

EN EL NIDO DE LAS ÁGUILAS. LA ACADEMIA DE LA FORÇA AÉREA BRASILEIRA



La historia de la Academia da Força Aérea (AFA) está muy vinculada con la historia de la Força Aérea Brasileira. Por muchos años la aviación se dividió entre el Ejército y la Armada, hasta que en 1941 se creó la Fuerza Aérea. Todos los aviones militares fueron transferidos a dicha fuerza y el entrenamiento de los pilotos se centralizó en la Escuela de Aeronáutica en Campo dos Afonsos, en los suburbios de Río de Janeiro. Debido a su expansión, un comité comenzó a buscar por una nueva ubicación apenas un año después. Pirassununga, en el estado de São Paulo, fue elegida y la construcción de los primeros hangares comenzó durante la 2ª Guerra Mundial. Fue recién en 1956 en que los primeros pilotos comenzaron a ser entrenados en la

nueva ubicación y en 1971 cuando al AFA (como había sido renombrada en 1969) se mudó definitivamente a Pirassununga, o Campo Fontenelle, como la base es llamada oficialmente. La AFA entrena a los futuros líderes de la Força Aérea Brasileira en los aspectos de aviación, logística e infantería. Cada año, miles de candidatos aplican para ser admitidos en la academia, pero solamente unos 200 entre los mejores son elegidos. En agosto de 2013, 759 cadetes estaban siendo entrenados en la AFA, incluyendo unos 500 aviadores (18 de los cuales eran mujeres). Tras cuatro años de estudios, los cadetes egresan como bachilleres en ciencias aeronáuticas con una maestría en aviación militar, o en ciencias logísticas con maestría en aviación o en ciencias militares con maestría en

infantería de la fuerza aérea. Los cursos incluyen muchos ejercicios en combate terrestre básico y comando y liderazgo, además de salto en paracaídas de emergencia (en el primer año), entrenamiento en supervivencia en el mar (segundo año) y entrenamiento en supervivencia en selva (tercer año). Debido al incremento en la demanda en los últimos años, la AFA ha formado más estudiantes que nunca antes y la necesidad de instructores adicionales creció. Transferirlos desde escuadrones operacionales solamente era cambiar un problema por otro, por lo que en 2009 se decidió comenzar a aceptar a oficiales de reserva como instructores. Las operaciones de los escuadrones pueden ser ahora comandadas por un mayor o teniente coronel con muy experimentados coroneles de reserva

como sus subordinados para enseñar a los estudiantes a volar.

En términos de unidades aéreas, además de los dos escuadrones de entrenamiento, la Academia da Força Aérea cuenta con una unidad de apoyo equipada con dos helicópteros Helibras H-50 Esquilo para búsqueda y rescate y dos C-95 Bandeirante para misiones de enlace, además de un club de planeadores voluntario que posee catorce planeadores y dos G-19A Ipanema (Embraer 202) para remolque y solamente vuelan durante los fines de semana. El equipo acrobático Esquadrilha da Fumaça, actualmente trabajando en la puesta a punto de sus demostraciones con los nuevos A-29 Super Tucanos, también tiene su base en Pirassununga, aunque técnicamente no forman parte de la AFA.



Dirk Jan de Ridder brinda un recorrido por cómo los pilotos de la fuerza aérea más grande de América Latina son entrenados.





La base está dividida en dos secciones, las dos pistas en la parte oeste son empleadas por los T-27 Tucano y la pista del lado este por los T-25 Universal. Entre las pistas se encuentran las calles de rodaje, plataformas, hangares, edificios con las aulas, comedores y alojamientos, campo de deportes y toda la demás infraestructura. El terreno en el cual la base está ubicada tiene un perímetro de 38 kilómetros, con más de 500 casas para el personal, una planta de tratamiento de agua y la única granja militar en Brasil, que provee verduras, carne y azúcar a varias bases aéreas.

El Curso de Formación de Oficial Aviador, para la formación de los futuros pilotos, es el curso de formación de oficiales más exigente en las Fuerzas Armadas brasileñas. Los cadetes deben cumplir horarios

muy estrictos, con aquellos que deben realizar un vuelo matutino u operaciones en simulador, despertándose a las 4:30, mientras que el resto lo hace a las 6:00. Luego de discutir el programa de vuelos, los briefings comienzan a las 6:00, con los primeros vuelos iniciándose una hora después. Los cadetes que no vuelan inician sus clases a las 7:00. Para ambos grupos, el programa de la mañana termina a las 11:30 con una formación diaria con todos los cadetes separados por el año de su curso, la cual se concluye con algunos pasajes de aeronaves todos los días. Durante la visita del autor, éste fue realizado por cuatro T-27 Tucano un día y por una formación de seis A-1 AMX al día siguiente. Luego del almuerzo, las clases continúan a las 13:30. La actividad física se realiza entre las 16:20 y las 18:00,

tras lo cual pueden tener la cena. Recién a las 20:00 tienen tiempo libre, aunque muchos cadetes optan por estudiar o prepararse para los vuelos del día siguiente. Los cadetes normalmente vuelan desde mediados de enero hasta comienzos de octubre. Desde mayo hasta julio, el tiempo invernal puede causar que algunos vuelos se cancelen debido a la niebla matutina, pero fuera de eso, normalmente el clima es ideal para volar. Los cadetes normalmente dejan de volar cuando en octubre se inicia la temporada de lluvia, por lo cual esto raramente genera problemas. Pirassununga es la base de la FAB más activa y probablemente de toda América Latina, donde normalmente hay unos 200 despegues y aterrizajes diarios (sin incluir las aproximaciones de entrenamiento). Solo los aeropuertos internacionales de São Paulo, Río de Janeiro, Belo Horizonte y Brasilia tienen más operaciones. Durante la visita del autor, los cadetes ya habían dejado de volar, pero todavía se realizaban hasta un centenar de vuelos diarios por parte de instructores, alumnos extranjeros y tenientes de la Marinha Brasileira que van a Pirassununga para cumplir su entrenamiento en aviones antes de viajar a los Estados Unidos para calificarse en portaaviones. Los pilotos del Ejército también se formaban en la AFA, pero han dejado de hacerlo. Los alumnos extranjeros vienen de toda América Latina, pero también de países como Nigeria, Pakistán y Portugal. Algunos toman el curso completo de oficiales o, en los casos en que ya han realizado la formación de oficiales en su país, siguen un curso más breve que solo se enfoca en la actividad aérea.

Todo piloto de la FAB es entrenado en Pirassununga, por lo que todos tienen un vínculo especial con la AFA. Un instructor describe a la academia como el lugar perfecto para hacer muchos amigos y construir una gran red en la comunidad

Planeadores

Muchos cadetes se unen a la ADA con poca o ninguna experiencia de vuelo. El piloto de planeadores extracurricular ofrecido por el CVV (Clube de Voo a Vela) permite a los cadetes de primer año obtener una importante experiencia de vuelo, la cual puede hacer la diferencia entre permanecer o dejar la academia durante su segundo año, cuando vuelan el T-25. Es además la única oportunidad para los cadetes de tercer año para tener algún tiempo de vuelo. El CVV se activó en 1976 cuando la FAB recibió diez planeadores TZ-13 Blanik, para los cuales se emplean, como remolcadores, dos Embraer G-19 Ipanema. La flota de planeadores actual consiste en tres TZ-17 Duo Discus, cuatro TZ-23 Super Blanik, un Z-15 Libelle, cuatro Z-17 Discus CS, un Z-20 ASW, un Z-33 Blanik Solo y dos Z-180 Super Ximango, el cual es un motoplano.

de pilotos. Los instructores que arriban a Pirassununga van a trabajar con muchos de quienes fueron sus instructores previamente o quienes fueron sus compañeros como cadetes, y cuando regresan a los escuadrones operacionales, serán bienvenidos por los alumnos a los que les enseñaron a volar. Los instructores tienen grandes recuerdos de sus tiempos como cadetes, pero ninguno de ellos volvería a pasar de nuevo por dicha experiencia. Antes de ser aceptados como instructores, generalmente necesitan unos dos o tres años de experiencia operacional. Sus antecedentes varían tanto como las carreras futuras de los cadetes que forman. Algunos tienen muchos años de experiencia volando el A-29 Super Tucano sobre las zonas más remotas del Amazonas, otros han sido responsables de la captura de miles de kilos de drogas al patrullar las fronteras en un Embraer E-99 AEW&C. Muchos instructores han permanecido en la academia durante toda su carrera, cumpliendo más de 3000 horas de instrucción. Cada cien horas de vuelos de instrucción los pilotos reciben una estrella en su buzo de vuelo, para que sea más reconocible, aunque algunos prefieren no usarlas. Hay más de cien instructores, aunque tienen una gran diferencia en la actividad de vuelo que realizan. Muchos de ellos tienen trabajos de escritorio fuera de los escuadrones, volando solamente una o dos veces a la semana. El número de pilotos con dedicación full time en cada tipo de aviones es aproximadamente dos docenas. Un pequeño número de

pilotos también vuela ambos modelos de aeronaves.

Durante el segundo y cuarto año, los cadetes vuelan el T-25 y el T-27. Son divididos en cuatro escuadrillas, con nombres de constelaciones. Las escuadrillas del 2 EIA (Esquadrão de Instrução Aérea) operan el T-25 y se llaman Aquila, Centaurus, Leo y Orion. El escuadrón de los T-27, el 1 EIA, consiste en las escuadrillas Anta-

T-25 Universal

El Neiva T-25 Universal fue diseñado como un entrenador primario con un rol secundario de ataque al suelo. Tras la desactivación de los Cessna T-37C en 1979 la AFA comenzó a usar los Neiva T-25 para su curso de vuelo avanzado, aunque fue reemplazado tanto como entrenador avanzado como en misiones contra-insurgencia por los Tucano, aunque sigue siendo empleado por la AFA para entrenamiento básico.





res, Castor, Sirius y Vega. Muchos de los instructores están asignados a una o dos de las escuadrillas, con unos pocos volando con alumnos de cualquiera de ellas.

Entrenamiento primario y avanzado

Los cadetes comienzan volando el Neiva N621 Universal, designado T-25 por la Força Aérea Brasileira, alcanzando unas 50 horas durante cinco meses en su segundo año. El avión es impulsado por un motor Lycoming O-540 de 300hp y posee asientos lado a lado, lo cual es ideal para instrucción primaria. No solo permite al instructor dar instrucciones de manera simple, sino que además puede ver lo que el alumno está haciendo y lo que está mirando. El 2° EIA opera una variedad de modelos T-25A y T-25C, los cuales son similares, con la diferencia de que el T-25C está equipado con distinta aviónica, que lo hace más adaptado a los vuelos de entrenamiento en navegación.

El curso primario se subdivide en un pre-solo, maniobras y acrobacia, vuelo en formación y navegación. Cada fase comprende vuelos de entrenamiento con instructor y se termina con uno varios vuelos solo. Lo quehacer única a la AFA es que los cadetes pueden volar solos con apenas 13 horas de vuelo. Esto es una



gran barrera para muchos cadetes. Para poder seleccionar solamente a los mejores pilotos, alrededor de un tercio de ellos son eliminados durante el curso, la mayor parte durante el pre-solo en el T-25. Tres faltas y quedan fuera del curso. Normalmente se les permite mantenerse en la AFA si siguen los cursos de logística o infantería, pero dado que la mayoría quieren ser pilotos, generalmente abandonan la academia.

El T-25 ha estado en servicio por más de 40 años, pero sigue realizando un buen trabajo. Es barato de operar y fácil de mantener. Tiene un tren de aterrizaje robusto, lo que lo hace ideal para entrenamiento primario. Los repuestos también están disponibles. El objetivo de los equipos de mantenimiento es siempre tener un 60% de las aeronaves operativas (alcanzando unos 25 aparatos), pero para el 25 de octubre de 2013 se pudo poner a los 42 aparatos en condiciones de vuelo. El T-25 es una aeronave muy simple, sin ninguna tecnología avanzada ni instrumentos de alta tecnología, pero es todo lo que se necesita para formar pilotos. Exceptuando que un cadete se una al club de planeadores voluntario, no cumplirá ninguna hora de vuelo durante el tercer año. Esto no es muy común y los



T-27 Tucano

El Embraer T-27 Tucano es uno de los entrenadores militares a turbopropulsión más exitosos del mundo. Fue un resultado directo del boicot en la venta de equipamiento de defensa al Brasil por parte de Estados Unidos a mitad de los años 70. En lugar de recurrir a fabricantes estadounidenses para reemplazar a los Cessna T-37 con más de un centenar de aviones, al FAB fue forzada a buscar una solución local. El Tucano voló por primera vez en 1980 y en 1982 la FAB emitió una orden por 118 aviones con opciones por otros cincuenta. Los T-27 reemplazaron a los T-25 en el rol de entrenador avanzado en 1985. Además de ser un avión de entrenamiento, fue empleado en el Amazonas armado con ametralladoras de 7,62 y 12,7mm, cohetes y bombas durante vuelos de patrulla fronteriza, interceptación y contrainsurgencia. En 2013 la AFA celebró el 30° aniversario de servicio del avión como entrenador avanzado.

instructores admiten que no es lo ideal, pero cada año un número suficiente de pilotos muy capaces se gradúa de la AFA y eso es lo que importa. Aquellos que no pueden cumplir el curso simplemente no son lo suficientemente buenos. Al final del tercer año los cadetes comienzan a prepararse para volar el T-27 con clases en tierra, estudiando la cabina y todos sus procedimientos. Luego de las vacaciones de verano, durante las cuales continúan estudiando, regresan a Pirassununga listos para comenzar a volar. Alcanzan unas 110 horas durante el curso de nueve meses, aprendiendo maniobras acrobáticas más complejas, vuelos en formación de cuatro aeronaves, navegación IFR y vuelo nocturno. Al final del curso, cada estudiante hace un vuelo

de navegación de catorce horas hasta Natal, en el nordeste de Brasil, y regreso.

Graduación

Al final de su estadía en la academia, los cadetes pueden indicar su preferencia, si prefieren convertirse en pilotos de caza, helicópteros o de aviones de transporte. Uno puede pensar en que la mayoría de los pilotos quiere volar aviones de caza, pero la realidad es que las opciones están bien divididas. La flota de aviones de caza de la FAB es pequeña, ofreciendo pocas vacantes y horas de vuelo limitadas. Sumado a esto, como piloto de helicópteros o transporte se pueden tener mejores oportunidades laborales luego de dejar la Fuerza Aérea. Las preferencias de los cadetes son tomadas en consideración, pero la decisión final se tomará dependiendo de los requerimientos y la capacidad del cadete. Aunque todos los cadetes son evaluados en base a los mismos estándares y todos alcanzan el mismo nivel cuando se gradúan, algunos son mejores como pilotos de transporte o de helicópteros. Normalmente, solo los 30 mejores pilotos terminan en el curso de pilotos de caza e incluso eso no les garantiza que vuelen jets, ya que la FAB opera una gran flota de A-29 Super Tucanos, los que se emplean para contrainsurgencia y son considerados aviones de combate, como los A-1 y F-5. Tras graduarse de la AFA, los pilotos de caza son transferidos a Natal, en el nordeste de Brasil, en donde aprenden a volar el A-29 en operaciones tácticas, para pasar luego a volar el A-29 en un escuadrón operacional o iniciar la transición al A-1 o el F-5. Los pilotos de helicópteros vuelan el H-50 Esquilo desde la misma base. Los pilotos de transporte reciben entrenamiento en multimotor en los Embraer C-95 Bandeirante en Fortaleza. Además de ser pilotos de transporte, pueden además volar aviones de alerta temprana o patrulla marítima, para lo cual reciben entrenamiento específico cuando llegan a los escuadrones operacionales.