

CHILE FALCÕES DA CORDILHEIRA



TODAS AS FOTOS DO AUTOR.

Sendo a sétima maior nação da América do Sul e possuindo a quarta mais antiga Arma aérea do mundo, não surpreende que o Chile disponha hoje de uma das mais modernas forças aéreas do continente, a Fuerza Aérea de Chile (FACH), que vem sendo modernizada, desde a década passada, de modo lento mas constante.

Por Cees-Jan van der Ende



AO ENTRAR NO SÉCULO 21, a FACH operava uma grande variedade de veteranos jatos de combate, como os Mirage 5 Elkan, Mirage 50 Pantera, Cessna A-37B e o mais avançado disponível então, o Northrop F-5E Tiger III. Hoje, desses só resta o último, com os demais substituídos (ou em processo) pelos F-16 Fighting Falcon, em diferentes variantes. Até final dos anos 90 e primeiros anos da década seguinte, a FACH distribuía seus meios de modo relativamente igualitário por todas as fronteiras do país, mas hoje, embora sem “abandonar” nenhuma região, vem sendo dada atenção especial ao norte, sobretudo devido a tensões com vizinhos como o Peru e Bolívia (com raízes em conflitos que remontam ao século 19), embora as preocupações com a Argentina não tenham desaparecido. No topo dessas questões, por exemplo, está uma disputa com o Peru, país que recorreu à Corte Internacional, em Haia (Holanda), para questionar o ângulo de suas fronteiras marítimas,

resultando daí a cidade chilena de Iquique ficar a cerca de apenas 70km da divisa com o Peru, o que para o Chile significa uma clara ameaça. Afinal, as três regiões nortistas chilenas respondem por não menos de 49% das exportações do país, consistindo estas em minérios e derivados (notadamente, cobre e ferro-molibdênio).

A CIDADE DOS CAÇAS:

A 5ª BRIGADA AÉREA

Antofagasta é a capital da 2ª Região, estando aproximadamente a 1.000km/norte da capital, Santiago, e é o principal porto do país para a exportação de cobre. A quase 30 minutos

de carro da cidade, para o norte, está a Base Aérea de Cerro Moreno, que abriga o aeroporto civil e a 5ª Brigada Aérea da FACH, responsável pelo controle do espaço aéreo desde

o Rio Loa (ao norte) até o Rio Vallenar (no sul). A unidade faz operações aéreas táticas, defesa aérea, busca e resgate (SAR¹) e também operações de forças especiais. Com seus Grupos de Aviación 7 e 8, dotados de F-16AM/BM, a brigada é caracterizada por manter um treinamento constante em missões de combate aéreo – o que, entretanto, irá mudar em breve.

O Grupo de Aviación 7, antigo operador do Tiger III, é “a” unidade da FACH e passará por mudanças drásticas num futuro próximo. O grupo foi criado em 1º de setembro de 1949, começando com jatos DH.115 Vampire, e em 1957 recebeu os lendários F-80 Sabre e também biplaces T-33. Dominando o Sabre, a unidade estabeleceu a equipe de demonstração “Córdones de Plata” em 1959, com seis aeronaves. Na época, sua sede era a Base Aérea de Los Cerrillos, na periferia de Santiago.

¹ Search And Rescue.

A FACH possui hoje um total de 36 F-16MLU (versões AM/BM modernizadas na Holanda), sendo originalmente 18 no padrão M-2 e 18 no M-4. Eventualmente, porém, todos serão modernizados para este último, mais avançado e compatível com mísseis AMRAAM.



Enfim, chegando à capital chilena após um épico voo de traslado em 1967, partindo do Reino Unido, vieram os Hawker Hunter FGA Mk.71A e Mk.72. Em fevereiro de 1974, o Grupo 7 foi relocado, com seus 20 Hunter, para o lar que ocupa até hoje, em Cerro Moreno. A mudança exigiu 11 meses para ser completada, com os últimos itens de logística e o derradeiro pessoal chegando em dezembro, devendo ser observado que, em 1974, uma viagem de trem no percurso de cerca de 1.000km levava um total de 15 dias! A decisão de mudar a unidade foi puramente estratégica, em função das disputas de fronteira com o Peru.

Por outro lado, o bom relacionamento entre o regime de Pinochet e os EUA levaria a uma oferta de Washington de 15 Northrop F-5E e três F, ao custo de US\$ 60 milhões, incluindo suprimentos e outros equipamentos. O contrato foi assinado em junho de 1974, chamado de Peace Llama I, com o primeiro Tiger II (804) chegando em julho de 1976. A entrega acelerada de todos os 18 jatos e seu armamento tornou-se uma urgência, pois em outubro do mesmo ano o Congresso norte-americano colocaria em ação um embargo de armas ao Chile. Mesmo assim, o efeito da medida foi

Caças F-5E Tiger III do Grupo 12 preparam-se para uma missão saindo de seus abrigos HAS. Com a disponibilidade cada vez menor de peças sobressalentes, a manutenção dos Tiger III (aqui um dos aviões do Grupo 12) se torna cada dia mais difícil e não faltam rumores sobre possíveis substitutos – de F-16C/D adicionais, de estoques da USAF, até, surpreendentemente, a aquisição de alguns EF-2000 Typhoon!



A FACH planeja manter o Casa/Enaer A-36 Toqui na ativa até 2015. O modelo pode utilizar o míssil ar-ar israelense Rafael Shafrir II.

devastador e cerca de dez anos mais tarde apenas quatro dos Tiger II restavam operacionais. Mas, com a saída do poder de Pinochet, em março de 1990, e a subsequente ascensão de um governo democrático, gradualmente foram sendo retiradas as sanções e, assim, a maioria dos F-5E/F retornou ao serviço e foi mesmo considerada uma aquisição suplementar de mais 24 F-5E/F. A FACH não perdeu tempo e um contrato de US\$ 300 milhões foi assinado em março de 1990 com a Israel Aircraft Industry (IAI) para uma ampla modernização de 12 F-5E e três F. Com o nome de programa Tigre III, um F-5E e um F foram levados para Tel Aviv, em Israel, e as mais importantes mudanças nos aviões foram a integração de um novo radar, o Elta EL/M-2032B; instalação de um cockpit de padrão HOTAS²; DASH³; sistema RWR⁴ de 360°; sistemas

- 2 Hands On Throttle And Stick, todos os comandos no manche e no manete.
- 3 Display And Sight Helmet.
- 4 Radar Warning Receiver, alerta de radar hostil.

defensivos de *chaff* e *flare*; e compatibilização com os mísseis ar-ar AIM-9 Sidewinder e Rafael Python III. Até este início do século 21, outras melhorias foram implementadas, como a instalação de uma sonda de reabastecimento em voo e o *upgrade* do pacote de armas do Python III para os Rafael Python IV e Rafael Derby (míssil ar-ar BVR⁵).

O clima de “amizade renovada” com os EUA levaria a FACH a ser convidada a participar do famoso exercício multinacional Red Flag, na base aérea norte-americana de Nellis, e em preparação para o longo voo até os EUA, em 12 de janeiro de 1998 quatro Tiger voaram cerca de 4.000km, num voo sem escalas de cerca de 5 horas e 30 minutos até a Ilha da Páscoa. Foram feitos cinco reabastecimentos aéreos e o bem-sucedido resultado permitiu ao Grupo 7 deslocar seis de seus Tiger III para Nellis, na Red Flag ‘98.

Em 2009, o grupo celebrou seu 60º aniversário, após o que a unidade iniciou as preparações para uma grande mudança dos Tiger. Pintados com

as novas marcas do Grupo 12, os veteranos F-5, liderados pelo ex-piloto de Mirage 50 Pantera, Coronel Sergio Romero, deixaram sua base no Deserto de Atacama em 18 de março de 2010, trocando-a pelo frio antártico e os ventos fortes da Base Aérea Chabunco, perto de Punta Arenas, no extremo sul chileno – onde chegaram em 20 de março, após um voo de três dias, com parada na Base Aérea de Pudahuel, e apoio do Boeing 707-321 “Águila” (903), do Grupo 10.

Em paralelo, em abril de 2009, o Ministério da Defesa chileno anunciou a compra de um lote de 18 F-16AM/BM, de estoques da Força Aérea Real da Holanda (FARH), num contrato de US\$ 278 milhões, que incluiu não apenas os 18 caças (todos no padrão modernizado MLU-M4), mas também suprimento técnico e logístico, e o treinamento, na Holanda, de 75 técnicos da FACH. O primeiro lote, de seis F-16, chegou a Cerro Moreno em 7 de novembro – apenas uma semana após a nomeação do novo comandante da FACH, o General de Aviação Jorge

Rojas Ávila. Com mísseis AIM-120 AMRAAM, os jatos ocuparam o espaço deixado pela saída dos 13 F-5E/F Tiger III no Grupo 7. Os restantes 12 F-16 chegaram em janeiro e fevereiro deste ano, colocando o total de F-16MLU da FACH em 36 aeronaves. Esses jatos, no padrão M-4, estão se unindo aos F-16AM/BM M-2 já em serviço, no

5 Beyond Visual Range, alcance além do visual.

Em 2010, os Bell-412EP (visto aqui um deles) substituíram dois antigos Bell 412 no Grupo 8, que foram então para Chabunco. Um total de 12 Bell 412EP foi encomendado pela FACH, direto do fabricante.





Grupo 8, que recebeu seus primeiros seis aparelhos M-2 em 8 de setembro de 2006 (programa Pacer Amstel). Os jatos foram trasladados da Europa para o Chile com o apoio do KDC-10 T-235 do 336 Esquadrão da FARH, com apoio logístico adicional provido por três Ilyushin Il-76TD civis – que transportaram, entre outros itens, dois motores extras PW-100, 11 pods de navegação/aquisição de alvos Atlantic Night Owl e 12 mísseis AIM-9L Sidewinder. Sendo uma venda por “terceira parte” de F-16, a negociação teve de ser autorizada pelo governo norte-americano, principalmente devido à capacidade dos M-2 de operarem mísseis BVR – uma questão delicada que poderia levar Washington a paralisar todo o contrato. É entendido, diante disso tudo, que o software dos M-2 foi “rebaixado”, retirando-se a capacidade de operação com os AIM-120. Mas, em conversa com o autor desta matéria, o ex-comandante da FACH, General Ricardo Ortega Perrier, observou que todos os F-16MLU deverão ser modernizados no padrão M-4, o que significa que o Chile obteve um compromisso oficial de transferência de tecnologia, negociado com os EUA, uma vez que um programa de quatro anos de cooperação entre os dois países está em andamento. Tem sido comentado, entretanto, que a FACH teria obtido um total de 30 mísseis AMRAAM quando foi feito o contrato com os EUA dos F-16C/D Block 50+, embora seja difícil de se obter uma confirmação, ainda mais diante das sensibilidades deste tipo de contrato no cenário da América Latina.

O atual comandante do Grupo 8, o Coronel Aldo Carbone, é um antigo piloto de Mirage 50 Pantera e faz questão de frisar que sua unidade é “a” responsável pelo treinamento/conversão para os F-16. Os pilotos vêm dos Casa/Enaer A-36B (C-101) Toqui e (a partir de meados deste ano) dos A-29B Super Tucano, recebendo então a instrução preparatória nos próprios F-16AM/BM, antes de serem definidos para os Grupos 7 ou 8 da 5ª Brigada ou serem enviados para o Grupo 3 da 1ª Brigada Aérea, em Los Cóncores, a cerca de 45km/sul de Iquique. Existem planos para a transferência do treinamento nesta unidade multifuncional para seus “vizinhos” do Grupo 7, quando as últimas entregas dos F-16 da FARH estiverem completas. Hoje, o Coronel Carbone comanda 14 pilotos de F-16, os quais voam cerca de 120 horas por ano.

E o Grupo 8 é a única unidade da FACH que possui ainda três Bell 412EP, dois Casa 212-300 e um destacamento de Forças Especiais à disposição, ao lado dos F-16. Estas aeronaves são utilizadas para missões SAR, CSAR (resgate em zona de combate) e de operações especiais. A versão EP⁶ do Bell 412 possui motorização mais potente, sistema automático de voo estático, compatibilização para óculos de

6 Enhanced Engine Power.

visão noturna (NVG⁷) e melhor desempenho que os 412 originais em grande altitude e/ou altas temperaturas.

O Grupo de Aviación 8 foi estabelecido em 1948, inicialmente com os B-25J Mitchell, veteranos da 2ª Guerra Mundial, tendo sede na Base Aérea de Quintero, no litoral. Em 1954, o grupo foi transferido para o endereço atual, em Cerro Moreno, recebendo no ano seguinte os B-26C Invader. Estes permaneceram em serviço até a subida de Pinochet ao poder, em 1973, quando os Hunter chegaram. E uma “entrega” interessante ocorreu em 1982, quando o governo britânico vendeu à FACH, por um preço muito favorável, 12 Hunter “adicionais”. Isso foi entendido como um gesto de apreço pelo auxílio dado pelo General Augusto Pinochet aos britânicos durante a Guerra das Malvinas. Esses aparelhos foram distribuídos às várias unidades, repondo perdas em serviço. Enfim, os míticos Hunter foram retirados de serviço em 1995, tendo completado cerca de 30 anos de serviço. Ocorreu que, no início dos anos 90, fora assinado um contrato (US\$ 108 milhões) com a Força Aérea da Bélgica para a compra de 20 Mirage 5BA/BD dos estoques desta. Estes haviam sido modernizados no programa MirSIP⁸ e suas entregas para a FACH foram iniciadas em 1995, sendo redesignados como Mirage 5MA/MB Elkan⁹. Capazes de operar os mísseis ar-ar Rafael Python III e Shafir II, os Elkan foram retirados de serviço em 27 de dezembro de 2006, quando o último deles fez seu derradeiro voo – encerrando uma carreira de 12 anos na FACH, com cerca de 14.000 horas voadas.

VALIOSOS CONDORES

Embora não tão caros quanto os caças, nem por isso são menos relevantes os Casa/Enaer A-36 Toqui e os Embraer A-29B Super Tucano, do Grupo de Aviación 1. E este grupo é a mais antiga unidade da FACH, tendo sido formado como

7 Night Vision Goggles.

8 Mirage Safety Improvement Programme.

9 Palavra que na língua mapuche significa “guardião”.



Com sonda de reabastecimento em voo, os F-5E Tiger III chilenos podem operar armas avançadas, como os mísseis ar-ar israelenses Rafael Python IV, de curto alcance, e Rafael Derby, tipo BVR.

Grupo Mixto de Aviación 1, em 3 de março de 1926, na Base Aérea de El Bosque¹⁰. Em 1945, na unidade, foi criada a Escuela de Tiro y Bombardeo, que em 1955 atuava como um centro de instrução tática, tendo por missão o treinamento dos pilotos de caça, utilizando, desde 1945, o AT-6 Harvard como aeronave de instrução primária. A sede atual do Grupo 1, em Los Cóncores, a 45km/sul de Iquique, foi

10 Hoje sede da escola de voo da FACH e “lar” da unidade de demonstração aérea desta, Los Halcones.



O Grupo 8, que recebeu seus primeiros seis F-16AM/BM MLU-M-2 em 8 de setembro de 2006, com o programa Pacer Amstel.



Os ultramodernos turboélices de instrução e interdição Embraer EMB-314 (A-29B) Super Tucano, de fabricação brasileira, serviram para dividir o Grupo 1 novamente em duas esquadrilhas, tendo-se o A-29B como treinador de instrução tática e o A-36 para treinamento operacional.

definida em março de 1975. E, junto com as instalações na nova sede, o grupo recebeu os A-37B Dragonfly. Mais tarde, em 24 de março de 1983, chegaram a Los Cóncores, vindos de Santiago, os primeiros cinco T-36 Halcón (C-101B-02), que substituiriam os A-37B; e em 1994, aos T-36 se juntaram alguns T-37 Tweetybird, dividindo com estes as missões, com os T-37 servindo à instrução avançada de voo e os T-36 para a instrução tática. Mas, após uma carreira bastante curta, os T-37 foram “aposentados” em dezembro de 1998. Em 2004, com a desativação do Grupo de Aviación 3 (que viria a ser reativado como unidade de F-16), na Base Aérea de Temuco, seus Toqui substituíram os T-36 no Grupo 1.

E o nome “Toqui” foi dado exatamente a um programa de modernização dos A-36CC, lançado em meados dos anos 90, que incluiu a adição de um novo sistema de navegação/ataque, de um visor telemétrico de produção local similar ao visor ao nível dos olhos (HUD) dos M-5 Elkan, um cockpit tipo HOTAS e compatibilização com o míssil ar-ar Rafael Shafrir II, lançado de pilones subalares. Este último item foi o mais importante, permitindo missões de combate aéreo e de superioridade aérea pontual. O resultado foi o A-36 Toqui II, apresentado em 31 de julho de 1996. Foi feito um contrato para a modernização dos sistemas de um esquadrão de A-36 Toqui e 18 aeronaves foram entregues à FACH, sendo que hoje um pequeno número remanescente destas ainda está em serviço. A FACH planeja manter o Casa/Enaer A-36 na ativa até 2015 e atualmente cerca de oito foram “estocados” em Los Cóncores, chegando a atrair o interesse da Jordânia, que os usaria para suplementar com peças e células os seus C-101CC, mas até o momento não se sabe de um contrato concreto neste sentido, entre o Chile e a Jordânia. Por outro lado, no quartel-general da FACH, em Santiago, já se fazem estudos sobre o substituto dos A-36.

Em paralelo, o Grupo 1 já recebeu todos os 12 Em-

braer EMB-314 (A-29B) Super Tucano, encomendados em agosto de 2008. Em 21 de dezembro de 2009, pouco antes da FACH fazer sua “pausa natalina” de operações, chegaram os primeiros quatro exemplares (451 a 454), que pousaram em Los Cóncores após um voo do Brasil com uma única escala, em Asunción (Paraguai). Outros voos de entrega foram feitos em março e abril, e os três últimos chegaram em maio de 2010. Com tudo isso, a FACH terá agora os mais avançados equipamentos, em termos de treinamento, para seus pilotos e ainda a flexibilidade do melhor avião de ataque leve para missões de contrainsurgência e guerra assimétrica/irregular. Os Super Tucano permitem que os pilotos façam instrução num cockpit totalmente digital, em preparação para os F-16.

Já o Grupo 3 é o “lar” do mais caro programa já efetivado pela FACH!

Em 1º de agosto de 1997, a Lockheed-Martin teve permissão de oferecer o F-16 para o programa de um novo caça da FACH, após Washington ter liberado a venda de sistemas de armas avançados para a América Latina (um veto que perdurava há 20 anos). E em 1999 a FACH mostrou interesse em substituir seus Elkan e Pantera, o que foi seguido, em fevereiro de 2002, pela assinatura de um contrato de compra de dez F-16C/D Block 50+ (seis mono e quatro biplaces), novos de fábrica (programa Peace Puma). O acordo incluiu armas, turbinas GE F110-GE-129, capacetes tipo JHMCS (com mira e sistema de visualização de dados), radares APG-68 (V) XM FMS, quatro pods de navegação/aquisição de alvos Litening II e provisão para tanques extras conformais¹¹. O Peace Puma foi avaliado em US\$ 547 milhões, mas outras informações vieram com o tempo e a imprensa chilena citou um custo por volta de US\$ 750 milhões, mais um valor

11 CFT, Conformal Fuel Tanks.



Os armamentos dos F-16C/D Block 50+ chilenos incluem mísseis ar-ar AIM-9 Sidewinder e AIM-120 AMRAAM e bombas guiadas tipo JDAM.

tam” seus rivais “de 9G” do Grupo 8 e os Tiger III do Grupo 7 sobre o Oceano Pacífico ou sobre o mais árido deserto do mundo, o Atacama. Nesses “combates”, os caças buscam simular e praticar todos os possíveis cenários de combate aéreo, mas esses exercícios não são realizados quando

adicional de tempo de vida de todas as aeronaves de cerca de US\$ 150 milhões. Um gasto com um sistema de defesa inédito na América Latina!

À parte seu custo, o Peace Puma é um programa muito interessante, pois incorporou a integração de armamentos israelenses aos caças fornecidos pelos EUA, como os mísseis ar-ar de curto alcance Rafael Python 4 e os tipo BVR Rafael Derby. O primeiro desses F-16C, registro 851, estreou em voo na fábrica, em Dallas/Forth Worth, em junho de 2005, sendo transferido para Edwards em agosto, para um programa de oito meses de testes de sistemas e armas. Enquanto isso, no Chile, procedeu-se, a partir de dezembro de 2004, à criação de uma unidade totalmente nova para os caças, a ser sediada em Los Cóncores, onde foram ampliadas as taxiways e construídos um novo hangar, um prédio para o simulador de voo do Fighting Falcon e dez abrigos reforçados de aeronaves (HAS¹²). E a nova unidade surgiu com a reativação da antiga unidade de A-36 – em 12 de janeiro de 2006 era recriado o Grupo de Aviación 3, que recebeu seus primeiros F-16 apenas 12 dias depois. Esses aparelhos, os F-16D 858 e 859, vieram com o apoio de um KC-135R da 22nd ARW da USAF¹³. Mais tarde, naquele ano, no Dia da Independência do Chile (19 de setembro), todos os dez novos F-16 voaram sobre Santiago.

Os “Condor Vipers” de Iquique usualmente “enfren-

12 Hardened Aircraft Shelter.

13 United States Air Force, Força Aérea norte-americana.

os Bell 412EP de SAR, em Los Cóncores ou Cerro Moreno, não estão disponíveis, devido ao meio ambiente hostil dessas áreas de exercício. E, em diferentes ocasiões, os F-16 do Grupo 3, assim como aqueles das unidades em Cerro Moreno, puderam avaliar-se operacionalmente com a USAF, notadamente nos exercícios Wilka e Newen, nos quais “enfrentaram” uma vez os F-15E e por duas vezes os F-16C/D norte-americanos. Essas operações conjuntas, nas quais os norte-americanos tiveram apoio de aviões-tanque KC-135R e KC-10A, também serviram para mostrar à FACH a sua carência em reabastecimento em voo, resultando daí a aquisição de três KC-135E (um como fonte de peças de reposição) para o Grupo de Aviación 10, baseado em Santiago.

CHABUNCO E A 4ª BRIGADA AÉREA: 53º/SUL!

A base aérea mais próxima do Círculo Polar Antártico no mundo está perto de Punta Arenas, a 53º/sul de latitude, próxima do temido Estreito de Magalhães. É a Base Aérea de Chabunco, lar da 4ª Brigada Aérea e dos Grupos de Aviación 6 e 12. Este último acabou de receber 12 dos 13 Northrop F-5E/F Tiger III a serem operados e estes se integraram ao Esquadrão “Tigres Australes”, criado em 16 de dezembro de 1966, que antes operava os A-37B Dragonfly. No início de 1967, seis F-80 Shooting Star





Além do Grupo 6, o de Havilland DHC-6 Twin Otter é também operado pelo Grupo SAF (Base Aérea de Pudahuel, em Santiago) e pelo Grupo 5 (Tepual, em Puerto Montt).

e três T-33 chegaram à desolada região, sendo que os Shooting Star vinham do Grupo 7, onde haviam sido substituídos pelos Hunter. Mas, após apenas oito anos de serviço, os dois jatos da Lockheed foram “aposentados”, estando no fim de suas vidas úteis – além de não haver acomodações adequadas aos jatos, que sofreram muito com o clima inóspito do extremo sul chileno. Em consequência, a própria unidade foi desativada em 1973. Mas os problemas fronteiriços com a Argentina levaram a FACH a deslocar os Dragonfly de Iquique para Punta Arenas e os “Tigres Australes” do Grupo 12 foram reativados em 27 de dezembro de 1976, com os primeiros A-37 chegando em 1977.

Em 1996, houve um incremento das capacidades da FACH, com a chegada, vindo de Israel, de um avião-tanque modernizado Boeing 707-321. Pilotos militares israelenses deram instrução de reabastecimento em voo aos aviadores do Grupo 12 e o Dragonfly 619 tornou-se

a primeira aeronave chilena a ser reabastecida em voo, em 4 de agosto do mesmo ano.

Os A-37 foram oficialmente “aposentados” em 24 de novembro de 2009, mas dois permaneceram em serviço até março de 2010, quando chegaram os Tiger.

Hoje, em Chabunco, grossas roupas, em estilo polar, são usadas pelo pessoal de terra e os pilotos dos Tiger usam trajes isolantes e à prova d’água, para o caso de terem de ejetar sobre as gélidas águas que banham Punta Arenas. Esses pilotos, aliás, são caçadores dos mais experientes, treinados em diversos exercícios de combate, tendo voado missões diárias “contra” os F-16 dos Grupos 3 e 8. Atualmente, a distância e também as limitações em reabastecimento em voo para os F-16 e os Tiger têm deixado a vida menos “competitiva” para esses pilotos. E aqui se deve dizer que o Grupo 12 é a primeira unidade da FACH a ter uma mulher como piloto de caça, a Tenente Karina Miranda – o que tem dado à unidade um alto índice de visitas da mídia e de autoridades políticas chilenas.

Por outro lado, com os Tiger tornando-se cada dia mais escassos pelo mundo, a FACH já olha o futuro próximo

A FACH é uma grande operadora do versátil transporte leve Casa 212, da Airbus Military (EADS CASA), utilizando as versões -100, -200 e -300 (visto aqui um -200 do Grupo 2).



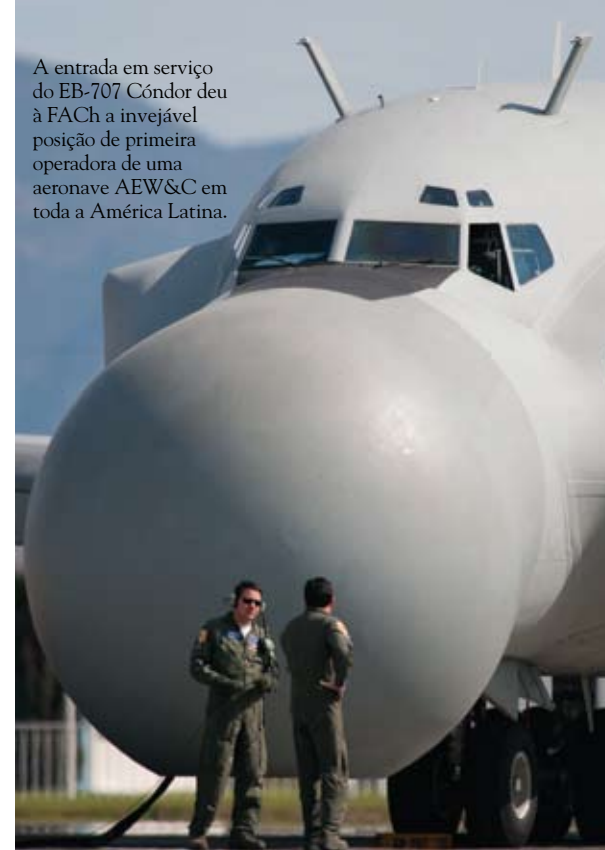
e antevê o fim da vida útil de seus Tiger III por volta de 2015, embora estes tenham apenas umas 4.300 horas voadas (ou menos) por aeronave.

Num outro campo, provendo transporte e capacidade SAR nesse extremo sul, assim como na própria Antártida, estão os de Havilland DHC-6-300 Twin Otter, brilhantemente laranja, e os Bell 412 do Grupo de Aviación 6. A unidade, criada em 16 de dezembro de 1930, já operou uma enorme variedade de aeronaves, nas mais heróicas missões possíveis. Hoje, são usados quatro Twin Otter em Punta Arenas e um quinto deslocado na base antártica chilena Presidente Eduardo Frei Montalva, a cinco horas de voo do continente, sobre o ardiloso Estreito de Drake. Esse aparelho recebe um tanque extra de combustível, dentro da cabine, ampliando sua autonomia para nove horas de voo.

A base antártica é também o “lar” de um dos quatro Bell 412 do Grupo 6 (que substituíram, uns dois anos atrás, os BO-105CBS). E como os Twin Otter servem apenas para evacuações aeromédicas (medevac) e transporte de pessoal e de pequenas cargas, os voos de cargas maiores para a Antártida cabem a um dos três C-130E/H Hercules do Grupo 10. Por outro lado, como estes pousam apenas em pistas pavimentadas ou com cascalho, cabe aos DHC-6, dotados de esquis, as missões até as bases antárticas mais distantes. Operando na mais ao sul das 12 províncias chilenas, os Twin Otter também realizam missões humanitárias. A região patagônica chilena possui um dos mais belos parques naturais do mundo, Torres del Paine, que atrai visitantes e aventureiros não só do Chile, mas de todo o mundo. Assim, diversas pistas curtas servem aos pousos dos DHC-6 da FACH, que podem resgatar turistas feridos e transportá-los até as cidades vizinhas ao parque, Puerto Natales e Punta Arenas.

Os Bell 412 do Grupo 6 chegaram ao sul chileno em 2010, provenientes do Grupo 8 (Cerro Moreno) e do Grupo 2 (Los Cóndores), pois estes receberam os Bell 412EP. Com duas turbinas Pratt & Whitney Canada PT6T-3B-1 Twin

A entrada em serviço do EB-707 Cóndor deu à FACH a invejável posição de primeira operadora de uma aeronave AEW&C em toda a América Latina.



Pac, gerando 1.310shp, os Bell 412 podem dar o apoio necessário aos postos de radar em locais remotos, prover SAR ao Grupo 12 e à navegação militar e comercial no Estreito de Magalhães, e ainda apoiar operações de forças especiais na região. E não há previsão destas valentes máquinas serem substituídas pela FACH a curto prazo.

GRUPO 10: O CORAÇÃO DA FACH

Formando a “coluna dorsal” de qualquer força aérea estão aeronaves de apoio logístico, transporte tático e VIP, reabastecimento em voo e de alerta antecipado por radar e controle aéreo (AEW&C¹⁴). Mas não é muito comum encontrar todos esses tipos reunidos num único

¹⁴ Airborne Early Warning Control & Command.



Uma diferença visual marcante entre os F-16C/D Block 50+ da FACH é que os monoplaces (C) não têm a proeminente “espinha dorsal quadrada” dos biplaces (D). Um F-16D Block 50+ do Grupo 3 aciona o pós-combustor, pronto para decolar numa missão noturna.



Dois veteranos, encomendados em 1971 e recebidos no ano seguinte, ainda em serviço são os C-130H Hercules 995 e 996 (ambos, na foto), que foram designados em fábrica como “E Super”, sendo basicamente a versão E com as melhorias da H.



Visto aqui o primeiro KC-135E Stratotanker, o 981, que chegou em fevereiro de 2010, e os outros dois chegam neste ano. Pretendia-se parar o 981, para uso como fonte de peças, assim que chegassem os dois outros aparelhos, mas tais planos devem mudar, pois a aeronave está em muito boas condições e assim deverá ser mantida em serviço por pelo menos três anos.

esquadrão – exatamente o que ocorre na FACH com o Grupo 10, que tem “lar” na Base Aérea de Pudahuel (que, literalmente, está inserida no Aeroporto Internacional Comodoro Arturo Benítez, em Santiago).

As raízes da aviação de transporte da FACH datam de 1939, quando um terrível terremoto (de magnitude 8,3 na Escala Richter) devastou o sul do país, deixando 50 mil mortos e cerca de 60 mil feridos. Porém, foram necessários seis anos até que nascesse a unidade apropriada, o Grupo de Transporte 1, fundado em 29 de dezembro de 1945, com base em Los Cerrillos. Os primeiros aparelhos foram dois Douglas C-45 e alguns AT-6 Harvard; mas a frota cresceu já em 1946, com a chegada de 20 Douglas C-47. Em 1948, a unidade foi renomeada Grupo de Aviación 10 e, nos anos seguintes, foi recebendo novas aeronaves, incluindo helicópteros, destacando-se os quadrimotores DC-6B, incorporados em 1965.

Já os C-130H Hercules, 995 e 996, têm uma história pitoresca, pois o governo Nixon havia cancelado qualquer cooperação com o governo de Salvador Allende, mas a venda foi autorizada em apoio aos militares chilenos (que derrubariam o governo legal de Allende no ano seguinte). Nos anos 90, a esses dois aparelhos se somariam quatro

C-130B (993, 994, 997 e 998), de estoques da USAF, dos quais apenas o 998 ainda está na ativa. Este e os dois H serão modernizados num programa de US\$ 10 milhões, que tem por centro a suíte de aviônicos Cockpit 9000, da Esterline CMC Electronics, que é um sistema integrado de cabine totalmente digital, otimizado para aeronaves de transporte. Os trabalhos já estão em andamento, sendo feitos pela Enaer, nas oficinas em El Bosque.

Além disso, a FACH pretende adquirir três Hercules adicionais, comentando-se que poderiam vir dos estoques militares da Noruega ou do Reino Unido. Tais aparelhos serviriam de solução temporária ao transporte tático da FACH, até a chegada dos seis já encomendados Embraer KC-390, de novíssima geração, cujas entregas estão previstas a partir de 2015. Com os KC-390 substituindo os Hercules, irá encerrar-se a época de aeronaves a hélice no Grupo 10. De fato, o primeiro jato da unidade, um Boeing 727, entrou em serviço em 1981, sendo seguido um ano depois por três Boeing 707 (902, 903 e 904), todos oriundos da companhia LAN Chile. Pouco antes do fim do regime de Pinochet (e da retirada das sanções ocidentais), as empresas israelenses IAI e Elta fecharam um contrato de US\$ 150 milhões para a conversão do Boeing 707-320, registro 904, numa aeronave AEW&C. Assim, o 904 foi levado para Tel Aviv, em Israel, onde passou por uma das mais profundas conversões militares já feitas num ex-jato comercial. Num trabalho de mais de quatro anos, uma grande variedade de sensores foi instalada, sendo os mais impressionantes destes o gigantesco radome no nariz e as grandes “bochechas” nas laterais da fuselagem, que abrigam as antenas do radar de varredura eletrônica Elta EL/M-2075. A aeronave tornou-se o sistema “Phalcon”, projetado para operar em ambientes muito densos em sinais, com cobertura simultânea de 270°. Ele usa receptores tanto de banda estreita quanto de larga, de modo a obter sensibilidade muito alta para emissões tanto do ar quanto de superfície, e uma alta acuidade de localização dos contatos é obtida através de



Hoje, após 15 anos de serviço, a operação do Cóndor exige o impressionante trabalho de manutenção de 70 homens/hora por hora de voo. Deste modo, o serviço da aeronave vem se tornando cada vez mais difícil e oneroso.

medições por DTOA¹⁵. O sistema ainda pode coletar e analisar sinais de Inteligência Eletrônica (Elint), podendo detectar alvos a distâncias de 400km.

O 904 (antigo CC-CEB) retornou aos céus em 1993, então com o registro militar 4X-JYI, e nos anos seguintes foi objeto de um intenso programa de testes em voo, assim como de treinamento do pessoal da FACH. Chamado localmente de “Cóndor”, em 2 de maio de 1995 foi redesignado oficialmente EB-707 Cóndor e integrado ao Grupo 10. Desde então, o EB-707 vem operando em conjunto com os caças e nesse perfil participou, por exemplo, dos exercícios militares multinacionais Salitre, realizados no Chile. Fontes do Grupo 10 nos informaram de que o Cóndor deverá ser “aposentado” por volta de 2015 e estudos para um substituto desse gigante já estão sendo feitos.

Os outros dois Boeing 707 atuavam como transporte utilitário e presidencial (902) e como avião-tanque (903). Este último passou por um programa de modernização em meados dos anos 90, para melhor operar com os Mirage 50 Pantera e F-5E Tiger III, sendo renomeado KC-707 Águila. Entretanto, o 902 foi desativado em 2008 e o 903, estocado em agosto de 2010, e assim o Cóndor tornou-se o único Boeing 707 ainda em serviço na FACH. Entretanto, um “irmão” mais jovem, o KC-135E, foi adquirido em 2008. Outros três Stratotanker adicionais foram adquiridos posteriormente dos EUA, num valor total de US\$ 40 milhões. Por outro lado, como os Stratotanker usam

¹⁵ Differential Time Of Arrival.

o sistema de boom (rígido), no momento estão sem capacidade de ser reabastecidos em voo os F-5E/F Tiger III do Grupo 12, que deverão ser modificados com sondas apropriadas, já encomendadas dos EUA.

E, como dissemos, o Grupo 10 também opera os transportes presidencial e de autoridades (VIP), sendo dessa tarefa encarregadas diversas aeronaves, como um Gulfstream IV, um Boeing 737-500 e um Boeing 767-300ER. Este último chegou em 2007, sendo usado para voos de longa duração. Pode servir ao transporte de tropas, ainda nesse caso acomodando até 288 “passageiros”. Ao lado destes, há ainda um Boeing 737-300, usado para transporte militar de pessoal e cargas, dentro do país.

Em futuro próximo, a FACH terá os desafios de substituir diversos tipos que muito bem lhe têm servido, como os A-36 Toqui, F-5E/F Tiger III, Cóndor, DHC-6 Twin Otter e C-130 Hercules. Porém, não restam dúvidas de que o Estado-Maior da FACH e o governo chileno têm dado o seu melhor para garantir a soberania do país, protegendo suas fronteiras e riquezas naturais. E a própria FACH, sendo hoje talvez a mais moderna e bem equipada força aérea da América Latina, parece estar plenamente à altura de suas missões!

O autor gostaria de agradecer sinceramente a todo o pessoal militar da FACH, por sua enorme ajuda e pelo esforço disponibilizado nas diversas viagens para a realização desta reportagem. E também agradecer e elogiar a total liberdade dada pela FACH para a realização deste trabalho jornalístico. Obrigado!