



Foto André Garcés

EH-101 Merlin

# 35 ANOS 751

Texto Tenente PILAV Miguel Gaspar

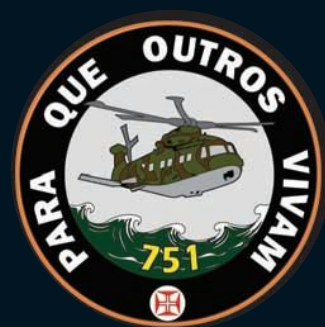
*Era de noite... a chuva batia na janela de forma ritmada, com força de gente. As pingas, que passavam horizontais, eram prova de que o vento estava forte também. Uma daquelas noites, que deveria ser passada na companhia da família, à lareira, estava a ser passada no ambiente de camaradagem da esquadra. O telefone tocou! Prontamente, um grupo de homens, em fato de voo, saltou do assento, como que projetados por uma força invisível, e cada um correu para seu lado, como se tudo fizesse parte de uma coreografia ensaiada. Haveriam de se encontrar depois no helicóptero, mas de momento cada um tinha em mãos uma tarefa diferente!*





Assim começa, normalmente, mais uma missão da Esquadra 751. E comemoramos agora, o facto de ser assim há já 35 anos...

A missão de Busca e Salvamento Marítimo impõe-se pela sua importância, pois assegura um ambiente seguro ao turismo, lazer e comércio, o que dá origem a um maior fluxo de embarcações e conseqüente crescimento económico, benéfico para o país. A Esquadra 751 *Pumas* é pois a fiel depositária da Busca e Salvamento a nível nacional, a qual, com um esforço coordenado com outras esquadras, com a Marinha Portuguesa e com a Autoridade Nacional de Protecção Civil garante o cumprimento desta missão numa área do oceano Atlântico que corresponde a 63 vezes a do território nacional. Esta área de



responsabilidade é a segunda maior do mundo, ficando apenas ligeiramente aquém da do Canadá.

As primeiras aeronaves que fizeram parte da Esquadra aquando da sua criação, em 28 de Abril de 1978, foram helicópteros SA-330 *Puma*. Estes helicópteros foram adaptados da missão de combate que tinham na guerra colonial, para poderem executar um novo tipo de missão: a Busca e Salvamento. Ao serviço da Esquadra 751, estas aeronaves fizeram ainda 30.000 horas de voo e registaram nos seus anais o orgulhoso número de 1800 vidas salvas.

*É preciso fazer a última inspeção à chuva e com uma lanterna, pois a visão tem que começar a adaptar-se ao ambiente noturno e a luz dos holofotes da placa não permitiria isso. Já no helicóptero, com os planos de voo introduzidos e autorizados, com os dados e as coordenadas corretas do "alvo", todos prontos e equipados, é altura de pôr em marcha! Não há um segundo a perder. Cada segundo que ganharmos no chão aumenta um pouco a esperança de quem pediu a nossa ajuda. O arranque dos motores é rápido, mas há um pequeno contratempo: um dos sistemas eletrónicos não quer ligar! Rapidamente, e usando o seu manancial de conhecimento, o operador de sistemas (OPS) analisa o problema e dá a volta à situação. O sistema está de novo operacional e pronto para a missão! O comandante, concentrado, começa a alinhar o helicóptero no heliporto desenhado no "taxiway", enquanto que o co-piloto dedilha sem parar no computador de bordo e comunica com a Torre. Está escuro, chuvoso e a visibilidade muito má. A estes fatores junta-se a urgência de ter que descolar já. A fase é crítica e requer concentração. A Torre autoriza e o helicóptero descola para os 10 pés, altura a que se faz o último check de verificação. Todos os valores são lógicos e todas as luzes são verdes. Siga!!!...*

A prontidão dos meios que opera é também da responsabilidade da Esquadra 751. Isto deveu-se a uma reestruturação ocorrida na Força Aérea Portuguesa, em 1997, racionalizando e otimizando os processos de manutenção das aeronaves traduzindo-se num maior desempenho global desta área que têm sido um *ex-libris* da Esquadra, tanto na excelência empregue nas suas funções, como no espírito de sacrifício que advém, não de arriscar a própria vida, mas fazer o necessário para que as aeronaves voem e se cumpram as missões em segurança. O "trabalho na mina"\* não é fácil e só alguns sabem o esforço que estes homens, que trabalham nos bastidores, fazem para que um conjunto de peças tenha a habilidade "mágica" de conseguir voar...

*A baixa visibilidade fazia com que o horizonte não fosse possível de ser definido. Na direção do nariz do helicóptero, onde normalmente as estrelas são difíceis de distinguir da luz das embarcações, não havia nada, a não ser um escuro tão intenso que parecia absorver qualquer traço de luminosidade. Por sua vez, o baixo teto (camada contínua de nuvens) fazia-nos voar mais baixo ainda, de forma a evitar a turbulência causada quando se voa dentro desses mesmos nimbos. Da imagem de radar, se vista por um olho inexperiente, dir-se-ia que novas ilhas tinham aparecido no meio do mar, tal era a densidade de algumas nuvens carregadas de água, gelo e eletricidade. Se vista do céu, a nossa rota pareceria um "slalom" feito para evitar*



Emblemas das Esquadras SA-330 *Puma*

*essas concentrações de instabilidade que, de forma nenhuma, seriam benéficas se atravessadas. Tínhamos também a missão de trazer intacto aquilo que levámos inteiro: aeronave e tripulação!*

Em 2005, existe um marco significativo que viria a aumentar muito a capacidade operacional da Esquadra 751: a entrada ao serviço do helicóptero AgustaWestland EH101 *Merlin*. Esta aeronave, utilizando tecnologia de ponta, originou um positivo incremento das capacidades da Esquadra, permitindo concretamente fazer mais e com o dobro do raio de ação, relativamente à aeronave anterior. Com um total de 12 aeronaves passou-se, assim, a conseguir chegar mais longe e consequentemente o número de missões aumentou.

*O voo até ao local das coordenadas ainda era longo e, depois de todos os desafios ultrapassados, era altura do copiloto passar os comandos, o comandante assumir o controlo e usar assim de toda a experiência e conjunto de capacidades para executar a mais crucial parte da missão, ou seja, estava na altura de "abrir o livro e usar o kit de unhas". Aquando da aproximação à embarcação, o "checklist" entra em ação e cumprem-se todos os passos necessários para cumprir com a segurança e otimizar a operação. O operador de sistemas concentra-se, prepara a voz e os equipamentos; o recuperador-salvador equipa-se e com confiança absoluta nos outros elementos, amarra-*



-se e prepara-se para descer a um inferno cujas labaredas são de espuma de ondas; o comandante analisa o melhor sítio para extrair a vítima; o copiloto apoia na operação e o enfermeiro fica em "standby". Sabemos que a embarcação de 14 metros a dançar em ondas, de 5 a 6 metros, tem um pescador que sofreu um AVC. O tempo urge, mas a segurança não pode ser posta em causa. O sítio que parece mais seguro para a extração está escolhido, o "checklist" está completo, todos estão preparados e "briefados". Está na altura de dar início à operação!

A missão da Esquadra não se limita apenas à Busca e Salvamento Marítimo. A ESQ 751 executa também opera-

-se ainda a capacidade de fiscalização e controlo das actividades pesqueiras, ao longo da costa portuguesa, para a qual tem duas aeronaves atribuídas com especificações próprias.

*"Um para a esquerda e meio para trás" informa o OPS, que o comandante ouve pelo meio do ruído dos rotores. O comandante nunca perde a embarcação de vista, mas a posição do guincho é atrás e ele não consegue ver exatamente onde vai colocar o RS (Recuperador-Salvador). O OPS é portanto os olhos do piloto que voa e é preciso uma coordenação extrema e uma confiança sem paralelo para que tudo se desenrole sem problemas.*



Foto BA4/TCor Santos

BA4, 2006, EH-101 Merlin e SA-330 Puma

ções de apoio tático, o que se traduz numa componente mais bélica, e mais especificamente em operações de mobilidade e assalto, em transporte tático (de tropas), em reconhecimento e ainda numa vertente que é a Busca e Salvamento em Combate (CSAR) para a qual tem especificamente configuradas quatro aeronaves.

*"Homem à porta. Homem a descer!" diz o OPS. O recuperador está pendurado no guincho, a caminho da embarcação. Os pescadores estão "briefados" do que vai suceder porque uma aeronave da Esquadra 502, que antecipadamente fez a localização da embarcação, informou-os do que ia acontecer via rádio. O facto dos pescadores estarem bem identificados com a operação fará toda a diferença e abreviará o tempo da recuperação.*

Não cessando já o rol de missões atribuídas, destaca-

ESQUADRA 751		
AERONAVE	SA-330 Puma	EH-101 Merlin
MOTORES	2 (2 Makila 1A1X 1900 Shaft horsepower)	3 (3 Rolls-Royce/Turbomeca RTM322 X 2.312 shp)
RAIO DE AÇÃO	200 NM	400 NM
PASSAGEIROS	13	35
CARGA SUSPensa	3200 kg	4535 kg
PERÍODO	1978-2005	2005- ...

*A precisão do piloto, aliada à experiência do OPS e à coragem do RS, resulta numa rápida chegada à embarcação. As ondas, porém, não facilitam, tal como o facto de ser um barco de pesca com cordas, cordames, armadilhas, redes, antenas e outros obstáculos. Numa vaga um pouco maior o RS cai e um dos pescadores quase que é projetado borda fora. Aparentemente, o RS magoou-se*

*pouco e consegue "amarrar" a vítima na maca. Faz sinal e o cabo do guincho começa a recolher. A vítima vem a caminho. Foi a tempo porque, mesmo com a enorme autonomia do EH-101, o combustível estava a ficar curto. O enfermeiro prepara-se para entrar em cena...*

A Esquadra 751 mantém em alerta: uma aeronave no Aeródromo de Manobra nº 3, na ilha de Porto Santo, com uma tripulação de alerta; duas aeronaves na Base Aérea nº 4, nas Lajes, Ilha Terceira, com duas tripulações de alerta; uma aeronave na Base Aérea nº 6, no Montijo, com uma tripulação de alerta. Este dispositivo é mantido ininterruptamente durante 365 dias por ano, 24 horas por dia.

que indica, sem necessidade de qualquer explicação mais aprofundada, a dedicação de todos os militares que estão atribuídos a esta Esquadra: mais de **2851 vidas salvas**. Cabe-nos equilibrar o orgulho de missão cumprida com a humildade de querer aprender mais para que num futuro consigamos servir Portugal ainda melhor. São 35 anos a voar pela mais nobre das missões.

*Finalmente, obtém-se autorização para aterrar no Aeroporto de Lisboa. O "callsign" "Medic" não deixa margem para dúvidas relativamente a quem tem prioridade: temos uma vítima em estado crítico e temos de aterrar o mais depressa possível. Rodas no chão, cabe-nos agora "taxiar"*



Foto ESQ 751

Monumento erigido na Base Aérea nº 6, Montijo, na ESQ 751, onde se pode ler: AO ESFORÇO E DEDICAÇÃO DOS QUE POR AQUI PASSARAM

*O guincho foi recolhido e a porta lateral fechada. Todos estão cá dentro e em segurança. Mas nem todos estão bem. A vítima, que sofreu um AVC, está fragilizada e o enfermeiro sabe disso. É preciso que o regresso seja rápido e ainda mais suave que a ida para a embarcação. Apesar de todo o esforço o pior acontece. A vítima tem uma recaída: os sinais vitais dão a indicação de que é preciso fazer reanimação e fazê-la sob turbulência, em condições adversas, com poucos meios a bordo e sem outras alternativas. O enfermeiro começa o procedimento de reanimação e o RS ajuda-o naquilo que é pedido; o OPS não fica parado e ajuda também. Esta equipa não desiste nem por um momento que seja e vai para lá dos limites de exaustão para "trazer" a vítima de volta. O esforço é recompensado e, embora fracos, os sinais vitais voltam e há o sentimento de "batalha ganha". Mas a "guerra" ainda não acabou...*

Ao longo da curta existência de 35 anos desta Esquadra, ao serviço dos cidadãos portugueses e de outros que nas nossas águas navegam, temos a evidenciar um número



Foto ESQ 751

EH-101 Merlin

*no limite das velocidades permitidas, chegar à placa militar e passar o "testemunho" aos médicos do INEM, que estão prontos a levar a vítima para o Hospital. Um enorme sentimento de orgulho enche-nos o peito assim que é consumada a entrega e a ambulância parte. O espírito de abnegação, todo o esforço empregue, aquilo para que treinámos, aquilo para que nos arriscámos, tudo o que fizemos e tudo o que viermos a fazer... faz então sentido e personifica-se no honroso e mui nobre lema da nossa Esquadra:*

**"PARA QUE OUTROS VIVAM" 🇵🇹**