

Alide participa da Cruzex - Entrevistas

Written by Rodrigo Bendoraytes - Luiz Padilha - Felipe Salles
Wednesday, 26 March 2008 21:46 -



Para entender exatamente o que foi participar do Exercício Cruzex 2004 os reporteres da Alide foram beber da fonte e perguntaram diretamente pra quem botou a mão na massa. Veja como foi a experiência única de participar no maior exercício simulado da história da América do Sul. Ouvimos ambos os lados, três membros da força de Coalizão e um das Forças Vermelhas. Prepare-se para decolar!

Passa o mouse sobre as fotos e veja as legendas.





Ten Cel Didier Paquet da Força Aérea da França

Alide: *Como foi o desempenho dos Mirage 2000 no ataque de hoje?*

CelP: Os F-5 [vermelhos] foram detectados pelo R-99A e os dados para interceptação foram passados para os Mirage 2000. Todos foram abatidos e a integração entre o R-99 e os Mirage 2000 foi perfeita, tudo no padrão OTAN. Os treinamentos da semana passada permitiam dogfights, mas agora isso acabou. Os mísseis usados pelo Mirage 2000 são os Matra 530 e não os Mica.

Alide: *Como foi a tentativa de penetração do espaço aéreo da Coalizão pelos F-5 do País Vermelho? Em alta ou baixa altitude?*

CelP: Foi de todos os jeitos. Eles entravam a baixa eram abatidos, saíam e depois voltavam a alta altitude e eram abatidos de novo, como o R-99 detectava e informava aos Mirage e aí ficava fácil.

Alide: *Sem o AWACS [aeronave de alerta antecipado] a situação seria mais complicada?*

CelP: Sim, ficaria mais complicado, mas o Mirage 2000C possui o seu próprio radar o RDI, que apesar de não ser tão poderoso quanto o RDY-2, pode detectar 4 inimigos mas só ataca um de cada vez.

Alide: *Os Mirage estão com boa disponibilidade?*

CelP: Só durante a travessia do Atlântico tivemos problemas

Alide participa da Cruzex - Entrevistas

Written by Rodrigo Bendoraytes - Luiz Padilha - Felipe Salles
Wednesday, 26 March 2008 21:46 -

com o piloto automático.



Alide: Como foi a missão realizada hoje?

CeIP: No primeiro ataque os Mirage 2000C ficaram responsáveis pela defesa aérea e os 2000N foram para o ataque ao solo. Eles podem voar a 200 pés desviando de todos os obstáculos , graças ao seu poderoso radar Antilope-5TC.

Simulamos bombas que existem no arsenal brasileiro. O 2000N pode lançar qualquer tipo de bomba.

Os Mirage 2000-C voltaram mais cedo e os 2000-N fizeram REVO e por isso retornaram mais tarde. Os 2000-C voaram a aproximadamente 20.000 pés e os 2000-N voaram muito baixo, algo em torno de 200 pés, por isso precisaram fazer REVO.

Alide: *Dessa vez o Mirage 2000-5 não veio... Como foi o traslado até Natal?*

CeIP: Isso ocorreu por causa de um rodízio que foi estabelecido pela Força Aérea Francesa.

Da França até Natal os Mirage pousaram em Dakar e depois fizeram 2 REVOS sobre o Atlântico antes de Natal.

Alide: *Como o senhor vê o exercício como um todo e a adaptação de países como Argentina e Venezuela aos*

padrões de operações da OTAN?

CeIP: Bem melhor do que a Cruzex 2000. Houve uma evolução muito grande. Tanto no que tange a planejamento do exercício quanto das forças envolvidas. Inclusive, nesta Cruzex, teremos missões lideradas por brasileiros argentinos e venezuelanos.

Alide: *Numa comparação rápida, quais as principais diferenças entre o E-3 e o R-99?*

CeIP: O radar é maior em alcance, em todos os sentidos para cima e para baixo, a aeronave é melhor em alcance também. Mas o R-99 é um avião muito legal. Vocês estão muito bem servidos.

Comodoro Hector Sanchez □

Chefe Interino do Estado-Maior do Comando de Operações Aéreas da FAA- Fuerza Aérea Argentina

ALD: *A Marinha do Brasil adquiriu recentemente o A-4KU, um modelo do Skyhawk inferior tecnologicamente ao A-4AR qua a Força Aérea Argentina opera. Este modelo modernizado é melhorando em muito as características do A-4, em função disso gostaríamos de saber como está o desempenho dele aqui na Cruzex. O senhor está satisfeito com as atividades que couberam à FAA?*

CHS: Contar com a tecnologia do A-4AR nos ajuda muitíssimo nas atividades que temos de desempenhar. Tanto pelo nosso país quanto pela Coalizão.

Este avião tem capacidade de desempenhar ataques ar ar e ar terra, navegação com precisão e lançamento de armamentos com mui alta precisão.

A aeronave foi preparada para desempenhar varias tarefas

Como avião de ataque ao solo, como defesa aérea, não

so para ataque como para defesa aérea, tudo isso graças à nova tecnologia, aumentou a autonomia, devido ao sistema OBOGS não precisamos mais de recargas de oxigênio, realiza REVO e é totalmente autônomo em termos de navegação aérea.

ALD: *Existe alguma previsão para o uso de NVG pelo piloto?*

CHS: Uma aeronave deve ser encarada como se fosse um computador. Tem sempre que ser atualizada. Em casa você não atualiza o seu computador? Então aqui é igual. A toda hora surgem novas possibilidades de se atualizar o A-4.

ALD: *Fazendo uma comparação com as outras aeronaves que estão aqui, como está o desempenho do A-4AR ?*

CHS: Ele é muito importante para alcançar os objetivos da coalizão. Eu dou sempre um exemplo. A Europa

possui uma comunidade econômica criada a partir de uma organização militar chamada OTAN ou NATO. Aqui nós temos o Mercosul que ainda está se formando. Creio que a ideia dos comandantes das Forças Aéreas dos países integrantes do Mercosul é de se integrar em uma coalizão, para ter algo similar ao que se tem na Europa como a OTAN.

Mais importante do que o avião que cada um tem, seja o Mirage, o A-4, o F-16, o mais difícil e complicado é saber falar o mesmo idioma e compartilhar a mesma doutrina. Isto é difícil demais. Por isso é muito importante a participação nestes exercícios para podermos integrar nossos países também no plano militar. Por isso temos que valorizar muito iniciativas como estas. Os países investem muito dinheiro para preparar estes exercícios, com o objetivo de integrar nossos países.

ALD: *Houve alguma dificuldade de fonia?*

CHS: Afortunadamente não, pelo fato da França ser da OTAN e estar participando da Cruzex, estamos usando a

mesma doutrina e com isso estamos evoluindo rapidamente para poder entender e trabalhar juntos. E Brasil e Argentina enviam oficiais para a França para poder se familiarizar com a doutrina da OTAN.

ALD: *Para que tipo de missão os A-4AR saíram no dia de hoje ?*

CHS: Hoje eles saíram e nosso líder foi como Mission Commander de uma missão específica de ataque ar-terra. Foi uma experiência nova para nosso piloto, pois ele, como Mission Commander tinha todo o controle do pacote da missão com todos os outros aviões sob seu comando.

ALD: *Que tipo de míssil foi simulado?*

CHS: Não se simula armamento. Este exercício é sem armamento. Se utilizou bombas pois os ataques eram ar/terra. Mesmo ar-ar é difícil simular.

ALD: *Todos os aviões possuem uma câmera que grava todas as imagens do ataque?□*

CHS: Sim, grava todo o vôo.

ALD: *Houve alguma dificuldade para manutenção dos A-4 por causa da temperatura de Natal?*

No norte da Argentina a temperatura é similar a essa. Tudo OK.

ALD: *Existe alguma restrição para o senhor comparar as diferenças que existem entre pilotar o A-4B/C que a Argentina usou na guerra das malvinas e o A-4AR de hoje?*

CHS: Na forma de voar não há diferença. De resto

é um outro avião. Tem um motor mais forte, com tecnologia e aviônica mais moderna.

ALD: *Existe algum estudo para aquisição de outra aeronave supersônica para fazer par com o A-4AR?*

CHS: Não estou a par dos estudos para isso.

ALD: *A Argentina trouxe para Natal um C-130 REVO e gostaríamos de saber quantos REVOS foram feitos da sua base em Villa Reynolds até Natal?*

CHS: Apenas um, sobre Belo Horizonte.

ALD: *O Senhor poderia nos contar algo sobre a experiência da Guerra das Malvinas?* □

CHS: Sim.

ALD: *Este conflito, por ter se passado tão próximo de nós, foi muito marcante para entusiastas da minha geração. Me lembro, como se fosse hoje, o estrondo dos nossos F-5 rompendo a barreira do som para interceptar um Vulcan inglês que penetrou nosso espaço aéreo. E hoje, por casualidade, temos na MB uma fragata que foi usada pela Inglaterra no conflito com o nome Broadsword na época (a F-46 Greenhalgh). Inclusive, em 1982 ela foi atingida, não afundando por pura sorte (a bomba não explodiu).*

Os pilotos argentinos apesar da diferença tecnológica entre os A-4B/C e os Sea Harrier, conseguiram sucessos impressionantes, tirando mais do que 100% do avião. O senhor pode explicar como foi isso?

CHS: Tem que se levar em conta o espírito que se forma nos pilotos, é verdade que não vencemos. A Argentina perdeu para a OTAN, porque o resto do mundo apoiou a Inglaterra.

Tínhamos muita quantidade de aviões apesar de defasados tecnologicamente. Mas temos que levar em consideração o piloto. Temos que ver as razões dos pilotos e tínhamos um grupo muito unido e forte e isso nos levou a fazer mais do que realmente poderíamos com nossos aviões. Sem ser suicidas, tínhamos total ciência dos riscos que corríamos. Tínhamos 50% de chances de sobrevivência. Mas nunca nos consideramos Kamikases. Isso foi o que fez a diferença na comparação.

ALD: *Os pilotos ingleses na época eram mais frios, talvez por ter mais tecnologia a sua disposição enquanto os argentinos iam para guerrear e os ingleses mais técnicos apenas apertar botões. Eles eram mais profissionais ?*

CHS: Todos eram profissionais e havia muito ódio durante os combates. Era muito difícil. Eu perdi 4 amigos numa única missão. Havia muito ódio dentro dos pilotos. O tempo me permitiu analisar a guerra sobre outra ótica.

O piloto que abateu meu amigo se chama David Morgan. 10 anos depois da guerra, junto com minha senhora, fomos convidados a passar dois dias em sua casa na Inglaterra numa vila. o contato foi feito através de um amigo que tenho em Londres. Conversamos a respeito de tudo o que aconteceu.

ALD: *Foi muito difícil para seu coração estar lá frente ao seu inimigo do passado?*

CHS: Não, não, por que foi 10 anos depois.

ALD: *A ferida já estava então cicatrizada?*

CHS: Um ano depois eu queria mata-lo, dois anos depois, eu queria dar uma surra nele. [risos] O tempo permite analisar que ele também estava trabalhando pelo seu país. A verdade é que muito difícil se encontrar com seu inimigo para conversar sobre o que ocorreu e dizer o que sentimos. Para mim foi muito importante porque pude descarregar certas coisas. Me recordo que na primeira reunião nos encontramos estávamos muito sérios e quando ele me estendeu a mão eu o abracei. Ele ficou atônito e emocionado pois eles não são como nós, e eu lhe disse: Não se preocupe, já passou.

E só então começamos a conversar.

ALD: *Muito obrigado pela entrevista e por se dispor a falar sobre o passado.*

Cel Magallanes da Fuerza Aérea Venezuelana

ALD: Na missão realizada hoje pela manhã, que função coube aos F-16s Venezuelanos realizar? Ataque ao solo, Supremacia Aérea, Interdição....

CeIM: Pela manhã realizamos uma missão de Patrulha Aérea de Combate (PAC) ofensiva em que agimos como como ponta de lança do pacote de ataque aonde os F-16 adentrariam a zona inimiga fazendo supressão dos radares e das baterias anti-aérea inimigas sendo seguidos pelos nossos Mirage 50. Os Mirage 2000 cuidaram da Superioridade Aérea e com a destruição dos radares na zona de ataque, entraram os demais aviões AMX, Mirage 50 e F-5 atacando e destruindo seus objetivos individuais. Os Mirage 50, por exemplo, atacaram a pista do aeroporto de Mossoró .

ALD: Houve algum contato visual com algum caça do pais vermelho?

CeIM: Não, só por radar. Os Mirage 2000 foram interceptar os bandidos. Claro que o F16 poderia tb participar, porém, cada aeronave tinha uma tarefa específica e essa não era a nossa.

ALD: Qual tipo de bomba foram simuladas por vocês?

CeIM: MK-84 guiada e GBU-10 que é igual a MK84 só que guiada por laser.

ALD: Hoje a tarde vocês participarão de mais missões?

CeIM: Sim, hoje a tarde os Mirage 50 irão fazer um ataque a um antena e uma pista.

ALD: O planejamento das missões que ocorrerão amanhã já foram decididas ou dependem dos resultados daquelas realizadas hoje?

CeIM: Sim já temos uma programação de ataque a uma outra pista.

ALD: *Como esta a disponibilidade dos F-16 e Mirage 50 operando longe de casa?*

CeIM: Está ótima e esperamos que continue assim.
[risos]

ALD: *Na sua base na Venezuela o clima é*

semelhante ao de Natal?

CeIM: Não, lá não é tão quente.

ALD: *Esta diferença de clima produz alguma restrição na operação das aeronaves?*

CeIM: Não por que na Venezuela operamos localidades com o clima igual ao daqui e estamos acostumados.

ALD: *Todos os aviões de REVO aqui em Natal usam a cesta para reabastecimento (Probe & Drogue). O F-16 usa o sistema "Flying Boom" e a FAV não trouxe nenhuma aeronave tanque com esta tecnologia. Como esta restrição técnica afeta a autonomia dos F-16?*

CeIM: Nosso avião de REVO não veio por estar passando por uma inspeção técnica no nosso país. As distâncias no Brasil são muito maiores do que na Venezuela, mesmo assim, como nossa autonomia anda em torno de 3 horas e meia, estamos plenamente condizentes com os pacotes planejados para esta Cruzex.

Colocamos dois tanques nas asas para termos tranqüilidade e temos retornado das missões com bastante combustível ainda no avião.

ALD: *No caso de combate aéreo qual míssil vocês estarão simulando?*

CeIM: Como a cobertura aérea ficou por conta dos Mirage 2000, então não haverá combate aéreo com os F-16, mas na semana anterior tivemos a possibilidade de simular combates com os F-5, Mirage III e Mirage 2000 em duas oportunidades.

ALD: *Atualmente na FAV qual tipo de míssil ar-ar vocês estão usando?*

CeIM: Sidewinder AIM-9L e Python 4 .

ALD: *Como está o desempenho do Python 4?*

CeIM: É um míssil muito bom de curto/médio alcance e muito, muito efetivo.

ALD: *Existe algum estudo para a aquisição de míssil com capacidade BVR (Beyond Visual Range/além do alcance visual)?*

CeIM: Sim, estamos prevendo que no futuro o nosso míssil BVR seja guiado por radar, provavelmente um Derby. Será um processo

semelhante ao que se esta fazendo no Brasil com o F-5BR.

ALD: *As células dos F-16 da Venezuela estão com 20 anos. Elas ainda tem muito tempo de vida?*

CeIM: Sim, nós estamos efetuando uma modificação estrutural para elas que vai elevar de block 15 para block 40. Claro que leva tempo, não será da noite para o dia, creio que uns 4 anos.

ALD: *Nesta modernização, haverá necessariamente a troca de motores?*

CeIM: Não, eles já foram trocados há 4 anos por uma versão mais moderna e mais forte.

ALD: *Qual empresa está fazendo esta modernização?*

CeIM: São várias empresas envolvidas neste processo de modernização de meia vida conveniadas com a Lockheed Martin que é a fabricante do avião. Vão atualizar a parte estrutural, a aviônica, o radar e o armamento. No fim deste processo ele poderá voar mais 15 anos.

ALD: *Finalmente, existe alguma verdade na notícia divulgada na imprensa de que a FAV estaria interessada no MiG-29 então é falsa?*

CeIM: Não se sabe ainda ao certo. Estão sendo feitas negociações e ainda não foi definido.

Ten Cel Osmar - Comandante do 1 ° GAvCa - BASC - FAB

ALIDE voltou à BASC para, entrevistando o Cel Osmar, tentar compreender quais são as maiores diferenças entre ser “Azul” (no Chile: Salitre 2004) e ser “Vermelho” (no Brasil Cruzex 2004).

“A Cruzex foi essencialmente uma re-edição da Salitre, com mais países participantes e com a França no lugar dos EUA”. Resumiu o Cel Osmar. “Embora para o leigo estes exercícios possam parecer um desafio de combate aéreo a realidade é outra, o que se está praticando é a operação em conjunto dos esquadrões que compõem as Forças Azuis. O tamanho das forças Vermelhas será sempre bem inferior ao das Forças Azuis, uma vez que a ONU jamais enviaria forças sub-dimensionadas para uma missão desta natureza. O objetivo primário dos “Vermelhos” não é simplesmente derrotar os “Azuis”, mas oferecer um leque de situações variadas de ataque e de

defesa que exija o máximo das unidades da ONU. Para alcançar estes objetivos a flexibilidade de planejamento das ações de ambos os lados é limitada. O DICONSTAFF recebe diariamente os planos de operações dos dois lados e os aprova ou não garantindo sempre que as duas forças se encontrem, evitando o desperdício de tempo e de combustível que seria duas ações simultâneas em áreas bem separadas dos oponentes.

“Em 2002, na última Cruzex, eu estive na área de Comando e Controle do exercício. Neste, participei voando.” Continuou o Cel Osmar. “O sentido da guerra sempre foi a dissuasão, fazer com que o oponente conclua que não vale a pena seguir atacando. Por esta razão, é que, as Forças Azuis serão sempre superiores às Vermelhas”. Um exemplo objetivo desta superioridade de meios, está no fato de que, enquanto as forças da Coalizão contavam com um R-99A e um E-3F Sentry, os seus oponentes dispunham apenas dos radares de solo. Embora ambos os lados dispusessem de reabastecedores foi determinado

que neste exercício, por uma questão de segurança dos pilotos e das aeronaves, nem os KC nem os aviões em processo de reabastecimento poderiam ser considerados alvos válidos. Por isso, os reabastecimentos ocorriam sempre na retaguarda das forças e quase sempre muito perto das suas bases.

Perguntado se a Cruzex 2004 escondeu alguma surpresa, o Coronel respondeu que: “O fato de que os F-16A venezuelanos se limitaram às missões Ar-Solo foi uma surpresa. Esperávamos ter a chance de desafia-los para um dogfight, mas apenas os Franceses e os argentinos se aproximaram de nós após o *lançamento* dos seus mísseis BVR.”

A distribuição de informação foi outro elemento realista, durante o exercício os Vermelhos sabiam muito pouco do que ocorria entre os Azuis e vice-versa. Mesmo os combates aéreos muitas

vezes a única dica era o ruído do radar do caça inimigo conseguindo um “lock” no RWR. Osmar comentou também que quando este tipo de exercício se dá sobre uma área devidamente instrumentada, a missão como um todo e, especialmente cada um dos combates individuais, pode ser re-examinado quantas vezes e em quantos ângulos diferentes se desejar. O uso de modelos 3-D, gerados em computadores, faz que o valor educativo seja multiplicado enormemente. Em algumas ocasiões o controle do exercício mandava um dos caças para um padrão de espera chamado de “deadbox”, onde o piloto aguardava um tempo até ser “revivido” sempre com a condição de ter de recompor outra atividade das suas forças, nunca podendo voltar ao engajamento em que ele foi “abatido”.

Como a Base Aérea de Natal recebeu um numero grande de visitantes, seus dois esquadrões de Xavante nativos foram redistribuídos para abrir espaço para os convidados. Os membros do 2o/do 5o foram enviados para seguir com suas atividades na Academia da Força Aérea, em Guaratinguetá, SP. Ao mesmo tempo os

AT-26 do 1o/4o se mudaram para o aeroporto de Mossoró, incorporando-se às Forças Vermelhas. Por seu lado a Base Aérea de Fortaleza, casa temporária dos F-5E de Santa Cruz foi atacada diversas vezes, em uma ocasião Osmar contou pelo menos dez aeronaves azuis num único ataque. Como o efeito deste ataque sem bombas não é evidente como num combate real assim, hoje, vários dias após o fim do evento, apenas o pessoal a organização da Cruzex tem a visão completa do que se passou durante cada fase da campanha, incluindo aí as aeronaves abatidas e os meios e bases destruídos de cada lado. “Estou muito curioso para ver o debriefing final para ter uma idéia global do resultado de cada um dos enfrentamentos”. Concluiu o comandante do 1o Grupo de Caça.

Entrevista com o Mj Bastos do Esq. Poker de Sta Maria

MjB: Nós fomos atacar o aeródromo de Mossoró. Conseguimos atacar para interditar o aeródromo.

Instalações, os dois pontos extremos da pista e o centro. Nós gravamos tudo e temos com a gravação saber se acertamos ou não.

ALD: Como foi o sistema de defesa deles?

MjB: Eles tentaram nos impedir com 4 F-5 vindos de Fortaleza, mas nós possuíamos 2 Mirages 2000 que estavam lá só para evitar que alguém nos impedisse.

Neste pacote tínhamos A-1, ALX, Mirage III, Mirage 50, F-16, Mirage 2000, A-4AR mais o KC francês de REVO.

O pacote completo durou 1 hora e meia. Nem todas aeronaves fazem REVO e tinham várias opções, tipo, hora decolava fazia REVO e atacava e outras decolavam , atacavam e depois faziam o REVO.

Toda a coordenação de vôo e ataque foi feita pelo R-99. Nós decolamos com controle de Natal e a medida que vamos nos aproximando do alvo, todo o vetoramento é feito pelo R-99.

Nossas missões são programadas com 24 horas de antecedência. Em função dos resultados obtidos nas missões anteriores.

Nós recebemos as APO e nela vem todo o nosso vôo detalhado. Aonde é o alvo, por onde vamos voar, se

vamos fazer REVO na ida ou na volta.

Detalhe é que as aeronaves que estavam no solo em Mossoró não poderão decolar mais e não participarão mais do exercício.

Os Mirage 2000 possuem um sistema que diz a probabilidade de acerto quando eles vão lançar os mísseis para acertar os inimigos, no caso os F5 de Sta Cruz.

ALD: Qual o perfil de vôo das aeronaves envolvidas neste ataque?

MjB: A maioria fez Hi-Low-Hi, mas tivemos outras que por não necessitar de REVO, fizeram Low-Low-Low, como os AMX, que por serem econômicos e a pista de Mossoró não ser tão longe, podemos voar baixo o tempo todo. Nós lançamos a [bomba] MK-84 e outras aeronaves que tinham como alvo a pista por exemplo, lançaram bombas anti-pista que penetra mais de 1 metro e depois explode, e outras com bombas para atacar radar que explode antes por aproximação.

Major Giancarlo - Oficial do GDA - Base Aérea de Anápolis

ALD: Como foi a missão realizada pelo GDA hoje?

A nossa missão era cortar a linha de suprimentos mas uma estação ferroviária, uma ponte a 120/130 kms ao sul de Fortaleza e uma estação rodo-ferroviaria a uns 180 km ao sul de Fortaleza. Durante o trajeto o mirage 2000 e os F5 do 1º14º cuidavam da defesa aérea do pacote. Eles entraram antes e limpavam a área para podermos fazer o ataque. 2 mirage brasileiros, 2 mirages venez. e 2 Amx e 2 A4 argentinos, na proporção de 2 esq. Para cada alvo. Conseguimos fazer todo o ataque sem nenhuma oposição aérea. Houve contato radar, mas nada interferiu no ataque.

ALD: Como todos sabemos, o Mirage brasileiro esta para ser desativado em função de sua defasagem de avionicos principalmente. Como é

que vcs estão lidando com a discrepância de tecnologia entre os F16 e Mirage 2000.

Bom a diferença tecnológica entre as aeronaves é impossível de comparar, só que o piloto compensa essa diferença com preparo. Nós podemos fazer qualquer tipo de navegação por exemplo, que um Mirage 2000 ou F16 faz, só que de forma diferente. O piloto do GDA hoje treina para isso, uma vez que conhecemos nossas limitações de equipamento. Claro que isso aumenta em muito a carga de trabalho de nossos pilotos.

ALD: Apesar de todo este treinamento, tem o famoso jeitinho brasileiro que existe em todos os seguimentos de nossa sociedade. O pulo do gato neste caso, em função da desvantagem, coube ao 1º GAvCa , como eles estão se saindo?

Hoje não houve nenhuma oposição por parte dos vermelhos, por que eles provavelmente

deveriam estar focados em outra operação que estava ocorrendo simultaneamente. O líder do meu pacote esperava uma grande oposição hoje. Nós estudamos as maneiras como o radar inimigo nos detecta e existem formas de vc negar ao inimigo a detecção por radar, e hoje nós fizemos isso.

ALD: O Ten Cel Paquet nos informou ontem que por 3 vezes os F-5 tentaram entrar no espaço aérea controlado pela coalisão e foram derrubados pelos Mirage 2000. Mesmo não usando o RDY e sim o RDI, que traqueia menos alvos ao mesmo tempo, eles tiveram sucesso. No dia de hoje nós gostaríamos de saber se houve novas tentativas de impedir seus ataques?

Não, no dia de hoje não houve nenhuma

oposição.

*ALD: Qual foi o perfil da missão,
High-Low-High ou Low-Low-Low?*

High-Low-High.

ALD: Em que localidade estava o alvo?

Na altura de Senador Pompeu indo pra Fortaleza.

ALD: O fato de o país Vermelho não ter um avião como o R99 é uma grande vantagem para coalisão?

Não só maior vantagem pois a coalisão

como o nome já diz, possui uma maior quantidade de meios aéreos.

ALD: Hoje quando a Base de Natal foi atacada por Xavantes, todos os Mirages Brasileiros estavam, no chão. A que deve esse fato?

Bem, nossa missão aqui é de ataque ao solo. A defesa aérea cabe ao Mirage 2000 dos Franceses.

ALD: Houve algum dogfight durante os treinamentos?

Sim, durante os treinamento de familiarização com o ambiente, nós tivemos contra o F-16.

ALD: E ai como foi?

Foi impressionante o desempenho dele, mas não melhor do o nosso. Eu enquadrei ele e tenho o filme em que o piloto do F-16 está "descabelado". [risos]

ALD: Parabéns!

Nós treinamos pra isso.

ALD: Que tipo de bomba foi simulada?

Foi usada uma tipo queda livre porém guiada. MK-82

ALD: Como o Mirage III leva essas bombas?

Posso levar nas asas e posso levar até 2 no tanque central.
Usamos tb o Python 3.

ALD: Comparando as aeronaves quanto a manobrabilidade, o que o senhor acha do Mirage 2000 e do F16 em comparação com o Mirage III?

O Mirage III é maravilhoso de se

voar. Vai deixar saudades, pois é além de muito prazeroso é muito robusto.

ALD: Comparando o raio de curva entre eles é claro que o F16 e o Mirage 2000 fazem curvas muito mais fechadas do que o Mirage III?

O F-16 com certeza. O Mirage 2000 muito próximo.

ALD: Um detalhe que reparamos foi que o Mirage 2000 e F16 decolam com muito menos pista do que o Mirage III, por que?

Porque nós decolamos muito mais pesados do que eles.
E os motores usados por eles tem mais empuxo.

ALD: Vcs chegaram a voar supersônico?

Não, não foi necessário e foi acordado que não se voaria supersônico na Cruzex.

ALD: Todos no seu pacote conseguiram lançar as bombas?

Na minha missão foi 100%. A "Lei de Murphy" ficou em casa hoje. Nada deu errado.

ALD: A quantidade de combustível segundo o senhor é maior no Mirage III. Como o senhor está a 7 anos no GDA, não teria sido interessante colocar os probes para REVO neles no passado?

Para se colocar o sistema de reabastecimento, é necessário mexer na estrutura da aeronave e talvez na época não se tenha

julgado interessante fazer a instalação.

ALD: Hoje o GDA voa com o Python 3. Foi difícil fazer a integração de sistemas e softwares para utiliza-lo?

Não, não, isso foi relativamente fácil. Agora, quanto mais moderno o míssel, mais ele irá requerer da aeronave para a integração de sistemas. São uma infinidade de informações que requerem computadores ultra modernos para gerencia-las.

ALD: O Mirage III irá parar de voar realmente em 2005?

Sim.

ALD: Existe a possibilidade de algumas células continuarem voando?

Veja bem, nós cuidamos muito bem de nossas aeronaves, mas com a desativação programada, nós deixamos de fazer algumas inspeções que deveria ter sido feitas à época. Importante relatar que não se deixou de fazer

manutenção nas aeronaves,
apenas grandes inspeções.,
tanto é que vocês viram que elas
estão aí voando perfeitamente.

*ALD: Nossa pergunta foi em
função de que num evento em
Canoas os pilotos estavam
realizando muitos voos
supersônicos, usando ao
máximo o avião, uma vez que
em breve eles
serão aposentados mesmo.*

Existe um pensamento errado de que quando se usa pós-combustão, se esta levando o motor do avião ao limite. Isto é errado. Qdo se usa a pós-comb. apenas se eleva a potencia , porém sem se elevar o giro do motor, por isso, não há nenhuma relação pós-comb. com uso acima do limite do mesmo.

ALD: Hoje em dia quantos Mirage III estão operacionais em Anápolis?

[Silêncio]

ALD: O Sr. prefere não responder essa pergunta?

Risos Estão voando o suficiente.

Agradecemos a Varig pelo seu apoio fundamental na viabilização desta cobertura

