

PROANTAR dá início aos voos de inverno, após o retorno dos Navios Antárticos ao Brasil



A presença brasileira na Antártica permite à Marinha do Brasil, desde 1982, com o apoio da Força Aérea Brasileira (FAB), realizar uma das maiores operações de apoio logístico, em termos de complexidade e distância. E cabe à Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (SECIRM) o papel de gerenciar a logística do Programa Antártico Brasileiro (PROANTAR), que implica no planejamento das Operações Antárticas, com o emprego de navios, aeronaves e recursos humanos, para manter a Estação Antártica Brasileira em funcionamento, realizando pesquisas, nas mais diversas áreas do conhecimento, durante os 365 dias do ano.

Com o retorno dos Navios da Marinha para o Brasil e a chegada do inverno antártico (março a outubro – quando o mar congela) os voos de apoio da FAB passam a ser a única forma de abastecimento dos Módulos Antárticos Emergenciais - MAE.

Operar no Continente Antártico é uma capacidade que poucas Forças Aéreas possuem, e um privilégio para poucos tripulantes ao redor do mundo. E é com a missão de apoiar o PROANTAR que a FAB, há 34 anos, por meio do Primeiro Esquadrão do Primeiro Grupo de Transporte, Esquadrão Gordo (1º/1º GT), sediado no Rio de Janeiro, vem realizando, ano após ano, dez voos por Operação Antártica.

VOOS DE APOIO

Antes de chegar à Antártica, o voo, que tem início na Base Aérea do Galeão, no Rio de Janeiro, tem que pousar em Pelotas - RS, onde os tripulantes retiram as vestimentas especiais para o clima antártico. Em seguida, decola para Punta Arenas - na Patagônia chilena. O próximo pouso só ocorrerá após uma viagem de três horas, quando o trem de pouso do Hércules C-130 tocar a pequena pista de 1.290 metros de comprimento e de apenas 39 metros de largura, na Base Aérea Presidente Eduardo Frei Montalva, mantida pela Força Aérea Chilena.



Piloto do C-130



Uma complexa logística, realizada pela Marinha do Brasil, entra em ação: são poucas horas em solo, pois a janela meteorológica - termo utilizado pelos aviadores para designar o período em que há perspectiva de boas condições do tempo para o pouso da aeronave - exige que tudo aconteça num piscar de olhos: saem pesquisadores e militares, descem cargas (cada uma identificada para o local de destino): navios, refúgios, acampamentos ou MAE. E uma lista de novas providências são cheçadas: cientistas (dentre as mais diversas nacionalidades que

o PROANTAR apoia) solicitando carona para retornar ao Chile, cargas acondicionadas, militares sendo substituídos, pesquisadores de diversas universidades retornando para o Brasil... e tudo OK para decolagem. Mas, por vezes, quando o avião já está na cabeceira da pista, prestes a decolar, a visibilidade vai a zero e, ao Hércules, só resta aguardar.

A EQUIPE

Para ingressar no seletivo grupo de aviadores da FAB que pilotam na Antártica, é

necessário ter no mínimo 800 horas de voo de C-130, experiência mínima para tornar-se instrutor da aeronave, e quatro anos de trabalho no Esquadrão Gordo. Depois, o aviador passa por um curso de sobrevivência no gelo, realizado nas montanhas chilenas. O piloto precisa, ainda, cumprir um treinamento operacional na Antártica. São dois voos no verão e outros dois no inverno.

Integram a equipe do C-130: três pilotos, um engenheiro de voo, um mecânico de voo - responsável por controlar todos os



Navios durante a OPERANTAR XXXIV



> **Paletização de cargas para lançamento aéreo** - durante os voos de inverno, a equipe do C-130 fica responsável por abastecer a Estação Comandante Ferraz, até o retorno dos Navios Antárticos, em outubro.

> **O lançamento** - presos por cintos de segurança, os *loadmasters* ficam a poucos metros da rampa aberta do Hércules. Poucos segundos são essenciais para que a carga desça intacta e no local assinalado pelo Grupo Base (15 militares da Marinha do Brasil, responsáveis pela manutenção das instalações brasileiras na Antártica).

> **Tipos de Carga** - Gêneros frescos como: frutas, verduras, ovos e, também, sobressalentes para os atendimentos de urgências são alguns dos itens recebidos pela Equipe da EACF.



sistemas da aeronave; um radionavegador - que informa o controle aéreo em terra; um taifeiro - que prepara a refeição da tripulação; dois *loadmasters* (mestres de cargas); e um meteorologista. Durante os voos de inverno, a equipe é reforçada com especialistas em lançamento de carga.

O INVERNO

As adversidades são inúmeras, mas nada se compara ao poder das mudanças climáticas na Antártica. É comum a neblina encobrir a pista. O fenômeno, que ocorre inúmeras vezes ao longo do dia, se dá pela localização da Base Frei - que está entre dois grandes blocos glaciais: Kolins e Nelson. São como duas grandes muralhas. O ar quente chega, esfria e condensa.

No inverno, a camada de neve que cobre a pista é uma das principais dificuldades. A temperatura pode chegar aos 30 graus negativos. Em situações como essas, a tripulação é obrigada a se revesar, a cada quatro horas, para dar partida no avião, para evitar que os sistemas da aeronave congelem. Esses desafios tornam cada voo antártico único, e fazem com que cada membro da equipe do C-130 tenha a certeza do quão nobre é a sua missão.





Momento do lançamento de cargas sobre a área da Estação Comandante Ferraz

Fotos: CECOMSAER



Ressuprimento da EACF



Equipe do Grupo Base recolhe a carga



*Hércules pousa na Base Chilena Presidente Eduardo Frei .
Para se chegar até a Estação Brasileira, são mais três horas de navio
ou meia-hora de helicóptero.*

Foto: Haroldo Palo