

# RESGATE AÉREO NO SUL

*Em momentos de calamidade, o helicóptero chega aonde nenhum outro meio de transporte consegue chegar, e com a velocidade e a segurança que uma situação emergencial requer*

**POR** | THALES PEREIRA\*. ESPECIAL PARA AERO MAGAZINE

Vivenciamos nas últimas semanas a maior ação humanitária da história do país envolvendo helicópteros. E não estamos falando aqui de aeronaves pertencentes exclusivamente às forças armadas, mas, sim, da união de esforços entre civis e militares. Proprietários de aeronaves, pilotos, sociedade, enfim, o Brasil se voltou para o Sul. As enchentes que atingiram o Rio Grande do Sul resultaram de um evento sem precedentes. Um enorme canal de umidade proveniente da Amazônia, um verdadeiro "rio voador", foi formado devido a uma onda de calor nas regiões Norte e Centro-Oeste e este fenômeno acabou canalizando uma quantidade até então impensável de umidade para a região Sul do país.



---

# NOS PRIMEIROS DIAS DA AÇÃO HUMANITÁRIA, MAIS DE **80 HELICÓPTEROS** SALVARAM CERCA DE **2.500 VIDAS** HUMANAS E TRANSPORTARAM PELO MENOS **70 TONELADAS** DE ITENS DE PRIMEIRA NECESSIDADE EM ÁREAS ISOLADAS PELA INTERDIÇÃO DAS ESTRADAS DEVIDO AO NÍVEL DAS ÁGUAS

---

## **ALERTAS METEOROLÓGICOS**

Os primeiros alertas de tempo severo foram emitidos na última semana de abril, pelo instituto MetSul, indicando altos volumes de chuva para algumas áreas do Rio Grande do Sul. No dia 24 de abril, o mesmo órgão alertou para risco de um cenário parecido com aquele verificado em 2023, quando ocorreram inundações no estado gaúcho. Nesse mesmo alerta, a previsão era de que as chuvas poderiam durar vários dias e alcançar acumulados de até 300 milímetros de precipitação, volume normal para cerca de dois meses, em apenas sete dias!

Os primeiros pontos de alagamento nos municípios de Canoas, Novo Hamburgo e Porto Alegre foram registrados três dias após o último alerta do Metsul. Abrigos começaram a ser abertos e, em cinco dias, o Rio Guaíba já havia subido cerca de quatro metros acima de seu nível normal. No dia 03 de maio, a enchente atingiu a marca histórica de 5,3 metros. Alguns rios da região haviam subido até 14 metros. Em Bento Gonçalves, o acumulado de chuva atingiu a marca de 543 milímetros em menos de uma semana. Mais de 400 municípios do estado haviam sido atingidos, pelo menos

dois milhões de pessoas se encontravam desabrigadas, em estado de risco, mortas ou desaparecidas. Tratava-se, portanto, da maior catástrofe deste tipo já vivenciada na nossa história!

## **PRIMEIROS HELICÓPTEROS**

Com meteorologia degradada, na mesma sexta-feira 03 de maio, os primeiros três helicópteros e tripulações civis chegaram ao estado para o início das buscas e resgates. Ao amanhecer do sábado, dia 04 de maio, com melhores condições de tempo, devido a uma pausa nas chuvas, os helicópteros intensificaram as buscas e, somente naquele dia, mais de 150 vidas humanas foram salvas. Os primeiros resgates de pessoas em situação de risco foram realizados em São Miguel do Buriti, localidade nas proximidades da cidade de Bento Gonçalves.

Ao desembarcarem dos helicópteros, as pessoas recebiam os primeiros atendimentos ali mesmo, no aeroporto de Bento Gonçalves, em uma ambulância estacionada às margens da pista de pouso. Uma verdadeira operação de guerra. Antes do meio do dia 04 de maio, a frota já havia sido ampliada para seis helicópteros, que passaram a operar nas

missões de resgates e salvamentos. No meio da tarde do mesmo dia, voltou a chover na Serra. Ainda assim, não pararam as operações para o resgate aéreo. Ao escurecer, e devido ao risco elevado para a segurança das tripulações, os trabalhos foram suspensos.

## **FLEXIBILIDADE REGULATÓRIA**

No dia 06 de maio, em virtude da situação de absoluta calamidade que vivia a população daquele estado, a Associação Brasileira de Pilotos de Helicóptero (Abraphe), em contato direto com as tripulações de pilotos dos helicópteros que já estavam operando na região, iniciou as tratativas com o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (Decea) e a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) para a flexibilização de obrigações e regulação, no sentido de prover maior agilidade nas operações. De imediato, foram solicitadas e, ao longo dos dias que se seguiram, atendidas pelas autoridades ações imediatas e de grande valia nas operações.

Houve simplificação da apresentação do plano de voo, proibição da operação de *drones* devido ao alto risco de impacto com os helicópteros e aviões operando na



região, isenção de taxas Anac e Decea, extensão do prazo de validade das licenças técnicas e de certificados de capacidade física dos tripulantes e a flexibilização para que os centros de manutenção aeronáutica pudessem realizar as manutenções fora de base operacional dos helicópteros engajados na missão.

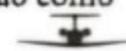
### CIVIS E MILITARES

No dia 08 de maio, a operação já contava com mais de 80 helicópteros entre civis, militares e helicópteros dos órgãos de defesa pública de dez estados da federação – até um helicóptero do governo do Uruguai foi enviado para ajudar nesta missão humanitária. Destes helicópteros, 58 eram aeronaves civis, enviados de vários estados e que foram cedidos por empresários brasileiros de

forma totalmente voluntária. Esse efetivo foi o responsável direto por salvar cerca de 2.500 vidas humanas que precisaram de resgate aéreo e por transportar mais de 70 toneladas de itens de primeira necessidade, como água potável, alimentos, itens de higiene pessoal, medicamentos e diversos outros materiais indispensáveis à vida para as áreas do estado, que estavam isoladas pela interdição das estradas devido ao nível das águas.

Não tenho dúvidas ao afirmar que se tratou da maior operação humanitária utilizando helicópteros da história do Brasil. Uma grande demonstração da força e união da aviação de helicópteros brasileira. Nossa homenagem, respeito e profunda admiração aos pilotos de helicóptero envolvidos. Nosso agradecimen-

to aos empresários brasileiros, que, voluntariamente, cederam seus helicópteros e aos pilotos envolvidos nas operações. A sociedade demonstrou seu potencial de generosidade diante da vulnerabilidade ocasionada por catástrofes de ordem natural e a aviação por helicópteros em toda sua cadeia: pilotos, proprietários de aeronaves, fabricantes, oficinas de manutenção, hangares, enfim, todos, reforçaram a vocação dos helicópteros e demonstraram na prática o potencial em importância ao servir e oferecer apoio à comunidade e à nação como um todo!



*\* O comandante Thales Pereira é piloto de helicóptero e presidente da Associação Brasileira de Pilotos de Helicóptero (Abraphe)*