

DA SERRA AO DESERTO EM ALOUETTE III

UMA MISSÃO DE TREINO NA ESCOLA MILITAR DA FORÇA AÉREA ANGOLANA NO LOBITO

Texto e fotos: Major PILAV Carlos Jorge Candeias*



A Força Aérea Portuguesa tem vindo a cooperar desde 1998 com a Força Aérea Nacional Angolana (FANA) na formação dos seus pilotos, através de um programa de Cooperação Técnico-Militar que, entre outras actividades, consiste em apoiar a Escola Militar da Força Aérea Angolana, no Lobito (EMFAL).

No cumprimento deste programa está incluída a qualificação em helicópteros AL III, de que faz parte o treino para operação em zona montanhosa. Habitualmente é utilizada a Serra da Leba, junto à cidade do Lubango, na província da Huíla, local escolhido por ser o segundo ponto mais elevado do país, aproximadamente 7.300 pés (2.400 m) e por dispor do apoio próximo de uma Base Aérea que se encontra a 10 minutos de voo das áreas de treino definidas.

Neste quadro foi proposta a implementação de um programa de qualificação em voo de montanha que consiste na realização de três horas de voo por piloto, onde se incluem aterragens à carga máxima em altitude e voo em vales.

A necessidade dos pilotos instrutores adquirir proficiência neste tipo de operação obriga a executar regularmente estas missões, as quais colocam dificuldades acrescidas. Por se considerar existirem algumas lacunas por falta de treino nestas condições, este assunto

foi abordado com o Comandante da EMFAL, o Coronel Carlos Carmelino, no sentido de ser efectuado com alguma regularidade o referido treino.

De forma a não se prejudicar a progressão dos cursos que estão a decorrer no Lobito, foi escolhido o mês de Outubro, tendo havido por parte da Força Aérea Angolana grande abertura e autorização para quatro dias para executar aquela missão. Como no período de tempo definido era possível acrescentar outras práticas além do voo de montanha, em reunião com os pilotos instrutores foi proposta a navegação na Serra da Leba.

Tendo em conta a zona onde iria decorrer o treino, a Oeste da província da Huíla encontra-se o Namibe (antigo Moçamedes) e não se fala do Namibe sem que nos salte à mente o seu famoso deserto. Assim, nasceu a ideia de alargar o treino de navegação ao deserto.

No início do mês de Outubro, iniciou-se o planeamento da viagem à Serra da Leba. Para se obter uma imagem daquilo que era possível executar consultámos uma carta da região, surgindo logo aqui a primeira dificuldade. A única carta disponível tinha a escala de 1/2.000.000, com a qual não havia grande prática para executar navegações. A primeira verificação passava pela localização do Aeroporto do Namibe, pois estávamos dependentes deste para reabastecer, tendo surgido





AL III em pleno treino de montanha

a Sul no mapa uma grande baía, chamada Baía dos Tigres.

Numa primeira análise parecia ser exequível efectuar um voo sobre o deserto até atingir a Baía dos Tigres e regressar ao Namibe, considerando que um voo com este perfil seria do maior interesse para o treino dos pilotos e constituía um desafio que jamais nenhum de nós enfrentara.

Efectivamente, nunca nenhum dos pilotos da Força Aérea de Angola voara a Sul do Ae-

À medida que o planeamento ia avançando a missão começava a tomar forma e iam-se apurando os detalhes. Em linhas gerais, definiu-se o perfil da missão em que no primeiro dia se executaria voo de montanha, no segundo de navegação directa do Lubango à Baía dos Tigres e no terceiro terminava-se o treino na montanha com regresso ao Lobito. O quarto dia guardava-se como reserva, para o caso de não conseguirmos concluir o que estava planeado.

Duas semanas antes da missão, foi solicitado aos mecânicos que providenciassem todo o material previamente estipulado uma vez que esta viagem requeria uma preparação adicional, para que não fosse esquecido nada para a operação dos helicópteros, além de ser necessária uma reserva de água, alimentos e material de apoio médico.

Na semana seguinte trataram-se dos últimos pormenores, coordenando tudo com a Base do Lubango e com o Aeroporto do Namibe, assim como o planeamento dos voos para os três dias, incluindo a navegação, que previa um voo directo do Lubango à Baía dos Tigres, com reabastecimento no regresso no Namibe. Mas, só quem não conhece o deserto é que faz um planeamento destes. A história da missão começa AQUI.

A saída estava prevista para as nove da manhã do dia 24 de Outubro de 2008. Chegados à Base do Lobito pelas oito da manhã, fez-se pouco depois o "briefing" com as tripu-



roporto do Namibe até à Baía do Tigres. Apparentemente, alguns recordavam-se de ter havido helicópteros a voar naquela região e que pelos relatos conhecidos na zona os ventos são fortes o que torna difícil a operação.



Varias perspectivas sobre a orografia durante o percurso



Pilotos descolando do Lobito

lações e iniciados os procedimentos para a decolagem em direcção ao Lubango. Nesse dia sentia-se alguma ansiedade pela missão que iríamos executar e em simultâneo estava um pouco triste por não estar com o meu filho no dia do seu quarto aniversário.

Deixámos para trás o Lobito e, rapidamente, largámos a linha de costa iniciando a subida para o planalto central de Angola. Entrámos numa zona de montes de baixa elevação, cortados ao meio pelo vale cavado por um rio que vai desaguar a sul de Benguela. A paisagem é desprovida de árvores, apenas arbustos que vistos do ar parecem rasteiros, mas que verificámos serem mais altos do que o helicóptero.

15 minutos depois, estamos a 3.000 pés, aparecendo à nossa frente um mar imenso de árvores, num planalto a perder de vista, num misto entre a savana africana e a mata densa, colocando grandes dificuldades para encontrar





O AL III, um ponto minúsculo na imensidão do planalto

carpas da Serra da Leba, que reflectem a luz do Sol e nos recebem com as suas cores amarela e laranja. Olhando depois para a direita vê-se a planície do Namibe. Esquecendo esta paisagem assombrosa que nos rodeava, iniciámos o treino começando por aterrar no ponto mais alto da serra, e o segundo ponto mais alto em Angola com 7.990 pés, mais de 2.400 metros de altitude. Após algumas manobras em altitude encaminhámo-nos para a Base do Lubango.

Duas horas e vinte minutos depois de descolar do Lobito aterrámos, fizemos o “debr-



Lubango

um local de aterragem, sendo nalgumas zonas necessário recorrer a uma área de árvores mais baixas ou aos leitos dos rios sem água.

Grande parte da viagem do Lobito ao Lubango é feita sempre a subir sobre este tipo de terreno, contemplando as enormes montanhas graníticas que emergem do planalto e nos dão referências para a navegação. O Capitão Aníbal ia dando indicações para apontar àquela ou passar ao lado da outra elevação, atingindo-se após algum tempo, os 4.000 pés, vendo-se já, lá ao longe, a Serra da Leba.

Tínhamos planeado não voar directo ao Lubango, entrando sim por Oeste pois tínhamos reunidas todas as condições: os helicópteros estavam leves, o tempo estava bom e 40 minutos de combustível disponível. Assim, foi iniciada uma subida pela serra, passando-se dos 4.000 para os 8.000 pés, altitude do topo, de onde se podem apreciar as impressionantes es-

“fing” da missão e enquanto os mecânicos preparavam as máquinas para o voo da tarde, tratámos dos alojamentos e da alimentação.

De tarde, continuámos a dedicar o nosso voo à prática de aterragem em vales, pontos altos, na mata e a efectuar algum trabalho ao solo em altitude. Rapidamente passaram quase duas horas, sempre envoltos numa beleza ímpar que nos faz perder a noção do tempo e é mesmo capaz de aliviar o cansaço de um dia de trabalho. Como no Lubango escurece muito cedo, tínhamos de estar aterrados o mais tardar às quatro da tarde para que fosse possível aos mecânicos terem tempo para fazer as inspecções ainda com a luz do dia.

Depois da aterragem prepararam-se as máquinas para o dia seguinte, operação que teve de ser mais expedita porque a chuva vinha a caminho.

Com tudo preparado para o dia seguinte,

saímos da Base e, já nos alojamentos, trocámos impressões sobre as missões do dia e sobre o próximo voo, a tão esperada navegação ao Namibe. A chegada da chuva nesse fim de tarde trouxe alguma preocupação, pois seria mais difícil, ou mesmo impossível, cruzar a serra com mau tempo. Mas cada coisa tem o seu tempo próprio e este era para jantar e descansar. Pela manhã, logo se veria.

No dia seguinte, a alvorada foi às sete da manhã como previsto, para descolarmos às nove. O local do alojamento tinha uma vista privilegiada sobre a serra, e verificámos que



Vista aérea do Lubango

estava coberta de nuvens, colocando algumas dúvidas sobre a possibilidade de cumprirmos o planeamento. No entanto, a sabedoria daqueles que conhecem bem os fenómenos da sua terra fez-nos saber que aquela situação era normal e que abriria pois o vento soprava forte. Foi exactamente o que aconteceu, pelas dez horas, quando descolámos rumo ao deserto e à Baía dos Tigres.

O vento de cauda de intensidade média (cerca de 20 kts), era favorável à subida da serra que teríamos de cruzar, antes de descermos à planície desértica. Ultrapassámos aquele obstáculo sem problemas nem atrasos, mas quando começámos a deixar as grandes escarpas para trás e a descer para a planície do Namibe, dos 8000' para os 2000', as condições meteorológicas alteraram-se. Verificámos que no horizonte havia uma densa neblina, rodando então o vento de cauda e ficando agora de frente,



AI III na pista do Lubango

enquanto efectuávamos a nossa descida.

Estas mudanças obrigaram a rever o planeamento, tendo sido alterada de imediato a rota em direcção ao Aeroporto do Namibe, para reabastecimento e a partir de onde pros-



A presença do helicóptero faz-se sentir na corrida da avestruz



Primeira escala no Aeroporto do Namibe

seguiríamos para a Baía dos Tigres como previsto.

À alteração da rota correspondeu, por completo, uma paisagem diferente. Antes o terreno era plano, com alguma vegetação e elevações que rompiam da planície, agora, depois de rodarmos 80° para Oeste, a paisagem começava com um rio que, pela leitura da carta, nos levaria ligeiramente a norte da cidade do Namibe. Em seguida alguns montes baixos, mas, de repente, tudo ficou plano, tão plano que ficámos com a sensação de que um avião lá poderia aterrar em qualquer direcção. Passadas algumas milhas o solo começa a ser rasgado pela erosão da água, sulcando vales que nos orientam para a zona mais baixa da região e nos conduzem até ao mar. Este é o último degrau da descida até à cidade do Namibe.

Com a cidade à vista, olhando em redor, verifica-se que a vegetação é quase inexistente, só terra e areia, merecendo esta paisagem um comentário dirigido ao Capitão Aníbal: "isto do deserto é mesmo vazio". Nem nós imaginávamos o que iríamos ver mais para sul. De referir a grande dificuldade em visualizar o aeroporto, a longa distância, pois a pista confunde-se com a sua envolvente. Mas, após coordenarmos a aproximação com o controlo, aterrámos no Aeroporto do Namibe, baptizado "Yuri Gagarine".

Com o depósito atestado, lá descolámos em direcção à Baía dos Tigres. Apercebemo-nos que o vento estava mesmo de frente e sopra-

va com alguma intensidade, o que poderia colocar algumas dificuldades para cumprir a rota planeada. Mantendo a nossa atenção nas indicações dos instrumentos para acompanhar o evoluir da situação, voltámos, inevitavelmente, a olhar para a paisagem que nos rodeava, de novo a mudar, e o que antes aparentava ser o deserto não o era afinal. O verdadeiro, esse sim, espriava-se agora à nossa frente.

O terreno começa por ser muito plano, aparentando ser duro, com muito pouca vegetação rasteira, para depois passar a ser recortado por sulcos, vestígios de linhas de água completamente secos.

Passadas algumas milhas os sulcos transformam-se em desfiladeiros arenosos cada vez maiores, muito bem definidos, escarpados, escavados pela pouca água que ali deve cair e pelo vento. Mais uns minutos de voo e o terreno muda de cor, fica mais amarelo e a terra parece perder a sua dureza. Os desfiladeiros muito bem definidos e rígidos, parecem desmoronar-se com a força do Sol e do vento. As suas arestas, anteriormente aguçadas, começam a ficar arredondadas, até que se transformam num extenso lençol de areia, completamente plano.

Tínhamos percorrido cerca de um quarto do nosso trajecto e olhando agora para a esquerda, só víamos areia até ao limite do horizonte e à direita, ao longe, o mar não era mais do que uma ténue linha azul. Continuámos a acom-



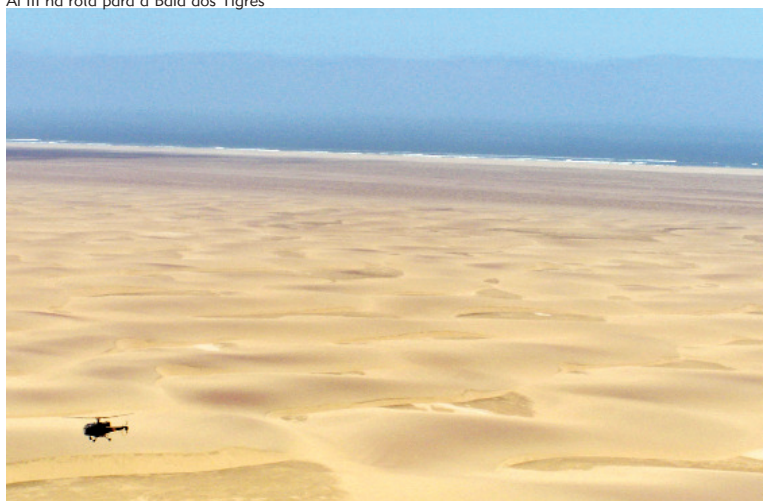
Navegação sobre o deserto

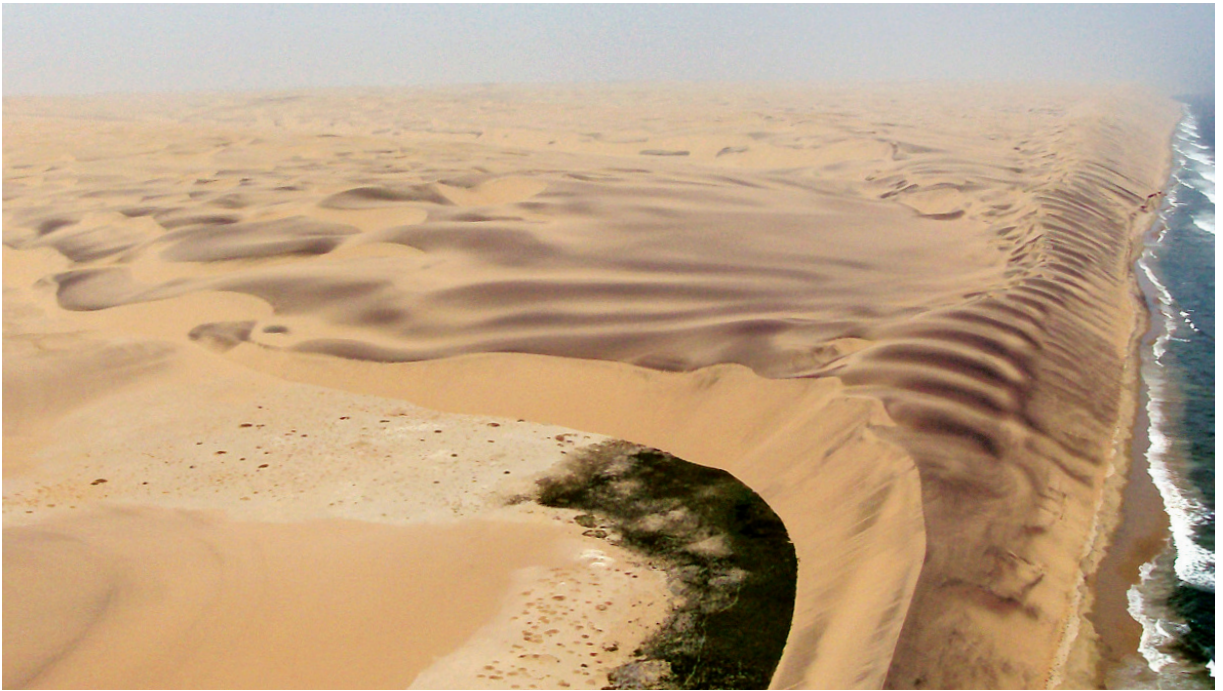
panhar, atentamente, o consumo de combustível, a efectuar as verificações e mantivemos contacto constante com o outro helicóptero. Redobrávamos a nossa atenção, porque sentimos que o vento parecia querer aumentar, colocando dificuldades acrescidas à nossa navegação.

Continuando em direcção à Baía dos Tigres, o deserto surpreendia-nos e, de repente, aquele lençol de areia começava a enrugar-se em pequenas dunas de cor lilás. À medida que avançávamos parecia que o chão vinha ao nosso encontro. As dunas começam a aumentar de tamanho e o seu aspecto é tão regular que passado algum tempo a observá-las, chegam a provocar-nos um certo enjoo e alguma desorientação. Levantamos o olhar à altura do horizonte para sairmos desta inebriante contemplação e logo pensamos que a beleza que



Al III na rota para a Baía dos Tigres





Extremidade norte da extensa língua de areia da Baía dos Tigres



Imagem de satélite da Baía dos Tigres, vendo-se mais a sul a invasão do mar sobre a língua de areia

nível que nos permitiu contemplar o que é, provavelmente um dos fenómenos mais impressionantes que já alguma vez podemos observar: uma barreira de dunas erguia-se na praia a 100 metros de altura, raiada de uma cor lilás. Parecia realmente as listas de um tigre, dando o nome à baía e estendiam-se a perder de vista, parecendo dizer ao mar que dali não passará. Esta seria a nossa estrada até à Baía dos Tigres a sobrevoar a praia e as dunas altas, multiplicando-se os bandos de aves marinhas que levantam voo à nossa passagem.

Atingimos então o ponto mais a sul da nossa rota, voltando para o mar e sobrevoando, por fim, a Baía dos Tigres. No ar havia o que parecia ser uma neblina, mas concluímos ser areia levantada pelo forte vento que se fazia sentir na zona. Em direcção ao mar verificámos estar a atingir o momento previsto para o regresso, quando o nosso GPS marcava 70 nós de velocidade e o vento continuava muito forte, não se conseguindo vislumbrar a língua de terra que delimitava a Baía, que sabíamos estar cerca de 7 milhas à nossa frente. Não seria possível ir mais a sul, procurando-a na sua aproximação até quase se ligar ao continente o que acontece 14 milhas mais a sul.

De repente surgiu no horizonte uma mancha muito branca, e, entrando um pouco mais pelo mar ali estava ela, a ponta de uma língua de areia, muito branca e desértica. Tem 40 km de comprimento e atinge os quatro quilómetros

nos deslumbra tem também algo de assustador e perigoso.

Aproximamo-nos da costa e voamos agora sobre a praia, o que nos dá algum conforto, por nos ser menos estranha a paisagem. Estávamos a cerca de 20 milhas do ponto de onde se avistaria a Baía dos Tigres. O mar estava batido e inquieto, contrastando com a calma do deserto. O vento tinha aumentado de intensidade. Tínhamos estabelecido como mínimos de combustível (bingo) os 290 litros e que ao atingir este valor regressaríamos seguindo a linha de costa. Cumprimos o nosso objectivo e a linha de costa desenhava-se quase recta até ao Namibe.

Felizmente ainda havia combustível dispo-



Tõmbua

de largura. Fascinados pela sua beleza, mas com alguma tristeza por não ser possível sobrevoá-la, encetamos de imediato o regresso.

Ao longo da costa e rumando a norte deixámos para trás as impressionantes dunas e o mar espraivava-se agora por extensos areais, mantendo contudo a sua cor escura, adivinhando-se águas pouco calmas, onde não faltavam velhos barcos encalhados. A meio caminho sobrevoámos a povoação de Tõmbua, outrora chamada Porto Alexandre, uma aldeia de pescadores, que parece ser uma réplica em tamanho reduzido da Baía dos Tigres, de costas voltadas ao deserto, abrindo-se ao mar através dos pequenos barcos de pesca que lhe garantem a sobrevivência.



Helicópteros fazem escala para reabastecimento no Aeroporto Yuri Gagarine, no Namibe

Continuando a seguir a linha de costa e com o “vento de cauda”, a pressão que se sentiu ao cruzar o deserto aliviou e tudo se apresentava agora mais calmo. À nossa frente, uma baía desenhava-se, estávamos de novo no Namibe.

Depois de aterrarmos, reabastecer e fazer as inspecções, estávamos prontos para tomar uma refeição rápida, pois tínhamos de regressar ao Lubango. As informações indicavam-nos que por lá chovia bastante. Atravessar a serra com chuva não é fácil e quando o Sol desce sobre a serra, pior ainda.

Descolados do Namibe rumo ao Lubango, seguindo uma rota tão directa quanto possível, começámos a encontrar de novo algum relevo, primeiro composto por pequenos montes,



Cristo-Rei visto do helicóptero durante a aproximação à cidade do Lubango



Fenda da Tundavala



O altímetro marca 7.000 pés

depois aumentando de dimensão e trespassados por vales cavados, resultado das águas que descem da serra durante as chuvas. Na frente desses montes recortava-se a nossa já conhecida Serra da Leba, sempre esplendorosa, mas desta vez negando-nos a passagem, carregada de fortes aguaceiros.

Avaliadas as alternativas para evitar a chuva, optámos por fazer um desvio à rota, seguindo um enorme vale que se encontrava limpo. Esta opção revelou-se certa e rapidamente subimos para o topo da serra que se encontrava sem nuvens. Em pouco mais de vinte minutos estávamos a fazer a aproximação à base, sobrevoando o Cristo-Rei que abraça a cidade do Lubango.

Mais um dia passado, tanta emoção para recordar. À noite, a conversa girava, necessariamente, à volta de todos os pormenores da viagem, concluindo desde logo que para voar naquela área são sempre necessários planeamentos rigorosos e nunca se poderia utilizar apenas um único helicóptero. Mas esta tinha sido só uma parte da missão e no dia seguinte pela manhã a montanha esperava por nós.

Depois de uma noite de chuva torrencial, o dia estava soalheiro e a serra limpa e sem vento, ideal para cumprir os nossos objectivos e podermos aterrar perto de um dos seus locais mais bonitos e espectaculares: a Fenda da Tundavala, com uma altitude de 7.050 pés.



All III sobre a cidade do Lubango

Como o dia estava bom e era o terceiro voo de treino, foi planeado voar à carga máxima para aquela altitude, o que iria proporcionar aos pilotos uma aterragem com quase 2.000 quilos. O local de aterragem era bom e não se registou nenhum problema durante o treino. Aterrados, não podíamos deixar de visitar tão famosa fenda. É espectacular, quase perturbador, ver aquela enorme abertura que vai do topo até ao sopé da serra sem que alguém nos saiba dizer ao certo quantos metros tem, mas que é uma visão assustadora, lá isso é.

Depois deste momento de contemplação voltámos a descolar para concluir o nosso programa de treino na serra, findo o qual aterrámos de novo no Lubango para reabastecer os helicópteros e descolar em direcção ao Lobito.

Para trás ficou a visão duma serra lindíssima mas que nos coloca dificuldades para operar pela sua orografia e características próprias.

Para o Lobito seguimos uma rota bem conhecida, sobrevoando pequenas povoações constituídas por uma série de palhotas, podendo também observar alguma fauna, incluindo um crocodilo no leito de um rio, o qual se mantém indiferente à passagem do helicóptero. Após pouco mais de uma hora e meia de voo a montanha dá definitivamente lugar a uma faixa plana, de onde sobressai o espelhado das salinas anunciando que estamos de volta ao Lobito. A aterragem decorreu normalmente terminando aqui a nossa missão.



Da montanha ao deserto cumpriu-se o objectivo, treinar as tripulações em condições muito particulares, por vezes bastante adversas. Na memória de todos, ficam três dias de experiências e emoções difíceis de esquecer, reinando, naturalmente, entre os tripulantes uma enorme satisfação.

Participaram, como pilotos nesta missão o Major Carlos Candeias, o Capitão Aníbal Pinto e os Tenentes Humberto Patrício e Luvigildo Madeira, sendo os nossos helicópteros entregues aos cuidados dos mecânicos, Capitão Miguel de Oliveira e Primeiro-Sargento A. Jesus. ✠

* Piloto-Instrutor de AL III



Regresso ao Lubango



Salinas