

COMO OS DRONES REVOLUCIONARAM
A GUERRA CONTRA O TERROR

HUNTER KILLER

TENENTE-CORONEL T. MARK McCURLEY
COM KEVIN MAURER

Tradução
BERILO VARGAS

B I
B I
B I
B I

Copyright © 2015 by T. Mark McCurley
Todos os direitos reservados, incluindo o direito de reprodução
integral ou parcial em qualquer formato.
Edição publicada mediante acordo com Dutton, membro da
Penguin Group (USA) LLC, pertencente à Penguin Random House.

A Editora Paralela é uma divisão da Editora Schwarcz S.A.

*Grafia atualizada segundo o Acordo Ortográfico
da Língua Portuguesa de 1990, que entrou em vigor
no Brasil em 2009.*

TÍTULO ORIGINAL Hunter Killer — Inside America's Unmanned Air War

CAPA Stephen Meditz

IMAGENS DE CAPA avião © HIGH-G Productions/ Stocktrek Images/ Getty Images;
fumaça © Daniiel/ Shutterstock; céu © LIUSHENGFILM/ Shutterstock

PREPARAÇÃO Diogo Henriques

REVISÃO TÉCNICA capitão Ronaldo Gomes Mariano Junior

REVISÃO Renato Potenza Rodrigues e Larissa Lino Barbosa

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
(Câmara Brasileira do Livro, SP, Brasil)

McCurley, T. Mark

Hunter Killer : Como os drones revolucionaram
a guerra contra o terror / tenente-coronel T. Mark
McCurley com Kevin Maurer ; tradução Berilo Vargas.
— 1ª ed. — São Paulo : Paralela, 2015.

Título original: Hunter Killer : Inside America's
Unmanned Air War.

ISBN 978-85-8439-016-8

1. Estados Unidos — Militares 2. Estados Unidos —
História militar — Século 21 — 3. História militar
4. História militar — Guerras 5. Relatos i. Mauer, Kevin.
ii. Título.

15-08000

CDD-355.4

Índice para catálogo sistemático:

1. Estados Unidos : Operações especiais :
Ciência militar 823

[2015]

Todos os direitos desta edição reservados à
EDITORA SCHWARCZ S.A.
Rua Bandeira Paulista, 702, cj. 32
04532-002 — São Paulo — SP
Telefone: (11) 3707-3500
Fax: (11) 3707-3501
www.editoraparalela.com.br
atendimentoao leitor@editoraparalela.com.br

1

Bem-vindos ao Predator

“Bem-vindos ao Predator.”

Chuck, experiente instrutor do 11^o Esquadrão de Reconhecimento, estava em pé diante de um Predator nos dando boas-vindas. Era o primeiro dia de treinamento com a aeronave na Base da Força Aérea Creech, em Nevada.

Minha turma de 29 novos pilotos e operadores de sensor estava amontoada perto da frente do Predator enquanto Chuck discursava. Bem na frente, os recém-alistados operadores de sensor observavam cada movimento de Chuck, que apontava para o casulo de sensores, localizado embaixo do queixo do Predator, e para as diferentes antenas usadas no controle da aeronave.

Eu estava em pé um pouco atrás, com os outros pilotos. Quando entrei no programa, em dezembro de 2003, praticamente não havia voluntários. A maioria dos pilotos de Predator tinha sido tirada à força de outros programas — ou por terem danificado aeronaves tripuladas da Força Aérea, ou por não terem alcançado os padrões técnicos ou profissionais correspondentes a cada tipo de aeronave. Alguns estavam ali devido a ferimentos que os mantinham fora das cabines de pilotagem.

Poucos estavam ali porque queriam. Eu fazia parte de um grupo de apenas quatro voluntários.

Desde pequeno sonhei em ser piloto de combate. Criado no Mississippi, eu era o mais novo de dois filhos. Independente por natureza e fascinado com a maneira como as máquinas eram construídas, eu tinha um kit de construção Erector, que usava para projetar minhas naves espaciais. Imaginava-me viajando para mundos inexplorados, combatendo em grandes batalhas espaciais ou simplesmente descobrindo alguma civilização perdida.

Mas só quando meu pai me levou, aos cinco anos, a um show aéreo no Aeroporto Hawkins Field, em Jackson, no Mississippi, é que descobri minha verdadeira paixão. A Força Aérea dos Confederados, depois conhecida como Força Aérea Comemorativa, encenava uma batalha aérea da Segunda Guerra Mundial.

O chão vibrava com o estrondo dos motores a pistão de caças alemães Messerschmitt e caças americanos Mustang, que executavam uma louca dança circular no céu. Fogos de artifício estouravam ao redor do aeródromo simulando ataques a bomba e fogo de artilharia antiaérea. O barulho era tremendo, arrebatador, maravilhoso.

Mas nada se comparou à emoção que senti quando ganhei de meu pai um tíquete para subir a bordo do *Fifi*, um bombardeiro B-29.

Subi a escada dos tripulantes, com a mão do meu pai me guiando cuidadosamente, e escalei o assento do copiloto. Um sólido painel de instrumentos se abria diante de mim, com uma quantidade impensável de relógios e indicadores. Fiquei imaginando como seria pilotar um avião.

Naquele momento, fui fisgado.

Dei duro no colégio e consegui uma vaga na Academia da Força Aérea dos Estados Unidos, garantia de acesso ao programa de treinamento de pilotos. Mas, depois de concluir a academia, meu treinamento de voo foi postergado devido à redução da presença militar pós-Guerra Fria. Em vez disso, fui fazer um curso com o pessoal do serviço de inteligência na Base da Força Aérea Goodfellow, em San Angelo, no Texas, onde me tornei oficial de inteligência.

Três anos depois de me formar, surgiu, de súbito, uma vaga no curso de pilotagem da Base da Força Aérea Columbus, no Mississippi. Um colega da Força Aérea tinha desistido do curso uma semana antes

do início em razão de problemas na família, deixando um posto vago que a Força Aérea precisava preencher. O Centro de Pessoal da Força Aérea encontrou meu nome numa lista de substitutos e me convocou, “sem aviso prévio”, a pegar minhas coisas e me mudar para o Mississippi. Aceitei imediatamente. Nos oito anos seguintes, pilotei aviões de treinamento e os Boings E-3 do programa Sistema Aéreo de Alerta e Controle (ou AWACS, Airborne Warning and Control System), que levam na parte traseira uma imensa antena de radar. O avião fornecia comando e controle para caças. Participei de operações de combate às drogas na costa da América do Sul, patrulhei os céus ao largo da Coreia do Norte enquanto mísseis terra-ar do país seguiam cada movimento meu e pilotei em escolta presidencial no leste da Ásia.

Eu era um bom piloto, mas minha carreira na Força Aérea tinha sido prejudicada pelo período como oficial de inteligência. Minhas chances de me tornar piloto de caça eram quase nulas. Depois de alguns anos como instrutor, era hora de retornar aos AWACS. Hesitei. Eu queria ficar na Força Aérea, mas não para pilotar AWACS. Sabia que não teria chance alguma de entrar em ação e queria fazer a minha parte. Os aviões haviam sido mandados de volta e não se esperava que eles retornassem. Tinham se tornado outra missão não combatente.

Estávamos em 2003, e a guerra do Afeganistão já entrara em seu segundo ano. A do Iraque estava apenas começando. Quando surgiu uma vaga no programa de treinamento do Predator, resolvi me candidatar. Depois de batalhar um pouco, consegui. Não era um caça, mas eu queria a vaga assim mesmo, porque o Predator me dava a oportunidade de ficar na cabine de pilotagem e contribuir para o esforço de guerra.

Mas, ali, olhando o Predator no hangar, ainda nutria certas reservas.

Eu tinha 33 anos e, enquanto Chuck falava, refleti sobre a prudência da minha decisão. Como qualquer piloto da Força Aérea, eu ainda achava que aviação era coisa que se fazia dentro de uma aeronave, e não diante de um terminal de computador em terra firme. Profissionais sentados no cockpit é que pilotavam aviões. Pilotos não voavam em “caixas”. Nenhum piloto jamais conseguira arranjar uma mulher num bar se gabando de ter pilotado uma aeronave de controle remoto.

Uma das minhas camisetas prediletas tinha uma definição de piloto impressa no peito, que em parte resumia a mentalidade dos pilotos, embora de um jeito cômico: “Pi.lo.to: s.m. A mais alta forma de vida na Terra”. Para mim, a camiseta tinha mais a ver com confiança do que com arrogância. Pilotar era algo especial. Poucas pessoas sabem o que é vivenciar o mundo a 30 mil pés de altitude e no controle de uma aeronave. Da cabine de pilotagem é possível ver a curvatura da Terra e observar os carros na estrada, do tamanho de formigas. Sempre que eu subia na direção do céu, sentia a mesma euforia. Aviação não era trabalho. Era paixão. Era vocação. Era uma coisa que eu tinha de fazer para me sentir completo. A maioria dos homens encontra sua identidade no trabalho, e eu tinha o melhor trabalho do planeta.

Mas voar alto sobre a Terra tem lá seus perigos também. É quando a confiança, geralmente confundida com arrogância, vem à tona.

Temos de confiar em nossas aptidões, porque quando estamos tão acima do chão ninguém pode vir nos salvar. Diferentemente de carros, não dá para parar quando o veículo pifa. Mas isso não faz parte da equação no caso do Predator. Seus pilotos estavam seguros — a não ser que a aeronave aterrissasse em cima do cockpit, que ficava em terra. Olhei com desdém para o Predator justamente por causa disso. Pilotá-lo tirava toda a emoção de estar no ar e toda a aventura de ser piloto.

A primeira aula de treinamento foi o discurso de boas-vindas de Chuck. Ele o proferiu com a cadência de um orador que já tinha feito aquele mesmo discurso incontáveis vezes. Não estava cansado, mas também não havia entusiasmo em seu tom de voz. As palavras saíam insípidas e hábeis, mas a compreensão da aeronave deveria vir de sua experiência, e não da teoria.

Chuck havia comandado o 11º Esquadrão de Reconhecimento quando foi mandado ao Afeganistão para dar suporte à invasão. Tinha visto o Predator em combate e sabia o que ele era capaz de fazer. Enquanto dava voltas em torno da aeronave, mantinha a postura militar de um oficial, ainda que trajasse apenas calças cáqui e camisa de malha.

“Vocês nunca viram um sistema igual a este”, disse ele.

Tive de concordar.

Também não se parecia com nenhuma outra aeronave que eu já tinha visto. As fotos não lhe faziam justiça. Antes de o Predator surgir, em 1994, os veículos aéreos não tripulados não costumavam ser maiores do que um aviãozinho de controle remoto. Na minha imaginação, eu via o Predator mais ou menos do mesmo tamanho.

Fabricado pela General Atomics, o MQ-1 Predator tinha mais ou menos o tamanho e o peso de um Cessna 172. Parecia uma ave cinzenta zangada, com a cauda em forma de V invertido tocando levemente no chão. Ficava agachado como se desejasse ardentemente ser lançado no céu.

Chuck pediu que nos aproximássemos. O grupo de estudantes se aglomerou. De perto, era fácil ver por que a aeronave não tinha durabilidade. Seu fino corpo parecia de papel. O anêmico trem de pouso era apenas um conjunto de molas que flexionavam com o peso do veículo. Um motor de moto de neve convertido, de quatro cilindros e 115 cavalos, equipado com turbocompressor, girava a esguia hélice branca atrás. A aeronave podia alcançar altitudes de 25 mil pés e voar mais de 24 horas sem ser reabastecida. O Predator era impressionante em sua simplicidade.

Depois de explicar as especificações da aeronave, Chuck passou a contar sua história. O Predator foi criado em 1993, quando a Força Aérea dos Estados Unidos demandou um avião de reconhecimento. A General Atomics, sediada em San Diego, apresentou sua ideia à Força Aérea.

Os irmãos Neal e Linden Blue, magnatas do petróleo e donos de muitas propriedades em Telluride, compraram a General Atomics em 1986 por quase 50 milhões de dólares. Neal, quando morou na Nicarágua, tinha visto a família Somoza, que mandava naquele país, ser deposta pelos sandinistas com apoio soviético. Incapaz de combater pessoalmente, ele ficou imaginando o que seria preciso para pilotar um avião não tripulado usando o GPS e lançá-lo contra os tanques de combustíveis do exército soviético. Sua intenção era deixar o regime paralisado. A aquisição da General Atomics dava a Neal meios de realizar parte daquele desejo.

Em 1992, ele contratou o almirante reformado Thomas J. Cassidy

para colocar em ordem a General Atomics Aeronautical Systems Inc. A missão de Cassidy era fazer pesquisas a fim de produzir aeronaves não tripuladas. A primeira tentativa da empresa foi o Gnat. Construído com peças disponíveis em estoque, exibia um suporte de câmera semelhante ao dos helicópteros de monitoramento de tráfego. Podia ficar no ar quase quarenta horas, mas era pequeno demais para carregar armas e tinha alcance limitado, porque o controlador precisava ver o Gnat para controlá-lo.

Foi então que surgiu o Predator.

Usando o que seus pesquisadores tinham aprendido com o Gnat, a empresa projetou a aeronave com a cauda invertida e um enorme sensor de imagem em formato redondo sob o nariz. O Predator voou pela primeira vez em 1994 e foi apresentado à Força Aérea logo depois. Os pilotos o receberam com descrença, mas o serviço de inteligência da Força Aérea percebeu seu valor.

O Predator podia sobrevoar alvos e transmitir imagens de alta resolução mesmo em dias de tempo ruim. Como vantagem extra, era barato, saindo a 3,2 milhões de dólares por unidade. Quatro fuselagens com uma estação de controle em terra custavam 40 milhões de dólares para serem adquiridas e operadas. Em comparação, cada novo F-22 Raptor custava mais de 200 milhões de dólares.

O primeiro voo do Predator foi em julho de 1994. Quando a guerra do Afeganistão começou, a Força Aérea já tinha sessenta Predators, alguns dos quais tinham sobrevoado a Bósnia. Em fevereiro de 2001, os Predators dispararam os primeiros mísseis Hellfire e seu papel de aeronave de reconhecimento começou a mudar. Um ano depois, destruíram o veículo do mulá Omar, líder dos talibãs. Também mataram um sucateiro afegão parecido com Osama bin Laden. Em março de 2002, um Predator disparou um míssil Hellfire em apoio aos Rangers que combatiam na cordilheira Roberts durante a Operação Anaconda. Foi a primeira vez que um Predator deu apoio aéreo de perto a tropas terrestres.

A aeronave tinha valor no papel, mas ainda não era vista como dente importante na engrenagem das operações de combate; a rigor, não era nem considerada aviação. A Força Aérea sabia que precisava

dela para missões de inteligência, mas o valor potencial do programa ainda não convencera a cúpula. Pilotar um Predator era a última escala na maioria das carreiras, o que ficava evidente nas austeras condições da base de treinamento. Nenhum sujeito saía dali para contar vantagens em outras unidades sobre a experiência com os Predators; saía da Força Aérea tão logo fosse possível. Naquela época eu ainda não sabia, mas, em 2003, quando me apresentei como voluntário, tudo isso estava prestes a mudar.

A Base da Força Aérea Creech ficava na Rota 95, vizinha à pequena cidade de Indian Springs. A Área 51 e o campo de testes nucleares estavam situados ao norte da base. Indian Springs era a antítese de Las Vegas em todos os sentidos. A sonolenta cidade consistia basicamente em trailers, dois postos de gasolina e um pequeno cassino que ganhava mais com o restaurante do que com as apostas. Passei de carro pela escola local e vi um velho caça da marinha estacionado na frente. Tinha sido pintado para ficar parecido com os Thunderbirds, o grupo de demonstração da Força Aérea. A capota quebrada servia de ninho para alguma ave.

A base não era muito melhor. Sua expansão era impossibilitada em razão de a Rota 95 correr paralelamente à velha estrada de pista única. A noroeste ficava a bacia hidrográfica de Frenchman Flat, onde os militares testavam armas nucleares nos anos 1950. Quando cruzei o portão pela primeira vez, entrei no túnel do tempo. Havia na base umas poucas casernas da época da Segunda Guerra Mundial. Feitas de madeira, eram caiadas para terem aparência de novas. Ao passar por elas, vi que tinham sido convertidas em refeitório, cinema e instalações médicas. O único prédio novo ficava no lado leste da base, onde se instalara o 11º Esquadrão de Reconhecimento. Pelos quatro meses seguintes, passei os dias aprendendo a pilotar o Predator naquele prédio.

Por volta de 2003, a Força Aérea já comprava duas aeronaves por mês, e tinha de arranjar pilotos para a sua frota de Predators em expansão. Na minha turma havia mais nove pilotos. Ficávamos bem atrás

do grupo enquanto Chuck falava, um pouco distantes. Era uma defesa inconsciente contra algo que não entendíamos, o voo remotamente pilotado. Tudo o que dizia respeito ao Predator era estranho para nós. Ainda tentávamos determinar se a aeronave era confiável.

Nunca uma turma da unidade de treinamento formal para Predators tivera tantos pilotos voluntários. Ser designado para os Predators era um beco sem saída, mas meus colegas viam de outra maneira. Para eles, era uma oportunidade a ser aproveitada. Mike estava do meu lado. Eu me lembrava dele dos nossos tempos de estudante na Academia da Força Aérea, mas na verdade nunca o conhecera pessoalmente. Nossas carreiras não se cruzavam desde a formatura. Ele tinha pilotado aeronaves de reabastecimento aéreo KC-135 e caças F-16, enquanto eu pilotei aviões de treinamento e os AWACS.

Mike era uns cinco centímetros mais alto do que eu. Tinha físico de corredor e seus cabelos — diferentemente dos meus, já grisalhos — ainda eram tão negros como quando entrara na Força Aérea. Seus olhos ardiam com uma intensidade que vi em poucos oficiais. Conversamos rapidamente antes que Chuck começasse.

“Você é voluntário?”, perguntou Mike.

Ser voluntário para nós era importante. Um de nossos colegas de turma tinha sido mandado para Creech depois de uma missão que terminara antes do previsto. Nós quatro, que nos apresentáramos de forma voluntária, queríamos que todos soubessem que tínhamos escolhido aquela vida. Ela não nos fora imposta.

“Sim, eu não queria ser designado para uma terceira função seguida que não fosse de combate”, respondi. “E você?”

Mike sacudiu a cabeça.

“Eu sabia o que ia acontecer se não me apresentasse”, disse Mike. “Tendo entrado tarde e chegado tarde aos caças, era improvável que alcançasse um posto de comando.” Sua carreira na aviação tinha sido prejudicada como a minha.

“Difícil”, afirmei.

“É assim que as coisas são”, disse ele.

Assenti com a cabeça.

Do fundo da turma, olhei para as caras novas dos dezenove opera-

dores de sensores que treinariam conosco. Aqueles meninos de dezoito anos compunham a outra metade da tripulação. O piloto controlava a aeronave e disparava as armas; o operador de sensores cuidava dos sistemas de seleção de alvos, câmeras e indicadores a laser. Juntos, tínhamos de formar uma equipe coesa e eficiente.

Quando voltávamos para a sala de aula, fiz um balanço da turma. Recrutados bisonhos, removidos de outras carreiras, crianças problemáticas e pilotos de caça deixados de lado e loucos para provar que mereciam uma oportunidade estavam construindo a comunidade dos Predators. Éramos todos ressentidos. Queríamos todos provar que nosso lugar era o céu sobre o campo de batalha. Os pilotos que se distinguem são os que nunca esquecem.