



GIGANTESCA PONTE AÉREA ENTRE URSS E A ETIÓPIA

Pierre Darcourt

Uma operação soviética de grande envergadura, mantida secreta até agora e sobre a qual nós hoje estamos em condições de revelar as minúcias, se desenvolveu nos meses de novembro e dezembro (1977) sobre a parte oriental da África.

Naquela época, e ao mesmo tempo que, por meio de gigantesca ponte aérea aprovisionavam as forças etíopes empenhadas na Somália, na contestada província de Ogaden, os soviéticos decidiram testar sua capacidade e sua rapidez de desdobrar novos meios, homens e material, a enorme distância de suas bases.

Para levar a cabo com êxito essa operação o Kremlin transgrediu, deliberadamente, as regras internacionais de sobrevôo dos espaços aéreos de muitos países — notadamente a Albânia, a Itália, a Grécia, a Tunísia e o Egito — sem levar em consideração seus protestos.

O itinerário normal seguido pelas aeronaves da ponte aérea para a Etiópia era assim estabelecido: decolagem dos aeródromos escalonados nas margens do mar Negro rumo oeste a princípio, passando sobre a Bulgária e a Iugoslávia, depois rumo sul sobrevoando o Adriático e o Mediterrâneo na direção da Líbia. Pousou em Trípoli. Seis horas de descanso para as tripulações — o tempo necessário aos mecânicos no solo (russos e alemães de leste) para reabastecimento e manutenção. Nova decolagem dos aviões que sobrevoavam a Líbia rumo sudeste, atravessavam o espaço aéreo sudanês e pousavam em Adis Abeba.

No dia 30 de novembro os planos de vôo foram de repente alterados. Duzentos e trinta aviões de grande capacidade, ou seja 15 por cento da frota aérea de

transporte soviética, deixavam simultaneamente a URSS com destino a Trípoli, a Aden ou a Moçambique, utilizando sete diferentes itinerários. Durante três semanas os grandes aparelhos de transporte "Antonov 22" decolaram em intervalos regulares muito curtos de 15 a 20 minutos. Alguns seguiram o caminho já mencionado passando sobre a Iugoslávia até Trípoli depois rumando para sudeste e sobrevoando o Niger, o Tchad e o Sudão para atingir Adis Abeba. Outros voaram diretamente para o sul atravessando sucessivamente o Mediterrâneo oriental o Egito e o Sudão antes de atingir a Etiópia.

Ao mesmo tempo umas cinco dezenas de cargueiros soviéticos e dos países do leste partiram dos portos de Odessa e Sebastopol com destino às costas da Etiópia.

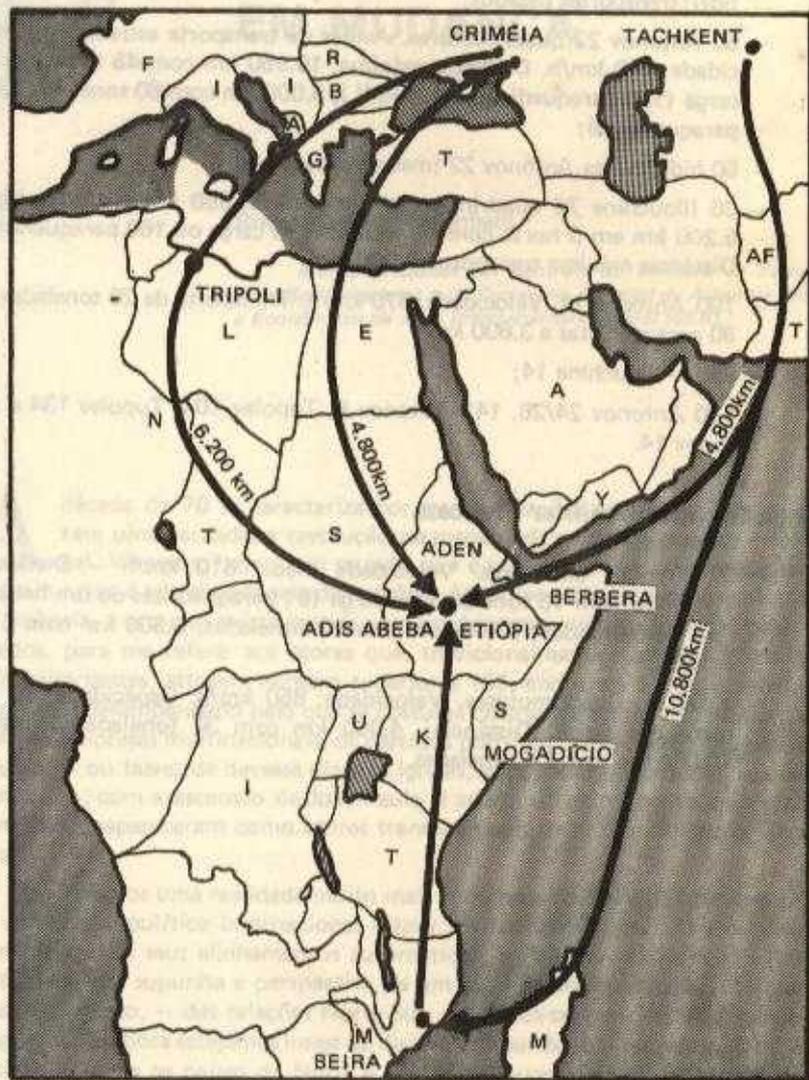
Sempre, no quadro geral desse exercício, os russos interrompiam, sem aviso prévio, o tráfego civil de carga e de passageiros de muitas de suas linhas férreas para reservá-las ao encaminhamento de armas e munições para os portos e aeródromos do Mar Negro de onde partiam os cargueiros e os aviões.

As esquadras do Mediterrâneo e do Oceano Índico foram postadas de maneira a assegurar a proteção dos transportes marítimos. Com alguns dias de intervalo, entre 7 e 15 de dezembro, o desdobramento dos meios aéreos tomou maiores dimensões. Os soviéticos retiravam de seus estoques militares dispostos além dos montes Urais, milhares de toneladas de equipamentos para os trazer em algumas horas para a proximidade de suas divisões estacionadas ao longo da fronteira chinesa.

Uma parte desses aprovisionamentos carregados a bordo de aviões Antonov 22 e Ilouchine 76 (os mais pesados e mais potentes que possuem os soviéticos) organizados em dois comboios e decolando de Tachkent e Alma Ata, tomavam a direção do sul sobrevoando o Paquistão e o Afeganistão. O primeiro comboio bordejava a costa do golfo de Oman e pousava em Aden. O segundo, prosseguindo em seu vôo sobre o Oceano Índico e Madagascar pousava em Moçambique e, depois de reabastecidos e substituídas as tripulações, os aparelhos atingiam a Etiópia numa única etapa.

Essa extraordinária manobra de tomada do dispositivo efetuada no ritmo da realidade de uma situação de crise (rapidez de intervenção dos meios, acelerados vaivéns aéreos, regularidade continuada dos suprimentos encaminhados por ar e por mar) mostrou que a perda de suas antigas bases na Somália (particularmente os portos e aeródromos de Berbera e Mogadíchio) não tinha perturbado as linhas de comunicações da União Soviética com a África. Mas ela sobretudo demonstrou que os russos, sem comprometer sua capacidade de intervenção na Europa ou a leste, estavam em condições de se articular e de engajar no Oriente-Médio ou na África, três Divisões num prazo de dez horas e de bloquear, por surpresa e sem maior dificuldade, muitos países dessas regiões.

A POLÍTICA EXTERNA DO BRASIL NUM MUNDO



Frota de transporte aéreo soviética:

- 1.500 aparelhos militares; 1.300 aparelhos de transporte civil (Aeroflot); transportes pesados;
- 50 Antonov 22 quadrimotores. Aviões de transporte estratégico. Velocidade: 740 km/h. Distância máxima: 10.950 km com 45 toneladas de carga (180 paraquedistas ou 3 AML), 5.000 km com 80 toneladas (320 paraquedistas);
- 50 hidroaviões Antonov 22 (mesma capacidade);
- 36 Ilouchine 76 quadrimotores. Velocidade: 850 km/h. Missão Tipo: 5.200 km em 6 horas com 40 toneladas de carga ou 160 paraquedistas. Distância máxima transposta: 7.700 km;
- 790 Antonov 12. Velocidade: 670 km/h. Transporte de 20 toneladas ou 80 paraquedistas a 3.600 km;
- 255 - Ilouchine 14;
- 180 Antonov 24/26, 141 Antonov 8, Tupolev 104, Tupolev 134 e Antonov 14.

Frota de transporte militar Francesa

- 50 Transall bimotores. Velocidade média 510 km/h - Distância: 1.700 km com 15 toneladas de carga (61 paraquedistas ou um helicóptero desmontado); 3.400 km com 12 toneladas; 5.500 km com 6 toneladas;
- 4 DC 8. Quadrimotores. Velocidade: 850 km/h. Capacidade: 89 homens equipados. Distância: 4.000 km com 30 toneladas de carga, 10.000 km com 7,5 toneladas.

(Transcrito de "Le Figaro", Paris, de 22/06/78, tradução do Gen Ex R/I Alfredo Souto Malan).