



F-16

75.000 HORAS DE VOO AO SERVIÇO DA FAP

Texto Tenente-Coronel PILAV João Vitorino Rosa Fotos Nuno Correia



15131





UM NÚMERO

75.000 horas de voo de F-16 *Fighting Falcon*! Que número, que orgulho! Que marco árduo mas brilhante, que caminho sinuoso mas sólido e seguro, que enorme escalada, que grande conquista!

Para além da sua simplicidade matemática, 75.000 horas de voo, encerram em si alguns factos curiosos: representam cerca de 36 milhões de milhas náuticas, o que equivale a 66,5 milhões de quilómetros, o suficiente para dar 1.660 voltas ao planeta sobre a linha do Equador... São 3.125 dias de voo ininterrupto, o que corresponde a nada mais nada menos que oito anos e seis meses a voar!

Sem retirar representatividade e importância a este número, é também verdade que, o número de horas mais importante é aquele que não se consegue calcular, é todo o tempo que foi necessário para planear, preparar e aprender com esta magnífica máquina. São as incontáveis horas que foram despendidas em investigação, em negociação e viagens. São as incalculáveis horas absorvidas em análise, em pesquisa e avaliação. São as indetermináveis horas consumidas em manutenção, em estudo ou em *briefing* e *debriefing*. Enfim, são mais de 21 anos de interação entre o homem e a máquina.

UM ORGULHO

Voar é extraordinário.

É de todas as formas que o Homem encontrou para ul-

trapassar as suas barreiras físicas a mais bela, aquela que realmente nos endeusa. É a libertação do corpo e da alma, é uma elevação espiritual tão sublime que é quase indescritível.

É ter o privilégio de ver o sol em dias encobertos, de trocar a derrotada gravidade e de subir mais alto e mais rápido que a mais ágil ave de rapina. Mas é também um permanente desafio, um teste difícil e, por vezes, de resultado incerto entre homem, máquina e leis da física. Uma exploração constante e interna de limites físicos e barreiras mentais.

Voar é extraordinário...

O F-16 é, provavelmente, a mais bela e letal arma alguma vez criada. Mesmo no solo, estática e fria, impressiona qualquer amante de máquinas com a sua beleza em tons de cinza bem definidos e com o seu porte ágil e majestoso enquanto aguarda impientemente que a libertem.

Mas é a sua cumplicidade com o piloto que, a par da sua beleza inata, tornam o F-16 um caso único de eficácia, longevidade e de amor à primeira vista. Sendo verdade que está no seu ADN, desde a sua génese, ser uma máquina amiga do piloto, permitindo-lhe uma visibilidade extraordinária, uma posição mais cómoda e mais tolerante aos G's ou comandos laterais para otimizar o controlo, é simultaneamente uma companheira exigente e absorvente que não se contenta com menos que dedicação absoluta.





O motor versão F-100-PW-220E

Esta ligação forte e genuína entre homem e máquina só podia ser engrandecida ao contacto com os Aviadores Portugueses. Pilotos de alma, ligámo-nos imediatamente a ela. 75.000 horas volvidas, e falsas modéstias à parte, esta é já uma impressionante história de mútuo respeito e de sucesso conjunto. Conseguimos, em metade do tempo, colocar-nos a par e passo com todos os outros operadores, batendo sucessivos recordes em matéria de segurança de voo e capacidade operacional.

É por isso que não podia estar mais orgulhoso ao dizer “Sou um Piloto de F-16 Português”.

UMA HISTÓRIA DE SUCESSO

A breve história do nosso F-16 é uma cronologia do sucesso, do triunfo da segurança de voo, da operacionalidade e do pragmatismo, é uma crónica que se conta não só no ar, mas também em gabinetes de estudo, em salas de reunião, em ginásios ou em hangares de manutenção. É uma narrativa que se faz ao longo de dezenas de milhares de aterragens onde só duas ficaram por fazer.

De facto, após a saída do ativo do F-86, ficou por preencher o vazio de um puro avião de caça que pudesse garantir, não só a eficaz patrulha dos céus portugueses, como também constituir-se como uma credível extensão aérea armada da política do Estado Português. Para colmatar esta lacuna, decidiu-se avançar para a aquisição de uma aeronave que cumprisse com os requisitos essenciais superiormente definidos: a escolha não poderia ter sido mais feliz, o F-16 *Fighting Falcon*, Bloco 15.

Não seria necessário esperar muito após a aterragem das primeiras aeronaves a 8 de julho de 1994, até se atingir a capacidade operacional inicial na missão de defesa aérea, em abril de 1995. Pelo meio, uma pequena mas destemida equipa inicial, composta por pilotos e pessoal de manutenção, já havia lançado as sementes para uma base sólida e capaz de sustentar um futuro risonho, ao reativar e dar de novo corpo aos *Falcões*, agora na Esquadra 201 equipada com F-16, a 4 de outubro de 1993.

Entre o final de 98 e primeiro semestre de 99 foram



destacados para a Base de Aviano, Itália, três F-16 para integrar missões da NATO (*North Atlantic Treaty Organization*) durante a crise na Bósnia-Herzegovina e durante o conflito no Kosovo. Entretanto, o Governo Português aprovava o programa de aquisição de mais aeronaves F-16, agora denominado, *Peace Atlantis II*. Já à entrada do novo século, e após aderir ao *Multi National Fighter Program* (MNFP), a Força Aérea Portuguesa (FAP) é autorizada a modernizar os 40 F-16 dos programas *Peace Atlantis I e II* para o padrão MLU. No ano de 2003 foi feita a entrega do primeiro motor modificado em Portugal (versão F-100-PW-220E) e foi feito o voo de ensaio ao primeiro avião MLU modificado em Portugal, o 15133.

A 25 de novembro de 2005, a Esquadra 301 iniciou a sua operação a partir da Base Aérea nº 5, Monte Real, mas agora equipada com F-16MLU. Desde então até aos dias de hoje, a aeronave tem conhecido sucessivos melhoramentos (*Tapes M2, M4, M5 e M6*) e tem vindo a ser apetrechada com equipamento cada vez mais capaz: *Night Vision Goggles* (NVG); *Joint Helmet Mounted Cueing System* (JHMCS); *Guided Bomb Unit* (GBU 12/31/49); *Targeting Pod* (TGP); *Night Vision Cueing and Display* (NVCD); entre outros.

Fica para a história a participação em vários exercícios e operações, com destaque para: o *Red Flag* (março-abril 2000); para o desempenho da missão de policiamento aéreo fora de Portugal por várias ocasiões (Bálticos 2007

e 2014, Islândia 2012); para a demonstração de capacidade de resposta em outras tantas ocasiões (diversas avaliações NATO e participação nas *NATO Response Forces 2012/2014/2015*); o cumprimento com sucesso de vários cursos (TLP – *Tactical Leadership Program* e FWIT – *Fighter Weapons Instructor Training*); ou para as elogiosas participações nos programas de *exchange* com as Forças Aéreas Americana e Belga.

Não menos importante, os diversos reconhecimentos chegados de diferentes entidades, como é exemplo a distinção pela *Lockheed Martin*, com o galardão comemorativo de 20.000 horas de voo livres de acidentes, o que atestou um padrão de segurança nunca antes internamente conseguido e que supera na generalidade os outros operadores de F-16 da comunidade mundial.

Para além de todas estas conquistas na área da segurança de voo, é da mais elementar justiça atribuir assinalável mérito às profundas alterações introduzidas um pouco por toda a Força Aérea, tanto nos conceitos de operação como no *modus operandi* em várias áreas de apoio, como sejam a mobilidade, a logística, a Intel, o *Mission Planning*, o *dynamic targeting*, o *tasking* ou a *force*, para citar alguns.

UM FUTURO RISONHO

O futuro está assegurado! Está assegurado porque está assente em alicerces fortes e bem estruturados. Está

*continua
na página 12*



75.000 HORAS DE F-16 VISÃO DO CREW CHIEF

as qualificações para que possa dizer: *"Esta missão também é minha – Sou Crew Chief"*.

O dia de trabalho começou, como habitualmente, pela manhã com o *briefing* de início da atividade, onde foram realçados os procedimentos de segurança nas ações de manutenção associadas ao "aprontamento" de aeronaves assim como chamadas de atenção para os bons procedimentos a adotar e os maus procedimentos a evitar. *"Hoje tenho avião"* e aqui estou para executar conforme e de acordo com o planeado esta, que também é a minha, missão.

Diária? Ok. 360º? Ok. Faz calor, sinto uma pequena gota de suor a escorrer pela testa, causando um leve prurido e contornando as rugas em direção à face. Passo, num movimento impensado, a mão vestida de luva pela gota de suor, a qual ficou envolvida nos resíduos das mais variadas ações de manutenção efetuadas na preparação da aeronave e deixou visível duas pequenas marcas que vieram a enxugar em forma de chagas.

O dia vai ser longo. Apenas existe uma forma de fazer este trabalho, é bem feito, em segurança e à primeira!... Não posso ficar na dúvida, *"everything is ok"*.

Chegou a hora, máquina que minha te sinto, a boas mãos estás entregue para que possas honrar o derradeiro compromisso de defender esta ditosa pátria minha amada...

... *Ready For Start*.

CLEARED TO START?...

Texto Capitão TMM Luís Pereira da Silva

A fração de segundo do momento que se segue é de um silêncio ensurdecedor em que tudo o que é pequeno se torna infinitamente grande. Polegar e indicador no *switch*, só falta a afirmativa resposta para que selecionem firmemente *"Start 2"*. É neste momento, infinitamente grande, que tudo vem à memória.

De longe vem a escola em que antepassados lecionaram a sabedoria do cumprir para além do dever, de cabeça erguida, respeitando valores e honrando compromissos. Por isso aqui estou, de pé firme, ao lado da aeronave. Por companheiros inseparáveis trago a caixa de ferramenta, o equipamento de proteção individual, as publicações adequadas e na algibeira do conhecimento todas



75.000 HORAS DE F-16 VISÃO DO WEAPONS LOADER

“BOMBS AWAY”

Texto Sargento-Ajudante MARME José Brito Carvalho

A frase de abertura deste texto é talvez uma das mais usadas pelos nossos pilotos ligados à caça de combate e para nós será talvez a que mais orgulho nos deixa com a certeza que a nossa missão foi cumprida. E quando digo nós, estou a referir-me aos homens e mulheres que compõem a Secção de Armamento da linha da frente do F-16MLU, mais conhecida entre pares como o “NITROL”, e que ao longo destas 75.000 horas de operação fizeram deste “Viper” uma fantástica máquina infernal. Nesta secção *sui generis* é sempre vivido um ambiente com muita emoção, onde a flexibilidade, versatilidade, operacionalidade e grande capacidade de trabalho, são constantes palavras de ordem. A cada regresso de uma missão em que foi efetuado tiro, é sempre com grande impaciência que esperamos as palavras finais do piloto sobre o desenrolar da missão. E quando as palavras proferidas são “...ainda venho com cheiro a pólvora...”, para nós é sinal que cumprimos e cumprimos bem o nosso trabalho e que o nosso profissionalismo e grande responsabilidade fizeram com que tudo acontecesse em segurança. Porém, é sempre no final do dia, após o serviço cumprido, que muitas vezes chega a hora de tocar o sino e confraternizar de forma efusiva, tal como se de uma irmandade

com rituais tribais se tratasse, trocando as nossas impressões e experiências passadas. Na nossa forte união reside a nossa força como grupo, “... Por nós nenhum avião fica no chão...”

O facto desta área profissional ser complexa e muito imersiva em termos de conhecimentos técnicos, no fundo e para nós, o importante é lidar com todo este armamento de forma segura e previsível, sejam mísseis ar/ar, bombas inteligentes guiadas por GPS e/ou laser, ou o nosso velho amigo canhão “Vulcan” M61A1 fiável e sempre pronto. Em suma, o importante é que o nosso sistema de armas funcione na perfeição e porque em última análise, um caça de combate F-16MLU sem o seu armamento seria apenas um fantástico avião supersónico, e tão só, e nós não trabalhamos em linhas aéreas...

Servem estas poucas palavras para, de uma forma simples mas sentida, homenagear os homens e mulheres que desde o início têm contribuído de forma superior e com grande abnegação pessoal e firmeza de carácter, para o cumprimento da missão F-16, dentro e fora do país, trazendo grande lustre para a Base Aérea nº 5, a Força Aérea Portuguesa e Portugal. Honre-se a Pátria de tão nobre gente, e 75.000 horas de voo já lá vão, e prontos para mais...

“Once NITROL, always NITROL”



garantido, porque de facto as pessoas estão bem preparadas e estão com o espírito e a abordagem corretas, porque se percebeu, há já algum tempo, que só há uma maneira de estar nesta atividade, é fazer bem e com dedicação absoluta. Temos pilotos, pessoal de apoio à missão, pessoal de manutenção e pessoal de gestão com um *know-how* como talvez nunca tivemos na FAP. Atingimos um ponto de equilíbrio conjunto entre experiência, conhecimento e capacidade que nos permite estar, mais que esperanças, confiantes no futuro.

São realmente os nossos militares, homens e mulheres de excelência, que nos permitem o maior otimismo para com os tempos vindouros, mas a máquina, ainda que im-

pressionantemente confiável e eficiente, continua a somar anos de vida e horas de voo exigentes, pelo que, consequentemente, também por aqui passará o desafio. Se somarmos a este envelhecimento o facto da FAP começar a ficar mais isolada nesta caminhada, confirmadas que estão as saídas de alguns dos nossos parceiros *European Participating Air Forces* (EPAF) para o projeto F-35, constatamos que os combates que se seguem serão difíceis e que os caminhos a percorrer serão tortuosos.

Afortunadamente os militares lusos não se atemorizam perante os desafios, agigantam-se e cumprem a missão com brio e competência, assim, e como sempre, na Guerra ou na Paz, de nada a Forte Gente se temia. 🇵🇹

