-da-ponte-aérea-de-berlim-ocidental/g-16903743>.

BEIRÃO, A. P. Aspectos Político-Legais e Legal-Militares da Participação Brasileira em Operações de Manutenção da Paz da ONU, Pós-1988. 193 f. Dissertação (Mestrado em Ciência Política)–Instituto de Filosofia e Ciências Políticas, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2008.

BRASIL. Ministério da Defesa. Política de Defesa Nacional. Brasília: Ministério da Defesa, 2005.

Ministério da Defesa. Política Nacional de Defesa. Estratégia Nacional de Defesa. Brasília: Ministério da Defesa, 2012.

Ministério da Defesa. Comando da Aeronáutica. Diretriz do Comando da Aeronáutica, DCA 1-1: Doutrina Básica da Força Aérea Brasileira. Brasília. 2012.

Ministério das Relações Exteriores. O Brasil e as operações de manutenção de paz da ONU. Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=4783&catid=218&Itemid=435&lang=pt-BR>. Acesso em: 10 nov. 2015a.

Ministério das Relações Exteriores. Missão de Estabilização das Nações Unidas no Haiti. Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=142&catid=216&Itemid=435&lang=pt-BR>. Acesso em: 13 nov. 2015b.

Força Aérea Brasileira. Terremoto que deixou mais de 300 mil vítimas completa cinco anos. Agência Força Aérea, Jan 2015. Disponível em: <<http://www.fab.mil.br/noticias/tag/Haiti>>. Acesso em: 2 fev. 2015c.

Força Aérea Brasileira. FAB forma pilotos na aeronave Boeing 767. Agência Força Aérea. Disponível em: <<http://www.fab.mil.br/noticias/mostra/21661/REEQUIPAMENTO%20-%20FAB%20forma%20pilotos%20na%20aeronave%20Boeing%20767>>. Acesso em: 5 mar. 2015d.

Força Aérea Brasileira. Imagens-Galeria. Disponível em: <<http://www.fab.mil.br/fotos>>. Acesso em: 10 mar. 2016.

CULTURA AERONÁUTICA. O Boeing B17 na Força Aérea Brasileira. Disponível em: <<http://culturaaeronautica.blogspot.com.br/2010/12/o-boeing-b-17-na-forca-aerea-brasileira.html>>. Acesso em: 13 mar. 2014.

DINIZ, Eugenio—O Brasil e a MINUSTAH. Security and Defense Studies Review. Vol. 5, n. 1, Washington, Spring, 2005.

DEFESA AÉREA & NAVAL, 27 maio 2013. Como ocorreu o acidente com o KC-137 da FAB no Haiti. Disponível em: <<http://www.defesaaereanaval.com.br/como-ocorreu-o-acidente-com-o-kc-137-da-fab-no-haiti/>>. Acesso em: 11 mar. 2016

DOUHET, Giulio. O Domínio do Ar. Belo Horizonte: Itatiaia, 1988.

DW AGÊNCIAS. 1948: Corredor aéreo abastece Berlim Ocidental. Disponível em: <<http://www.dw.com/pt/1948-corredor-a%C3%A9reo-abastece-berlim-ocidental/a-3439525>>. Acesso em: 6 jan. 2015.

ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA (EUA). Conselho de Segurança da ONU. Resolução N° 1542. *Washington*. 2004. Disponível em: <<http://www.un.org/es/peacekeeping/missions/miustah/mandate.shtml>> Acesso em: 17 set. 2010.

Organizações das Nações Unidas. Carta da ONU. São Francisco. 1945. Disponível em: <http://www.onu-brasil.org.br/documentos_carta.php>. Acesso em: 15 set. 2010.

FONTOURA, Paulo R.C.T. O Brasil e as Operações de Manutenção de Paz das Nações Unidas. Brasília: Instituto Rio Branco, FUNAG, Centro de Estudos Estratégicos, 2005.

Brasil: 60 Anos de Operações de Paz. Rio de Janeiro: Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, 2009.

MATIJASTIC, Vanessa B. (Org.) Operações de Manutenção de Paz das Nações Unidas – reflexões e debates. Coleção Paz, Defesa e Segurança Internacional. São Paulo: UNESP, 2014.

MIYAMOTO, S. A Política Externa Brasileira e as Operações de Paz. Belo Horizonte: Revista Brasileira de Estudos Políticos (RBEP). Universidade Federal de Minas Gerais, 2008.

OWEN, Robert C. O Sistema de Transporte Aéreo: uma cartilha. *Air Space Power Journal*, 1, Tri 1997. Disponível em: <<http://www.airpower.maxwell.af.mil/apjinternational/apj-/1997/1tri97/owen197.html>>. Acesso em: 29 jul. 2015.

PLAVETZ, Ivan. Projeto KC-X2: FAB se prepara para receber o Boeing 767. *Revista Tecnologia e Defesa*. Tecnodefesa Editorial, 18 jun. 2015. Disponível em: <<http://www.tecnodefesa.com.br/projeto-kc-x2-fab-se-prepara-para-receber-o-boeing-767/>>. Acesso em: 22 jun. 2015.

PODERAÉREO. IAI e FAB negociam contrato para 767 tanker. Disponível em: <<http://www.aereo.jor.br/2015/01/24/iai-e-fab-negociam-contrato-para-767-tanker/>>. Acesso em: 29 nov. 2015.

REZENDE, Lucas P. O Engajamento do Brasil nas Operações de Paz da ONU: um estudo comparativo. Dissertação (Mestrado em Relações Internacionais), 176f. Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2010.

RIBEIRO, L. M. Corsário – próximos passos: a Força Aérea se prepara para substituir o KC-137. Revista Força Aérea, Rio de Janeiro, v. 18, n. 92, fev. 2015.

RUDZIT, Gunther; CASARÕES, Guilherme S. P. Política de Defesa é uma Política de Governo. Revista Brasileira de Estudos de Defesa. v. 2, n 1, jan./jun. 2015, p. 33-52.



Doutor Eduardo Sol Oliveira Dasilva. Doutor, em Geografia (Política, Organização e Gestão do Território) pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ); Mestre em Geografia (Desenvolvimento, Ambiente e Território) pela UFRJ; Especialização em Política e Defesa pela Universidade Federal Fluminense, Especialização em História das Relações Internacionais pela Universidade Estadual do Rio de Janeiro (UERJ); Aperfeiçoamento em Relações Internacionais pela National Defense University, People's Liberation Army, China; Bacharel e licenciado em Geografia pela UERJ; Professor e palestrante em eventos nacionais e internacionais; Coordenador do Programa de Pós-Graduação em Ciências Aeroespaciais da Universidade da Força Aérea (área de Ciência Política e Relações Internacionais) e Professor da Escola de Comando e Estado Maior da Aeronáutica.



Coronel Nelson Augusto Bacellar Gonçalves. Bacharel em Ciências Aeronáuticas com habilitação em Aviação Militar pela Academia da Força Aérea (1979). Comandante do 1º/15º Grupo de Aviação; Comandante da Base Aérea de Porto Velho; Adido de Defesa e Aeronáutico na Argentina; Pós-Graduado Lato Sensu em Gestão Administrativa – Nível Estratégico pela Fundação Getúlio Vargas e em Defesa Sul-Americana pela Escola Superior de Guerra; Pesquisador do Centro de Estudos Estratégicos, Coordenador dos Cursos Stricto Sensu e Pró-Reitor de Pós-Graduação e Pesquisa da Universidade da Força Aérea (UNIFA); Mestre em Ciências na Área de Defesa com ênfase em Poder Aeroespacial, pela UNIFA (2016). Experiência na área de Ciência Política, com ênfase em Integração Internacional, Conflito, Guerra e Paz.