

Operações de paz - Uma experiência

Tenente-coronel PilAv
Nuno Monteiro da Silva



A experiência operacional vivida pelo autor, ocorreu entre setembro e outubro de 2014, enquanto piloto da aeronave F-16, integrado na Operação *Guardian Falcon* (OGF), a partir da Base Aérea de Kandahar, no Afeganistão, em apoio da missão da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN) naquele território, denominada *International Security and Assistance Force* (ISAF). É neste contexto que desempenhou as funções de Diretor de Operações do contingente da Força Aérea Belga em que se encontrava inserido, ao abrigo do programa de intercâmbio de pilotos de caça entre Portugal e o Reino da Bélgica. Este artigo descreve uma experiência pessoal, enquadrando-a na evolução do pensamento estratégico que levou ao aparecimento das operações de paz, bem como no processo de modernização e capacitação do sistema de Armas F-16 e no Memorando de Entendimento relativo à coordenação e cooperação militar entre a Força Aérea Portuguesa (FAP) e a Força Aérea Belga. A participação ativa e continuada de Portugal nestes contextos é fruto da elevada exigência e empenho dos muitos militares que participaram no processo de modernização do Sistema de Armas F-16, e das qualificações e treino que permitem alcançar o expoente máximo na evolução tática e na maturidade operacional dos seus pilotos.

1. Da evolução estratégica à aplicação operacional da OTAN no Afeganistão

Para ilustrar esta evolução de pensamento, temos que voltar ao período pós-guerra fria que se tornou num verdadeiro teste da resiliência e continuidade das instituições. O colapso da União Soviética transformou claramente a distribuição internacional do poder. O mundo bipolar da rivalidade entre esta e os Estados Unidos da América foi substituído por uma predominância norte-americana, que levou os realistas a argumentar que uma instituição como a OTAN - cujo único objetivo era conter o poder soviético - estava condenada, dado que tinha sido ultrapassado o papel principal, desde a génese da Aliança Atlântica, tal como referiu, em 1952, o seu primeiro Secretário-Geral, Lorde Hastings Lionel: *“to keep the Americans in, the Russians out and the Germans down”* (1952). No entanto, a OTAN não só continuou a funcionar, como expandiu a sua composição e os seus domínios de atuação, efetuando “operações fora da área” - como na ex-Jugoslávia ou no Afeganistão - contrapondo a visão dos realistas, de que apenas a preocupação com os ex-satélites soviéticos e as suas ex-repúblicas, recentemente independentes, anunciando o retorno do imperialismo russo, poderia explicar a expansão da adesão à OTAN (Stein, 2009).

O pensamento estratégico da Aliança teve assim que se adaptar ao novo paradigma mundial e grande parte desta transformação passou por reconhecer que os militares, só por si, não podem resolver crises ou conflitos. O Conceito Estratégico da Aliança⁽¹⁾ afirma que “as lições aprendidas com as operações da OTAN, em particular no Afeganistão e nos Balcãs, deixam claro que uma abordagem abrangente, política, civil e militar, é necessária para uma gestão eficaz de crises”. Para tal, esta passou a envolver-se ativamente com outros atores internacionais, antes, durante e após as crises, para incentivar a análise colaborativa, o planeamento e a condução de atividades no terreno, a fim de maximizar a coerência e a eficácia do esforço internacional global (SHAPE, 2013).

Também a Organização das Nações Unidas (ONU) evoluiu e com ela a sua tipologia de missões que passou a evidenciar igualmente o esforço de adaptação à nova conflitualidade, caracterizada pelo seu cariz intra-estatal em vez de inter-estatal. São disso exemplo, as missões de Resposta a Crises, tais como, as de Prevenção de Conflito, de Manutenção da Paz, de Imposição da Paz, de Restabelecimento da Paz e de Consolidação da Paz.

Embora não sendo tecnicamente uma força da ONU, a ISAF⁽²⁾ foi uma força internacional de Imposição da Paz por esta mandatada, de acordo com o Capítulo VII da Carta das Nações Unidas, tendo o seu Conselho de Segurança passado 18 resoluções relacionadas com a ISAF⁽³⁾.

Esta força teve a sua implantação, em 2001, com base num pedido de assistência das autoridades afegãs e um mandato do Conselho de Segurança da ONU, que autorizou o seu destacamento para ajudar o governo afegão na manutenção da segurança em Cabul e das suas áreas circundantes - em particular para permitir que as autoridades afegãs,

bem como o pessoal da ONU, operassem num ambiente seguro. Em janeiro de 2002, foi celebrado um acordo técnico entre o Comandante desta força e a Autoridade Transitória do Afeganistão que viria a fornecer orientações adicionais para as suas operações. Limitada inicialmente à área de Cabul, o seu comando foi assumido pelas nações que integravam a ISAF em rotatividade, cobrindo já todo o território, no segundo semestre de 2006.

A OTAN assumiu a liderança da ISAF no Afeganistão, a pedido da ONU e do Governo da República Islâmica do Afeganistão, no dia 11 de agosto de 2003. O seu principal objetivo era apoiar o governo afegão a assegurar condições de segurança em todo o país e desenvolver novas forças de segurança afegãs, para garantir que aquele território nunca mais se tornaria um refúgio seguro para terroristas^[4]. A partir de 2011, a responsabilidade pela segurança foi gradualmente transitando para as forças locais, que assumiram a liderança na condução das operações de segurança, no verão de 2013.

O processo de transição foi concluído no final de 2014, tendo as forças afegãs assumido total responsabilidade pelo seu território, quando a missão da OTAN terminou. A 1 de janeiro de 2015, foi lançada uma nova missão, de menor dimensão e não beligerante, denominada *Resolute Support* para proporcionar treino, assessoria e assistência às forças e instituições de segurança afegãs (NATO, 2015).

Importa agora considerar alguns dos antecedentes de carácter organizacional, técnico e tecnológico que permitiram afirmar os elevados padrões operacionais.

2. F-16 Mid-Life Update (MLU)

A formação de um piloto de caça começa no dia em que ingressa na FAP. O seu desempenho, atitude e determinação demonstra se tem ou não as capacidades para o ser. No entanto, desde o dia em que se apresenta numa esquadra operacional de F-16, até ao dia em que está qualificado para realizar a vasta tipologia de missões atribuídas a este sistema de armas, decorrem vários meses. E a fase de consolidação operacional seguinte, alguns anos.

A integração e atualização de sistemas tecnologicamente mais capazes nas aeronaves e a sua exploração segura e eficaz assegura os benefícios operacionais e a indispensável interoperabilidade para operar no quadro das alianças, coligações e parcerias nacionais de Defesa. É neste racional que, a partir de meados da década de 2000, se inicia a modificação dos F-16 *Operational Capabilities Upgrade* (OCU), cujas limitações tecnológicas nunca permitiriam obter o treino e qualificações necessários para realizar missões em teatros como o Afeganistão. A “nova” versão, denominada MLU, foi desenvolvida em cooperação com os *European Participating Air Forces* (EPAF)^[5], iniciando-se um processo evolutivo das capacidades deste sistema de armas, que representou um aumento muito significativo da complexidade e variedade de missões que este passou a estar capacitado.

A aquisição do *Advanced Targeting Pod (ATP) Litening AT*, veio introduzir a capacidade de emprego de armamento de precisão na FAP, condição *sine qua non* nos modernos teatros de operações, cumprindo assim com as restrições impostas para limitar os danos colaterais, que se tornaram inaceitáveis e, para os quais, regras de empenhamento (ROE)⁽⁶⁾ cada vez mais restritivas da aplicação da força militar, tinham sido implementadas. De igual modo, este sistema permitiu uma melhor operação em franca proximidade com forças amigas, dado que requer uma integração detalhada das diversas operações a realizar, por forma a minimizar o risco de fratricídio. Um dos principais requisitos para validar esta premissa é obviamente o conhecimento das capacidades da própria componente, das componentes apoiadas e apoiantes e, claro, da forma como estas se intercetam para gerar ganhos de eficiência.

O grau de exigência e de empenho dos muitos militares que participaram neste programa de modernização, ao longo dos anos, tornou-o num dos mais bem-sucedidos de sempre da FAP. Tal facto permitiu atingir um expoente máximo na evolução tática e na maturidade operacional dos seus pilotos. A criação, em 2009, do exercício *Real Thaw*, foi também um marco importante que permitiu o acesso a treino diferenciado de *Close Air Support (CAS)*⁽⁷⁾ com outros países EPAF, que já participavam na ISAF, o que exponenciou a atualização dos nossos procedimentos e o melhoramento da nossa compreensão das sinergias criadas pelo emprego conjunto e combinado, ou seja, com a coordenação e sincronização de forças das componentes navais, terrestres, aéreas e de operações especiais de diferentes países, potenciadoras dos resultados obtidos através das operações militares.

Estas, possibilitaram a integração, desde 2009 até hoje, na *NATO Response Force*, na participação na missão de Policiamento Aéreo dos Bálticos, em 2007, na Lituânia - ainda em pleno processo de modernização - regressando novamente, em 2014 e 2016, e na missão *NATO Assurance Measures*, em 2015 e 2017, na Roménia. A participação em inúmeros exercícios internacionais e a formação de pilotos no curso *Fighter Weapons Instructor Training (FWIT)*⁽⁸⁾ potenciou esta evolução, fomentando a troca de experiências com outras nações que participavam em diferentes missões no âmbito da OTAN e da União Europeia (UE), como é o caso do programa com a Bélgica, iniciado há mais de duas décadas

3. Programa de intercâmbio de pilotos com a Bélgica

Em dezembro de 1997, os Ministros da Defesa de Portugal e da Bélgica assinaram uma declaração conjunta, com a finalidade de intensificar a coordenação e a cooperação militar entre as forças aéreas dos respetivos países, tendo em consideração o crescente empenhamento de ambos em operações conduzidas no quadro das diferentes organizações internacionais em que se inserem, e a importância da multinacionalidade e interoperabilidade das unidades aéreas a destacar. No dia 7 de julho de 1999, os respetivos Chefes dos Estados-Maiores da Força Aérea assinaram um Memorando de Entendimento, estabelecendo a conjugação de esforços, no sentido de integrar elementos

das suas forças aéreas na *Belgian-Portuguese Deployable Air Task Force* (BPDATF) para operações de apoio à paz no quadro da ONU, Organização para a Segurança e Cooperação Europeia, OTAN e União Europeia Ocidental (UEO)^[9]. A fim de garantir a capacidade mútua de integrar a BPDATF, ambas as forças aéreas se propuseram a desenvolver atividades de intercâmbio, treino e formação, no âmbito operacional e logístico, com início em Janeiro de 2000 (DRE, 2014).

Como membro dos EAPAF, é reforçado o desiderato da interoperabilidade, permitindo que cinco países diferentes possam não só operar o mesmo sistema de armas, mas também desenvolver táticas, realizar voos de teste ou melhorar de forma continuada a sua capacidade operacional, sempre com elevados padrões de segurança de voo, tornando-se, para tal, o treino em conjunto dos pilotos dos países integrantes extremamente importante.

O programa de intercâmbio de pilotos portugueses com a Bélgica tem-se revelado interessante e repleto de excelentes oportunidades. Por um lado, pela experiência de voar num ambiente diferente, relacionado com as especificidades do espaço aéreo do centro da Europa e a flexibilidade existente para efetuar missões nos países vizinhos da Bélgica, o que contribui para a *airmanship*^[10], em geral. Por outro lado, permite integrar operações internacionais, de onde se retira um grande *know-how* tático, aliado à vasta experiência em teatros reais, tais como, na Operação *Allied Force*, em 1999, sendo o primeiro país a assumir a missão de Policiamento Aéreo dos Bálticos, em abril de 2004, poucas semanas depois da entrada dos Estados Bálticos para a OTAN (OTAN1, 2014); no Afeganistão, na ISAF, desde 2005, na Operação *Eastern Eagle*, em Cabul, e, desde 2008, na OGF, em Kandahar, executando missões de CAS; em 2011, na Operação *Odyssey Dawn*, seguida do Operação *Unified Protector*, ambas de implementação da Resolução n.º 1973, do Conselho de Segurança das Nações Unidas, nas quais executaram missões de *Air Interdiction*, *Defensive Counter Air* e de *Strike Coordination and Reconnaissance*, na Líbia (OTAN2, 2014). Ou, mais recentemente, na Operação *Desert Falcon*, na luta contra o terrorismo islâmico, na Síria e no Iraque, missão terminada, em dezembro de 2017.

Esta cultura e mecanismo de cooperação, que não se esgota no intercâmbio de pilotos de combate, insere-se nos conceitos de *Smart Defense*^[11] e de *Pooling and Sharing*^[12] que são centrais e alicerçantes para a OTAN e para a UE (OTAN3, 2014). Permite a cimentação de relações institucionais duradouras e facilitadoras de empreendimentos futuros, com inúmeras vantagens para a FAP, para as Forças Armadas e, por consequência, para Portugal.

Enquanto *Exchange Pilot*, na Bélgica, na Esquadra 349, entre setembro de 2013 e setembro de 2015, tive a oportunidade de participar em diversas missões de treino de CAS, na Bélgica e nos EUA, replicando o máximo possível as Táticas, Técnicas e Procedimentos (TTP) que, posteriormente, aplicaria no teatro de operações do Afeganistão. Recordo com maior intensidade a travessia do Atlântico num voo ininterrupto de 9 horas e 15 minutos, com seis reabastecimentos em voo, da Europa aos EUA, passando a operar temporariamente a partir da *Marine Core Air Station*, em Yuma, no Arizona. As condições existentes permitiram a largada de bombas de treino com

guiamento de precisão e o emprego do canhão de 20 mm em alvos fixos e móveis, de dia e de noite. As missões foram efetuadas em coordenação com *Tactical Air Control Parties* (TACP), integrando *Forward Air Controllers* (FAC), no solo ou a bordo de helicópteros de ataque *AH-1 Cobra*. Este tipo de treino, em especial contra alvos móveis - nunca antes por mim realizado, dadas as limitações das carreiras de tiro europeias - teve particular relevância para a preparação das operações no Afeganistão. Tal, permitiu-me validar, com resultados mensuráveis, o corolário de vários anos de treino, aumentando o nível de confiança e desempenho para realizar eficazmente a missão num teatro operacional.

Os meses que antecederam a minha participação na missão OGF foram passados a realizar o *Joint Individual Common Core Skills*, requisito obrigatório da OTAN, que prepara os diferentes militares em áreas de índole geral como primeiros socorros, extinção de incêndios, ou aspetos culturais do Afeganistão, mas também em procedimentos ajustados ao tipo de teatro de operações em questão, tais como, Lei dos Conflitos Armados^[14], procedimentos de proteção Nuclear, Radiológica, Biológica e Química, tiro tático estático e dinâmico, ou procedimentos *Tactical Combat Casualty Care* que, na sua modalidade mais crítica - *Care under Fire* -, estabelece procedimentos sob fogo inimigo para proteção de feridos e estancamento de hemorragias.

Nas semanas que antecederam o destacamento para *Kandahar Air Field* (KAF)^[15], foram dados os últimos brífingues sobre o desenrolar previsto da missão, organização do destacamento e procedimentos de operação naquele aeródromo, em particular, e no Afeganistão, em geral. Os pilotos inteiraram-se das *Special Instructions* (SPINS) da ISAF, com especial incidência nas ROE, mandato e estatuto da força, estrutura de Comando e Controlo, procedimentos de reabastecimento em voo e procedimentos de *Personnel Recovery*.

4. Operação Guardian Falcon

Entre o dia 1 de setembro de 2008 e 29 de setembro de 2014, decorreu a missão belga OGF ao serviço da ISAF. Em cada rotação desta missão estiveram envolvidos cerca de 130 militares destacados em Kandahar, no sul do Afeganistão, para assegurar a operação de quatro a seis F-16, dependendo da intensidade das atividades em solo afegão. Esta missão sucedeu à Operação *Eastern Eagle*, em Cabul, dando assim continuidade ao esforço de apoio da Bélgica naquele teatro. KAF tornou-se então na maior base aérea da OTAN, caracterizada por uma intensa atividade de aeronaves civis e militares, tripuladas e não-tripuladas, e no aeroporto de pista única mais movimentado do mundo.

Esta missão contribuiu para efetuar a proteção de comboios de viaturas, realizar missões de reconhecimento e vigilância das linhas de comunicação terrestres^[16], demonstração de presença e de força^[17] e, finalmente, fornecer assistência armada^[18] a soldados amigos no terreno que estariam em contato com os Talibã, o que ajudou no desiderato de restabelecimento da liberdade de movimentos e da extensão da lei e da autoridade do governo da República Islâmica do Afeganistão a todo o seu território.



Figura 1 - Símbolo da última Operação *Guardian Falcon*.

As aeronaves belgas recebiam as suas missões da sede da ISAF, em Cabul, que as reencaminhavam depois ao *Combined Air Operations Center*, em Al Udeid, no Qatar, onde um representante oficial belga verificava se estas estavam em conformidade com as diretrizes nacionais. Este militar, designado de *Red Card Holder*, mandatado pelo governo belga, dispunha de apoio jurídico^[19], e detinha autoridade para revogar todas as tarefas que não cumprissem com os *caveats*^[20] nacionais. Depois de triadas, as missões eram enviadas para as operações do destacamento belga, em KAF, em coordenação com o Diretor de Operações (DOO)^[21].

As ROE implementadas, apesar de complexas, davam aos pilotos de F-16 da OGF liberdade de decisão quanto à melhor forma de intervenção para atingir os efeitos desejados, acautelando qualquer possibilidade de danos colaterais. Exemplo disso, foram as quase três dezenas de missões onde o canhão de 20 mm foi utilizado, em alternativa à largada de bombas de 500lbs (250 kg). Apesar dos F-16 belgas serem apenas empregues em apoio da ISAF e da *Afghan National Security Forces*, podiam, em situações críticas - onde a vida de soldados dos EUA estivesse seriamente ameaçada -, intervir em apoio da Operação *Enduring Freedom* (norte-americana), que, desde 2001, decorria em paralelo com a ISAF. O contingente belga totalizou quase 3000 missões em mais de 5000 saídas realizadas, perfazendo um total de, aproximadamente, 17000 horas de voo em todo o território, tendo sido chamados a intervir em cerca de quatro centenas de ocasiões (Bandinelli, 2014).

A organização típica do destacamento consistia essencialmente num Comandante, tendo na sua dependência o Diretor de Operações, o Diretor de Manutenção e o Diretor de Operações de Apoio, de forma a gerir eficazmente as componentes administrativa, operacional, de apoio e de proteção da força. A implantação em KAF dividia-se em duas grandes áreas. A área principal, localizada na parte sudeste da pista^[22], reservada ao

descanso e lazer denominada *Rest and Relief*, e a das operações, localizada no lado noroeste da pista, sendo composta pela sala das operações e pelos abrigos ou *shelters* das seis aeronaves F-16. Era nesta área que se encontrava igualmente a manutenção das aeronaves. A Base Aérea de Kandahar tinha inúmeros meios de apoio, desde messes a ginásios, e até uma área comercial e de restauração denominada *Boardwalk*, que permitia a convivência de soldados de diferentes países e, de certa forma, obviar o facto de que estavam isolados num teatro de operações.



Fonte: <http://883sgtwebster.blogspot.pt/2011/11/kandahar-air-field.html>

Figura 2 - Vista aérea da base aérea de Kandahar.

No verão de 2014, após proposta do Comandante da Esquadra 349 ao Chefe do Estado-Maior da Componente Aérea da Defesa Belga, tive o privilégio de ser nomeado para Diretor das Operações da OGF - a última destas missões. Este grande desafio, conferido a um militar português para dirigir as operações belgas num teatro de guerra, encerrava uma enorme responsabilidade que foi assumida, desde o primeiro instante, com muita honra e orgulho, mas, ao mesmo tempo, com a humildade de quem nunca tinha participado numa operação real desta natureza e envergadura.

A função era, no essencial, garantir o cumprimento em segurança das missões atribuídas ao contingente belga, verificando a correta execução de todas as funções dos militares que compunham as operações, nomeadamente, dos pilotos, do *Weapons Tactics and*

Techniques Officer^[23], do *Ground Liaison Officer*^[24], das Informações, dos *Mission Planners*^[25] e do pessoal responsável pelos equipamentos de voo, de sobrevivência e de combate individuais. Uma vez que esta missão seria a última desta operação, era necessário assegurar ainda que o regime de esforço atribuído era totalmente cumprido, assim como, que a preparação do voo de regresso das seis aeronaves F-16 à Bélgica era planeado com a antecipação necessária para precaver o apoio de uma aeronave de reabastecimento em voo e que as autorizações diplomáticas de sobrevoo de países como o Paquistão, Omã, Emirados Árabes Unidos, Arábia Saudita, Egito, Grécia, Itália, Suíça, França, Alemanha e Holanda eram obtidas em tempo útil.

A nossa operação passava pela realização, sete dias por semana, de um alerta no solo de CAS denominado *Ground Alert CAS* (GCAS) que era usado para situações não planeadas, tal como, *Troops-in-Contact* (TIC)^[26], podendo, em alguns casos, ser realizado sob a forma de *Airborne Alert CAS* (XCAS). Esta última missão resultava normalmente de *retaskings*^[27] de última hora às missões em curso. Os pilotos que não estavam de alerta realizavam as missões pré-planeadas, de forma a que no final do destacamento todos tivessem um número equivalente de horas voadas.



Figura 3 - Coordenação antes de missão como Diretor de Operações da OGF 14-9.

Os principais opositores eram os insurgentes Talibã, contra os quais apoiávamos as nossas forças no terreno, nomeadamente, Forças Especiais que, por estarem em áreas desprotegidas ou em *Forward Operating Bases*, distantes das *Main Operating Bases*, estavam mais vulneráveis às forças inimigas e suas emboscadas.

Apesar dos Talibã não possuírem capacidade para interferir de forma efetiva com a

operação das aeronaves de caça no Afeganistão, historicamente, sistemas como os *Man-Portable Air Defence Systems* (MANPADS)^[28] mostraram-se capazes de atingir este tipo de meios aéreos.

Alguns exemplos, não exaustivos, permitem ilustrar a disseminação dos MANPADS no Afeganistão, como foi o caso dos mais de 5000 sistemas apreendidos aos Talibã e à Al-Qaeda, em dezembro de 2002. Entre estes, *Stingers*, de fabrico norte-americano, e *Blowpipes*, de fabrico inglês, mas também SA-7, SA-14 e SA-16, de fabrico russo. Estes sistemas foram também encontrados em zonas fronteiriças, provenientes do Irão e do Paquistão (Maloney, 2011). Em outubro de 2007, foram encontrados MANPADS do tipo HN-5, de fabrico chinês, na província de Farah. Em janeiro de 2008, uma equipa de desmantelamento desenterrou outros dois, em Kandahar.

No que concerne a tentativas de ataque a aeronaves de caça por parte dos insurgentes, de referir que, em julho de 2008, foi disparado um MANPADS de primeira geração contra um F/A-18 *Hornet*, à noite, no entanto, sem o ter atingido (Bhattacharyya, 2010). Outros relatos descrevem tentativas mal sucedidas para empregar RPG^[29], como a verificada contra uma aeronave *Harrier*, durante a execução de uma demonstração de força. Mas, de facto e em resumo, não havia uma ameaça credível contra aeronaves de caça no Afeganistão, nesta operação (Maloney, 2011).

Algo que perigava o KAF eram os ataques de *rockets* feitos improvisadamente e lançados indiscriminadamente para o seu interior, provocando diversas mortes e feridos, ao longo dos anos. Durante esta missão, apesar de serem descobertos vários explosivos improvisados ou IED^[30], no lado exterior da estrada periférica da unidade, junto às zonas de descolagem e aterragem das aeronaves, não se verificaram ataques daquele tipo. No entanto, os procedimentos de descolagem antecipavam a possibilidade de ataques inimigos nas imediações da pista, nomeadamente, com MANPADS ou armas ligeiras. Razão pela qual efetuávamos um perfil de descolagem modificado, denominado *Grail Departure*, que minimizava esse risco.

Como já anteriormente mencionado, as considerações com os danos colaterais exigiam o emprego de armamento de precisão de forma a minimizar a destruição, já de si elevada, no Afeganistão. Assim, as aeronaves belgas estavam municadas com o canhão de 20 mm e duas bombas de 500 lbs (250 kg). Estas possuíam guiamento GPS/Inercial, LASER ou híbrido^[31]. Dado o nível de ameaça ar-ar ser praticamente inexistente, as aeronaves levavam apenas um único míssil AIM-9M *Sidewinder*.



Figura 4 - Rolagem para uma missão de CAS, setembro 2014.

Os F-16 belgas possuem o ATP *Sniper*, que permite a obtenção de imagens do terreno com sensores eletro-óptico e infravermelhos, em operação diurna ou noturna. Este equipamento permite identificar o padrão de vida^[32], permitindo diferenciar entre atividades quotidianas e hostis. Permite ainda obter coordenadas precisas ou efetuar o guiamento do armamento LASER. Uma das missões realizadas com recurso a este sensor era a denominada *Non-Traditional Intelligence Surveillance and Reconnaissance* (NTISR) que permitia obter imagens para posterior processamento por militares de *Image Intelligence* (IMINT) e, deste modo, obter informação necessária para avaliar a situação tática numa determinada área. Este sensor permite ainda o envio de vídeo para um *Remote Operational Video Enhanced Receiver* (ROVER) que equipa os TACP, permitindo uma mais rápida e menos ambígua coordenação entre pilotos e FAC, e, logo, procedimentos CAS mais precisos e expeditos.

Com a oportunidade de levar a cabo diferentes tipos de missões durante a OGF, foi possível vislumbrar o Afeganistão desde o extremo nordeste junto ao Hindu Kush até ao extremo sudoeste, em Helmand. Apesar de, por razões de segurança, não ser possível incluir neste artigo detalhes operacionais, há alguns aspetos de natureza pessoal e técnica que podem ser partilhados. Desde logo, o primeiro voo, onde o nível de ansiedade, elevado, foi mitigado pelo excelente treino de preparação, a que se juntou toda a experiência acumulada na aeronave. Foi o culminar de uma vida de experiências operacionais e que agora se traduziam numa aplicação prática dos conhecimentos adquiridos, aos comandos de um caça de quarta geração - o F-16 MLU.



Figura 5 - Primeira missão realizada na Operação *Guardian Falcon*, setembro 2014.

Desde os procedimentos no solo efetuados, tais como, verificação de segurança da arma individual e aos rádios de sobrevivência, à remoção de todos os símbolos que pudessem revelar mais informação do que a preconizada pelo Artigo 17 da Convenção de Genebra III, caso fosse capturado pelo inimigo, todos os detalhes eram importantes. Após a descolagem baixa, com voltas aleatórias junto ao solo a mais de 400 knots, seguido de uma subida rápida para os 15.000 pés de altitude, eram iniciadas as comunicações com o órgão de Comando e Controlo (C2) para continuar a missão.

Um dos voos mais marcantes foi, sem dúvida, o primeiro, como Comandante da formação de dois aviões, numa missão para dar cobertura aérea ou *Armed Overwatch* a uma equipa de *Marines* norte-americanos, apoiados por um helicóptero CH-47 *Chinook*, no nordeste do Afeganistão, na zona de Kunar. Chegados à área onde os soldados estavam a executar o seu movimento em direção ao helicóptero, iniciamos procedimentos para rastrear a área circundante a este deslocamento com recurso aos nossos ATP. Após se ter detetado movimento de dois transeuntes, verificou-se que, numa estrada próxima que os soldados iriam cruzar, havia sinais do que parecia ser uma linha e uma caixa enterrada, apenas visíveis pelos sensores infravermelhos e não pelos eletro-óticos, ou seja, algo que estava na estrada e que não seria visível a olho nu. Após confirmação, e obtenção das coordenadas deste ponto, este foi passado ao TACP que estava integrado nos *Marines*, adicionando a descrição do local que ficava a cerca de 500 m do *Chinook* e que como tal, poderia ser fator para as forças apeadas. Mais tarde, depois de efetuarmos um reabastecimento aéreo, regressamos à posição anterior para monitorizar o possível IED. Poucos minutos depois, passou uma carrinha de caixa aberta que seguia na estrada em questão e ao aproximar-se a poucos metros do ponto visado, saiu de estrada, até passar a área perigosa identificada, retomando-a poucos metros depois e indo colocar-se numa posição de observação afastada. Foi a confirmação do que estava aí colocado. Este

momento provava a importância desta operação e de como se pode apoiar as forças terrestres num teatro difícil como o Afeganistão, minimizando a atrição.



Figura 6 - Após missão na Operação *Guardian Falcon*, setembro 2014.

A outra experiência que se pode partilhar neste artigo decorreu durante de uma saída de alerta de prontidão GCAS. Na sequência de um acompanhamento ao desenvolvimento de uma situação no J-CHAT^[33], relativa a uma operação, em Helmand – área crítica até ao final da ISAF – onde forças especiais britânicas, os *Special Air Service* (SAS), estavam em contacto com forças inimigas, foi decidido colocar preventivamente o equipamento de voo e o colete de combate, de forma a reduzir o tempo de resposta a uma possível ativação do alerta. Momentos depois, o telefone das operações tocou e com uma *Scramble Order*^[34], que é como dizer – “*you can start running!*”. Após os procedimentos no solo, que envolviam não só a preparação da própria aeronave, mas também a preparação de todos os sensores e das munições que levávamos a bordo, iniciou-se a descolagem com apenas um rumo e uma altitude, até ao contato com o Centro de Relato e Controlo (CRC) e posteriormente os TACP. Era, de facto, o apoio à situação em Helmand! Era altura de começar a determinar o combustível mínimo para regressar, incluindo os cálculos com e sem reabastecimento em voo, verificar sensores, prontidão das bombas e canhão, e iniciar a coordenação para pedir um reabastecedor aéreo. Ao mesmo tempo, os camaradas ingleses de Kandahar, operando a aeronave GR4 *Tornado*, também recebem a ordem de ativação para a mesma área. Em Helmand, havia um cenário de combate, com troca de tiros no solo, onde helicópteros UH-60 *Blackhawk* se encontravam já a retirar tropas em macas. Pouco tempo depois, para além dos helicópteros de apoio aos SAS, juntaram-se os drones MQ-9 *Reapers* e os *Tornados* ingleses, todos a operar nesta zona. A missão estendeu-se para a noite, o que obrigou à utilização de óculos de visão

noturna^[35], enquanto, no terreno, os combates continuavam. Aproximando-se o final do tempo de missão, duas aeronaves F-16 norte-americanas de Bagrahm vieram em nossa substituição, continuando o seu apoio às forças no terreno, ao mesmo tempo que também os *Tornados* ingleses regressavam a Kandahar. Durante a aproximação final para a pista, atrás de um C-17 *Globemaster III*, a tripulação desta aeronave reportou fogo de armas ligeiras direcionadas a si. Após tomada a decisão de aumentar a distância entre os dois F-16 e desligando as luzes exteriores, a aterragem decorreu sem incidentes e voltou-se às operações normais de alerta.

Conclusões

O Afeganistão foi um teatro de operações muito profícuo em ensinamentos operacionais, que moldaram o pensamento estratégico da OTAN, patente, por exemplo, na produção da *Comprehensive Approach Planning Directive* (COPD), que integra a componente militar com outros instrumentos de poder, nomeadamente, o político e o civil, na resolução de conflitos, como forma de passar de um estado inicial indesejado para um outro final e desejado, de acordo com os objetivos estratégicos e operacionais. Sendo paradigmático das operações fora da área Euro-Atlântica - cada vez mais comuns na OTAN, após o final da Guerra Fria - a intervenção militar naquele país resultou da primeira e única invocação do Artigo 5º do Tratado de Washington, após os atentados terroristas de 11 de setembro de 2001, nos EUA. Isto obrigou a uma transformação das suas capacidades, criação de novas considerações relativas a danos colaterais, patente no emprego de armamento de precisão verificado.

No plano nacional, fruto da perceção desta evolução, foi levado a cabo um processo de modificação das aeronaves F-16, que, em sentido lato, representou uma evolução das táticas e dos seus pilotos, sem precedente, e que nos capacitou a operar neste tipo de teatros de forma efetiva. Para tal, contribui, sobremaneira, a criação de programas de intercâmbio de pilotos com a Bélgica, permitindo aproveitar o seu *know-how* operacional, obtido com a participação em inúmeros teatros de operações, bem como em exercícios internacionais de referência.

Ao militar português e oficial Piloto Aviador da Força Aérea, a quem foi dada a grande honra de servir o seu país e a Aliança Atlântica, em operações no teatro de guerra em que se desenrolou a ISAF, fica a experiência e a certeza que, com um excelente treino, é possível alcançar níveis de *performance* e de interoperabilidade equivalentes aos das forças aéreas ocidentais de referência, que nos permitam sentir, com orgulho:

“A Pátria honrai, porque a Pátria vos contempla!”

Bibliografia

Bandinelli, C., 2014. Página Oficial da Defesa Belga [Online] Available at: <https://www.mil.be/fr/article/fin-de-loperation-guardian-falcon> [Acedido em 15 02 2018].

BEMIL, 2014. Página Oficial da Defesa Belga. [Online] Available at: <http://www.mil.be/nl/artikel/operatie-guardian-falcon-veel-meer-dan-f-16s>.

Bhattacharyya, A., 2010. <http://www.sananews.net/english/2010/10/25/afghanistan-threats-from-sams/> [Online] [Acedido em 23 Março 2011].

DRE, 2014. Página Oficial do Diário da República [Online] Available at: <http://dre.pt/pdf1sdip/2000/08/182A00/38283829.pdf>.

ISAF, 2015. ISAFs missions in Afghanistan (2001-2014). [Online] Available at: https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_69366.htm [Acedido em 21 02 2018].

Kimball, D., 2013. Página Oficial da Arms Control Association. [Online] Available at: <https://www.armscontrol.org/factsheets/manpads> [Acedido em 16 2 2018].

Lionel, H., 1952. NATO. [Online] Available at: https://www.nato.int/cps/su/natohq/declassified_137930.htm [Acedido em 21 fevereiro 2018].

Maloney, S. M., 2011. Fighting for Afghanistan, A Rogue Historian at War. Annapolis: Naval Institute Press.

NATO, 2010. Strategic Concept for the defence and security of the members of the North. Lisboa.

NATO, 2015. Página Oficial da Organização do Tratado do Atlântico Norte. [Online] Available at: https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_69366.htm [Acedido em 16 02 2018].

Nawroz, M. Y. & Grau, L. W., 1996. The Soviet War in Afghanistan: History and Harbinger of Future War?. [Online] Available at: https://web.archive.org/web/20120521113614/http://www.ciaonet.org/cbr/cbr00/video/cbr_ctd/cbr_ctd_52.html [Acedido em 16 2 2018].

OTAN1, 2014. Página Oficial da Organização do Tratado do Atlântico Norte. [Online] Available at: http://www.nato.int/cps/en/natolive/news_106114.htm?selectedLocale=en.

OTAN2, 2014. Página Oficial da Organização do Tratado do Atlântico Norte. [Online] Available at: http://www.nato.int/nato_static/assets/pdf/pdf_2011_03/20110927_110311-UNSCR-1973.pdf.

OTAN3, 2014. Página Oficial da Organização do Tratado do Atlântico Norte. [Online] Available at: http://www.nato.int/cps/en/natolive/topics_84268.htm.

Rêgo, N., 2012. Os Desafios da Política Comum de Segurança e Defesa depois do Tratado de Lisboa. Em: Trabalho de Aplicação Individual do Curso de Estado-Maior Conjunto 2011/12. s.l.: Lisboa. Instituto de Estudos Superiores Militares.

Schoofs, J., 2015. Operation Guardian Falcon. [Online] Available at: <http://www.belgian-wings.be/Webpages/Navigator/News/Special%20Features/Operation%20Guardian>

%20Falcon/Operaton%20Guardian%20Falcon.html [Acedido em 15 02 2018].

^[1] – Aprovado na Cimeira de Lisboa, em novembro de 2010.

^[2] – A criação da ISAF remonta ao acordo assinado em Bona, a 5 de dezembro de 2001, o qual solicitava o apoio da comunidade internacional para estabelecer e treinar as novas forças armadas e de segurança e, ainda, uma força mandatada pelas Nações Unidas que apoiasse na manutenção da segurança da região de Kabul (ISAF, 2015).

^[3] – As resoluções 1386, 1413, 1444, 1510, 1563, 1623, 1707, 1776, 1817, 1833, 1890, 1917, 1943, 2011, 2069, 2096, 2120 e 2145.

^[4] – Esta foi uma das maiores coligações da história e a missão mais longa e desafiante da OTAN, até à data. No seu auge, as forças participantes superaram os 130 mil homens, com militares de 51 países da Aliança e seus parceiros. À medida que se expandiu para leste e para sul, estas foram sendo cada vez mais empenhadas na luta contra a insurgência que cresceu significativamente, em 2007 e 2008. Em 2009, foi lançada uma nova contra-insurreição, tendo sido destacados 40 mil homens adicionais (NATO, 2015).

^[5] – Portugal, juntamente com os quatro países que desenvolveram originalmente o F-16, em conjunto com os EUA: Bélgica, Holanda, Dinamarca e Noruega.

^[6] – Do inglês, *Rules of Engagement*.

^[7] – Apoio Aéreo Próximo.

^[8]
— Curso mais avançado e complexo da formação de um piloto de caça, realizado pelos EPAF, equiparado ao conceituado *Top Gun* da Marinha de Guerra norte-americana.

^[9]
— Na Cimeira de Helsínquia, foram transferidos todos os cenários genéricos da UEO para a UE, com o intuito de dar início ao primeiro desenvolvimento de capacidades militares no âmbito da Política Comum de Segurança e Defesa, passando a incluir: Separação de Partes pela Força (SOPF); Prevenção de Conflitos (CP); e Assistência Humanitária, que se subdividia em dois cenários: Ajuda Humanitária e Operações de Evacuação (HA/EO) (Rêgo, 2012, pp. F-1).

^[10]
— A capacidade de um piloto executar as tarefas necessárias para a condução da sua missão, com a máxima perceção do ambiente que o rodeia, das capacidades da sua aeronave e das suas próprias potencialidades e limitações.

^[11]
— É um conceito que incentiva os Estados-Maiores da Aliança a cooperar no desenvolvimento, aquisição e manutenção de capacidades militares para enfrentar os atuais problemas de segurança e defesa, de acordo com o conceito estratégico da OTAN, significa reunir e partilhar recursos, definição de prioridades e coordenação de esforços (NATO, 2010).

^[12]
— Conjunto de atividades, recursos ou capacidades que, existindo em vários Estados-membros (EM), poderão ser centralizados para uso comum. Este método de gestão pode reduzir a necessidade de um determinado recurso de uns, já que poderá recorrer aos recursos de outros. Deste modo, uma nação mantém um conjunto de atividades, recursos ou capacidades, mas pode reduzir a sua quantidade (Rêgo, 2012, pp. B-7).

^[13]
— Cedência de determinadas competências para outros EM, conseguindo obter a capacidade pretendida, através da concentração das capacidades do conjunto. Este método de gestão permite eliminar a necessidade de um determinado recurso. Assim, um EM pode abdicar de um conjunto de atividades, recursos ou capacidades, passando a depender de outro para esse efeito (Rêgo, 2012, pp. B-7).

^[14]
— Do inglês, *Law of Armed Conflicts* (LOAC).

^[15]
— Designação da *Internacional Civil Aviation Organization*: OAKN.

^[16]
— Do inglês, *Land Lines of Communication* (LLOC).

^[17]
— Do inglês, *Show of Presence*, *Show of Force*, respetivamente.

^[18]
— Do inglês, *Armed Overwatch*.

^[19]
— LEGAD ou *Legal Advisor*.

^[20]
— Restrições nacionais ao uso da força no âmbito da sua missão ao serviço da OTAN.

^[21]
— Do inglês, *Director Of Operations*.

^[22]
— Orientada no rumo 050 - 230 .

^[23]
— Ou WTTO, responsável pela uniformização de procedimentos e conhecimentos sobre os TTP e sobre o armamento empregue, estabelecendo ligação com os demais WTTO dos países em teatro, através de videoconferências periódicas.

^[24]
— Ou GLO, elementos de ligação dos pilotos às forças no terreno, nomeadamente aos TACP, recebendo os *Joint Tactical Airstrike Requests* (JTAR), coordenando os detalhes operacionais de cada missão e apoiando na produção dos documentos de apoio às missões.

^[25]
— Responsáveis pelo planeamento da missão nos sistemas informatizados de apoio.

^[26]
— Situação em que forças amigas estão em grande proximidade com forças inimigas e necessitam de apoio aéreo.

^[27]
— Alterações em voo ao perfil inicial de missão previsto.

^[28]
— Durante a Guerra Soviético-Afegã, a CIA forneceu aos *Mujahedin* no Afeganistão, aproximadamente, 1000 FIM-92A *Stingers*, em meados dos anos de 1980 (Maloney, 2011). No período de 1986 a 1989, 269 aeronaves e helicópteros foram destruídas com este sistema (Kimball, 2013). No total, terão sido abatidos neste conflito, 118 caças e, adicionalmente, 333 helicópteros (Nawroz & Grau, 1996).

^[29]
— Do inglês, *Rocket-Propelled Grenade*.

^[30]
— Do inglês, *Improvised Explosive Devices*.

^[31]
— GPS e LASER.

^[32]
— Do inglês, *Pattern of Life*.

^[33]
— Sistema de mensagens táticas, classificado, onde são veiculadas informações relativas às operações em curso.

^[34]
— Ordem para ativar o alerta GCAS.

^[35]
— Do inglês, *Night Vision Goggles* (NVG).