

Resgate de Aeronave Ilícita Abatida

Preparação da FAB para Cumprimento Desta Nova Missão

Cap Av - Luciano Demetrius Sivieri

Em algum lugar da Região Centro-Oeste, duas aeronaves T-27 interceptam um avião de pequeno porte, sem plano de vôo, que acaba de ser detectado voando à baixa altura. A aeronave está dentro do perfil das utilizadas pelo narcotráfico, que diariamente cruzam as fronteiras do Brasil com drogas e armas.

Os pilotos de caça tomam todas as medidas previstas, forçando a aeronave a pousar, mas não são obedecidos...



...Esgotados os meios coercitivos, a ordem para o tiro de destruição é dada pelo Comando de Defesa Aeroespacial Brasileiro (COMDABRA), e um dos T-27 abre fogo contra o monomotor, provocando seu pouso forçado em uma área desabitada, coberta por vegetação não muito densa.

Os interceptadores acompanham o alvo até seu impacto com o solo, reportando existir possibilidade de sobreviventes.

A partir de então surgem vários dilemas:

Como proceder para resgatar os ocupantes? Quais precauções deveriam ser tomadas no trato de uma aeronave que transporta drogas e armas? Quem participaria de tal operação? Quem seria responsável por coordená-la?

Este trabalho busca evidenciar a necessidade da Força Aérea Brasileira preparar-se para responder a tais questionamentos. O ato de abater uma aeronave foi profundamente discutido, porém não há qualquer estudo a respeito do que se fazer após esta medida culminar com um pouso forçado.

O assunto reveste-se de grande importância para a imagem da FAB perante a opinião pública. O resgate eficaz dos sobreviventes é o desfecho esperado pela sociedade, demonstrando que a FAB é cumpridora de todos seus deveres constitucionais e que a medida tomada não foi, simplesmente, a “execução” de um intruso, mas sim uma medida extrema, complexa e, infelizmente, necessária, que visou assegurar a soberania do Espaço Aéreo Brasileiro.

Visando um melhor entendimento do assunto, inicialmente se faz necessária a compreensão de algumas peculiaridades da “Lei do Abate” e suas principais probabilidades de aplicação na atualidade.

2 - Situação Atual

Desde a edição do Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, já se buscavam medidas coercitivas para impedir o tráfego de aeronaves ilícitas no Espaço Aéreo Brasileiro, inclusive prevendo a Medida de Destruição como procedimento extremo.

Tal legislação foi exaustivamente debatida nos anos subseqüentes, visto que era necessário regulamentar o tiro destrutivo a fim de que este pudesse, de fato, ser executado.

A Lei nº 9.614, editada em 5 de março de 1998, modificou a Lei nº 7.565, mas ainda não permitia a execução da ação extrema.



Fig. 2-1: Cartaz de divulgação da “Lei do Abate”

O Decreto nº 5.144, de 16 de julho de 2004, finalmente estabeleceu os procedimentos para se implementar a Medida de Destruição, permitindo sua entrada em vigor a partir de 17 de outubro de 2004.

Conforme a legislação, somente poderá ser abatida aeronave com suspeita de pertencer ao narcotráfico, voando em rotas ou em regiões reconhecidamente utilizadas neste ilícito. (1)

1 - BRASIL: Decreto-Lei nº 5.144, de 16 de julho de 2004.

As áreas citadas, de maneira geral, abrangem as fronteiras do Brasil com Paraguai, Bolívia, Peru e Colômbia e as rotas que as ligam a grandes centros, como São Paulo e Rio de Janeiro.

Os principais esquadrões, autorizados a abater aeronaves, encontram-se estrategicamente sediados em Boa Vista - RR (1º/3º GAv), em Porto Velho - RO (2º/3º GAv) e em Campo Grande - MS (3º/3º GAv). Auxiliados pelos radares e aeronaves R-99A do SIVAM, seus pilotos são capazes de interceptar e abater os aviões suspeitos ainda próximos da fronteira.

Havendo necessidade de um resgate rápido, nestas áreas de maior probabilidade, logicamente serão engajados os helicópteros da FAB que se encontram mais próximos, destacando-se as aeronaves H-1H do 2º/10º GAv, baseadas em sede, em Campo Grande - MS, e cumprindo Alerta SAR em Porto Velho - RO. Poderão, ainda, serem utilizados os helicópteros do 2º/10º GAv, 7º/8º GAv e 1º/8º GAv, que, rotineiramente, se encontram nas áreas limítrofes do Brasil executando missões variadas, como vacinação de comunidades carentes ou demarcações de fronteira.

Atualmente as tripulações da FAB não possuem adestramento para atender a este delicado resgate, inexistindo orientação específica ou doutrina sobre o assunto. Da mesma forma, não existe a definição de qual órgão ou setor será responsável pelo comando das ações de salvamento ao meio abatido.

Como não há qualquer tipo de preparo, as ações de resgate acabarão sendo executadas de improviso, gerando riscos aos elementos envolvidos e não garantindo o êxito global da ação.

A probabilidade de um abate ganhar repercussão nacional e internacional é muito grande, sendo inadmissível que a FAB, nos

dias de hoje, não esteja pronta para tal atendimento.

Visando equacionar o problema, a fim de buscar uma solução adequada, é necessário analisar os aspectos inerentes a este resgate, verificando quais ações e cuidados devem ser observados.

3 - Análise da Operação de Resgate

O pouso forçado de uma aeronave ilícita deve ser analisado por três aspectos principais:

O primeiro é a ocorrência de um sinistro, onde podem existir vítimas necessitando de cuidados médicos e correndo risco de morte.

O segundo refere-se ao contato de militares da FAB com uma aeronave utilizada por criminosos, em uma área inóspita e desconhecida, com possibilidade dos sobreviventes se encontrarem armados e drogados.

Finalmente, deve-se considerar que tais aeronaves são normalmente furtadas de aeroclubes e transportam drogas, armas e contrabando, sendo necessário que a Polícia Federal, a Receita Federal e o Departamento de Aviação Civil participem da operação, visando o cumprimento das ações policiais e administrativas inerentes ao ocorrido.

Uma correta ação de resgate deve observar todos os aspectos acima citados, garantindo socorro às vítimas, segurança aos envolvidos, transporte de equipes policiais e de fiscalização e retirada do material encontrado.

Esta operação possui nuances que são encontradas em variadas missões hoje praticadas pela FAB. Conhecer estas missões faz-se vital para o entendimento das capacidades da Força Aérea, constituindo as bases para elaboração das propostas de operação.

4 - Missões Praticadas Pelos Helicópteros da FAB

4.1 - Missão de Salvamento

A Missão de Salvamento, juntamente com as Missões de Busca, de Socorro em Vôo e





Fig. 4-1: Aeronave H-55 em Missão de Salvamento na Amazônia de Apoio, constituem as Missões SAR Principais, realizadas em cumprimento aos acordos internacionais, objetivando retornar à segurança os ocupantes de aeronaves acidentadas, bem como de embarcações em perigo².

Geralmente realizada após uma Missão de Busca, consiste na descida de Homens de Resgate, via helicóptero ou infiltração pára-quedista, na área do acidente. Tais militares prestam os primeiros socorros aos sobreviventes e os conduzem à aeronave para posterior traslado a um local seguro, realizando, ainda, a retirada das vítimas fatais, se solicitado por autoridade competente.

A missão é coordenada por um Oficial do DECEA, denominado Coordenador SAR, o qual é responsável pela requisição dos meios aéreos junto à II FAe, pelo levantamento de informações que resultará na localização do vetor sinistrado e pela coordenação junto aos demais órgãos civis, como hospitais e delegacias, para o encaminhamento dos feridos e traslado dos corpos.



Fig. 4-2: Aeronave H-60 executando Missão de Salvamento

2 - BRASIL. Ministério da Aeronáutica. Diretoria de Eletrônica e Proteção ao Vôo: Manual de Busca e Salvamento.

3 NORTHATLANTIC TREATY ORGANIZATION: Combat Search and Rescue

4.2 Missão de Resgate em Combate (Csar)

O Resgate em Combate, ou CSAR (*Combat Search and Rescue*), é uma das mais novas missões executadas pela FAB.

Destina-se a detectar, localizar, identificar e resgatar militares ou civis de interesse militar (evasores), que se encontram em Área de Conflito realizando sobrevivência e evasão, visando conduzi-los novamente às linhas amigas. Para que esta operação ocorra com sucesso é necessário que o evasor seja cooperativo, executando procedimentos pré-estabelecidos a fim de permitir sua localização, identificação e exfiltração³.

Aplica-se, primordialmente, ao resgate de tripulações amigas abatidas, gerando efeito psicológico positivo no moral das tropas aliadas, através da restituição de tripulações adestradas ao combate.

Contudo, coloca em risco grande quantidade de vidas e de meios aéreos para tentar recuperar poucos indivíduos. O fracasso desta operação pode degradar a imagem da Força Aérea perante a opinião pública, chegando a acarretar queda no apoio nacional às ações de combate.

Face o exposto, a coordenação das ações é extremamente importante, ficando a cargo de um Oficial Aviador, operacional em Resgate em Combate, posicionado junto ao Centro de Operações Aéreas (COA) responsável pela área de conflito.

Visando a segurança, tal operação é geralmente executada por uma Força Tarefa, composta de dois helicópteros de resgate armados com metralhadoras laterais, escoltados por helicópteros de ataque ou por aviões de caça, auxiliados por aeronave R-99A executando Controle e Alarme em Vôo.

Os helicópteros de resgate, ao atingirem as proximidades do evasor, estabelecem contato rádio e conferem sua identidade através de autenticações. Caso a identificação seja positiva, as aeronaves posicionam-se da



Fig. 4-4: Homens de Resgate e Evasor são recolhidos durante Operação CSAR

maneira mais segura possível e desembarcam uma equipe de Homens de Resgate devidamente equipados e armados, responsáveis por abordar o evasor, cautelosamente, e conduzi-lo a um dos helicópteros.

A operação se encerra com o retorno do evasor às linhas amigas e com seu encaminhamento para os devidos atendimentos médicos e psicológicos.

4.3 - Missão em Apoio a Medidas de Controle no Solo

Medidas de Controle no Solo (MCS), juntamente com as Medidas de Averiguação, Intervenção, Persuasão e Destruição, constituem as Medidas de Policiamento do Espaço Aéreo⁴.

Aplicadas a uma aeronave suspeita, obrigada a pousar, as MCS visam abordar e verificar a existência de drogas, de armas e de contrabando, assim como checar a documentação da aeronave e de seu condutor, sendo realizada por membros da Polícia Federal, da Receita Federal e do Departamento de Aviação Civil apoiados por uma equipe de segurança composta por militares da FAB.

As Medidas de Controle no Solo, preferencialmente, são realizadas em aeródromos previstos nos Planos para Aplicação de MCS dos Comandos Aéreos Regionais, empregando aviões de transporte ou helicópteros no traslado das equipes de fiscalização para tais localidades.

Helicópteros são necessários quando o emprego de aviões de transporte não é viável, seja pelo suspeito haver pousado em pista demasiadamente curta ou por tê-la interditado, comumente abandonando a aeronave no centro da pista.

O gerenciamento das MCS fica a cargo do Comando Aéreo Regional responsável pela área onde as medidas forem aplicadas, existindo, normalmente, um oficial como coordenador.

Conhecendo-se as missões em que a Força Aérea detém experiência e os aspectos referentes à abordagem de um avião derrubado, agora já é possível a elaboração de propostas visando à realização de uma operação de resgate adequada.



Fig. 4-5: Aeronave H-1H transportando equipe para realização de MCS

5 - Propostas de Operação

O resgate de uma aeronave ilícita consiste em uma missão nova para os helicópteros da FAB, porém possui características de diversas missões atualmente praticadas.

Ele possui o cerne de uma Missão de Salvamento, onde o socorro à vida humana é primordial; possui nuances de um Resgate em Combate, realizado em ambiente sujeito ao enfrentamento armado; e possui as peculiaridades de uma MCS, envolvendo a Polícia Federal, Receita Federal e DAC.

As propostas se baseiam no uso de militares qualificados para desempenho das funções de coordenação e no emprego dos meios aéreos e das tripulações da FAB de modo inteligente, planejado e integrado com os membros dos demais órgãos necessários à missão.

5.1 - Coordenação

Similarmente à Missão de Salvamento e ao Resgate em Combate, é primordial a existência de um militar habilitado e treinado para coordenar as ações.

Em virtude de o COMDABRA ser o responsável pelo gerenciamento de todas as medidas que implicarão na derrubada da aeronave, é importante a existência de um oficial, neste órgão, com conhecimento e autoridade para dar prosseguimento às ações, após ser dada ordem para o tiro de destruição.

É imperativo que tal militar seja oriundo da Aviação de Busca e Salvamento, seja operacional na missão de Resgate em Combate, possua curso de Coordenador SAR e seja oficialmente reconhecido pelo DECEA como gerente desta Missão de Salvamento específica.

Ele será o responsável pela requisição dos meios aéreos junto à II FAe, pelo planejamento das ações e pela coordenação dos esforços junto à Polícia Federal, à Receita Federal e ao DAC, sendo os Planos para execução de MCS elaborados pelos Comandos Aéreos Regionais, base para desempenho de suas atribuições.

5.2 Execução

A missão basicamente deverá dispor de meios capacitados a realizar uma abordagem segura na área do acidente, prestar socorro às vítimas e transportar as autoridades policiais, civis e militares envolvidas no desenrolar do ilícito.

Para tanto, a abordagem mais indicada utilizaria dois helicópteros de resgate, armados

com metralhadoras laterais. O primeiro estaria equipado para executar Missão de Salvamento e transportaria a equipe responsável pela primeira abordagem à aeronave sinistrada, enquanto, o segundo, proveria segurança, através de apoio de fogo, e conduziria as demais autoridades de fiscalização.

A equipe de abordagem seria mista, sendo composta por Homens de Resgate da FAB, armados e equipados para o socorro às vítimas, e por agentes da Polícia Federal, os quais seriam responsáveis por realizar uma primeira vistoria na aeronave e por abordar os ocupantes ileso ou levemente feridos.

A partir do momento em que a situação estivesse segura, os integrantes da segunda aeronave também seriam desembarcados a fim de executar suas inspeções.

O primeiro helicóptero decolaria logo que os feridos estivessem prontos para remoção, executando-se, assim, um rápido socorro às vítimas. Já o segundo permaneceria no local até o encerramento das atividades de fiscalização e retirada de vítimas fatais.



Fig. 5-1: Operação de Resgate com dois helicópteros armados

Caso a operação disponha somente de um helicóptero, cuidados com a segurança devem ser redobrados, principalmente quando houver indícios da presença de sobreviventes.

O helicóptero, equipado para Missão de Salvamento, transportaria inicialmente a equipe de abordagem, sendo esta desembarcada em uma área próxima ao local do acidente, porém, não exatamente em sua vertical. Após o desembarque, a aeronave decolaria, mantendo contato visual com os elementos e lhes garantido segurança.

Após a situação se encontrar estabilizada, o helicóptero pousaria para a retirada dos feridos, permanecendo no local elementos para guarda do avião sinistrado e preparação dos corpos das vítimas fatais, aguardando o retorno do helicóptero com o restante da equipe de fiscalização.

O uso de somente uma aeronave seria mais adequado em situações com probabilidade remota de sobreviventes.

Conforme verificado, é importantíssimo que a coordenação possua um contato estreito, principalmente, com as autoridades da Polícia Federal, a fim de garantir a presença de agentes na operação, evitando, assim, que os militares da FAB sejam responsáveis por executar ações de polícia.

É imperativo, ainda, que os esquadrões de helicóptero da Força Aérea estejam treinados e equipados para cumprimento desta missão, inclusive se capacitando para a eventualidade da primeira abordagem ocorrer sem o apoio da PF. Da mesma forma, como nunca se saberá quando este resgate se fará necessário, deverá existir equipamento mínimo à disposição das aeronaves desdobradas, visando atender a eventuais engajamentos desta natureza.

A existência de pessoal adequado, no COMDABRA, para coordenação das ações e a execução do resgate de modo planejado, utilizando tripulações adestradas e equipadas e envolvendo a participação de elementos da PF, Receita Federal e DAC constituem a solução para o problema apontado.

Uma vez exposta a atual falta de preparo da FAB para resgatar uma aeronave ilícita

abatida, e a conseqüente apresentação das soluções para o assunto, é oportuno efetuar uma recapitulação do tema, enfatizando os aspectos mais importantes, a fim de melhor fixá-los.

Conclusão

A “Lei do Abate” trouxe amparo legal à Força Aérea Brasileira para cumprir sua missão constitucional de defesa do Espaço Aéreo. Porém, hoje, somente são conhecidas as ações até ocorrer o disparo do armamento, não havendo preparação adequada para o resgate às vítimas de uma aeronave ilícita abatida.

No início deste trabalho, demonstrou-se a maneira como a FAB está articulada para coibir o tráfico de aeronaves criminosas, evidenciando que o atendimento a aviões derrubados consistiria de uma operação improvisada, inadequada e insegura.

No capítulo seguinte, foram apresentados os aspectos observados durante o resgate de um ilícito, visando estabelecerem-se os critérios desta operação.

A seguir, listaram-se as missões atualmente desempenhadas pela Aviação de Asas Rotativas, com características possíveis de uso no atendimento tema deste trabalho.

Ao final, foi proposto, que um militar experiente e com formação adequada, seja designado pelo COMDABRA para coordenar a operação de resgate. Da mesma maneira foram propostas opções de execução com um ou dois helicópteros, de modo a transportar equipes mistas capazes de não só atender às vítimas, como também cumprir as ações policiais e administrativas necessárias.

Face o exposto, o objetivo do trabalho foi claramente alcançado, visto que, através do emprego das propostas, a FAB terá plenas condições de proceder ao resgate de aeronaves ilícitas abatidas com êxito e segurança.



Fica evidente a relevância das medidas apresentadas para a Força Aérea Brasileira, garantindo um fecho sensato e adequado à ação extrema de derrubada de uma aeronave civil, demonstrando ao povo brasileiro e à comunidade internacional que esta Força é enérgica, mas ao mesmo tempo é zelosa pela vida humana e cumpridora de seus deveres constitucionais.

Compreende-se, portanto, a importância da FAB manter-se sempre pronta para tal missão, a qual nunca se saberá quando poderá acontecer. Sintetizando esta idéia, a qual reflete o tema deste trabalho, verifica-se uma frase proferida por Whitney Young Jr:

“É melhor estar preparado para uma oportunidade, e nunca tê-la, do que ter a oportunidade e não estar preparado.”

Referências:

BRASIL. Decreto-lei nº 5.144, de 16 de julho de 2004. Brasília, 2004.

_____. Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986. Brasília, 1986.

_____. Lei nº 9.614, de 5 de março de dezembro de 1998. Brasília, 1998.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Sétimo Comando Aéreo Regional. Plano Regional para Aplicação de Medidas de Controle no Solo. Manaus, 2001. (ICA 5-77).

BRASIL. Ministério da Aeronáutica. Comando de Defesa Aeroespacial Brasileiro. Medidas de Policiamento do Espaço Aéreo: (NOSDA ALE 2/1).Brasília, 1997.

BRASIL. Ministério da Aeronáutica. Diretoria de Eletrônica e Proteção ao Vôo. Manual de Busca e Salvamento: (MMA 64-3).Rio de Janeiro, 1976.

BRASIL. Ministério da Aeronáutica. Estado-Maior da Aeronáutica. Doutrina Básica da Força Aérea Brasileira: (DMA 1-1).Brasília, 1997.

UNITED STATES OF AMERICA. Joint Chiefs of Staff. Joint Tactics, Techniques and Procedures for Combat Search and Rescue, Washington, 1998. (Joint Pub 3-50.21).

NORTH ATLANTIC TREATY ORGANIZATION. Combat Search and Rescue. Bruxelas, 2000 (ATP-62).

(Footnotes)

1 - BRASIL: Decreto-lei nº 5.144, de 16 de julho de 2004.

2 - BRASIL.

Ministério da Aeronáutica. Diretoria de Eletrônica e Proteção ao Vôo: Manual de Busca e Salvamento.

3 - NORTH ATLANTIC TREATY ORGANIZATION: Combat Search and Rescue

4 - BRASIL. Ministério da Aeronáutica. Comando de Defesa Aeroespacial Brasileiro: Medidas de Policiamento do Espaço Aéreo.

