adf
AFRICA DEFENCE FORUM

INVESTINDO NO PODER AÉREO

Países Agem para Melhorar a Segurança A Partir dos Céus

PLUS

Uma Conversa Com o Major-General Hendrick Thuthu Rakgantswana, Chefe da Força Aérea do Botswana

VISITE-NOS EM ADF-MAGAZINE.COM

VOLUME 16 | 3º TRIMESTRE

32

reportagens

8 **Força nos Céus**
Os países africanos estão a investir no poder aéreo, abraçando a cooperação

12 **Cooperação Levanta Voo Num Simpósio**
Comandantes das forças aéreas de todo o continente discutem desafios e recursos comuns

18 **'Sabemos a Importância de Ter Céus Seguros'**
O Major-General Hendrick Thuthu Rakgantswana, do Botswana, debate os obstáculos ao transporte aéreo estratégico, à manutenção e à tecnologia

24 **Insurgentes Dispersam-se à Medida que a Nigéria Domina o Ar**
Uma variedade de activos versáteis ajuda o país a travar a batalha contra grupos extremistas consolidados

32 **Leves, Versáteis, Acessíveis**
A guerra assimétrica em locais de conflito de África favorece aeronaves de COIN menores em vez de aeronaves de combate

38 **Partilhando o Fardo**
Países estudam formas de satisfazer as necessidades do transporte aéreo estratégico do continente

44 **As Fantásticas Possibilidades dos Drones**
Os VANT são valiosos na defesa, mas os seus riscos incluem ataques extremistas e a utilização da inteligência artificial

50 **Mantendo a Frota em Condições de Voar**
O custo, as peças e a formação necessários para a manutenção das aeronaves são, muitas vezes, ignorados até ser demasiado tarde

56

colunas

4 Pontos de Vista

5 Perspectiva Africana

6 África Hoje

30 Batimento Cardíaco Africano

56 Ferramentas da Profissão

58 Força Futura

60 Defesa e Segurança

62 Manutenção da Paz

64 Trabalho em Equipa

66 Retrospectiva

67 Onde Estou?

A Africa Defense Forum está disponível online.

Por favor, visite-nos em adf-magazine.com

NA CAPA:
Esta capa mostra como o poder aéreo pode ser utilizado em missões como o transporte de tropas, a resposta a catástrofes naturais e evacuações médicas.

TODAS AS FOTOS DA AFP/GETTY IMAGES E ATMIS

PONTOS DE VISTA

Investir no poder aéreo nunca é simples. Os orçamentos são reduzidos e as exigências vêm de várias direcções. As aeronaves são dispendiosas, difíceis de manter e requerem uma formação extensiva para serem utilizadas. Mas os países que fazem investimentos inteligentes descobrem que o investimento compensa.

Os países com transporte aéreo estratégico utilizam-no para responder rapidamente a crises internas e regionais. As forças aéreas com capacidades de informação, vigilância e reconhecimento podem identificar a localização dos inimigos e direccionar uma resposta terrestre ou aérea. As forças armadas que utilizam aviões de ataque ligeiro estão bem-adaptadas às operações de apoio aéreo próximo necessárias para derrotar as insurgências.

Os países também estão a demonstrar que as parcerias podem reduzir os custos e alargar os benefícios do poder aéreo.

Na Bacia do Lago Chade, os pilotos da Força Aérea Nigeriana, pilotando aviões de ataque ligeiro, estão a dizimar os acampamentos do Boko Haram, ajudando a Força-Tarefa Conjunta Multinacional a combater a insurgência. Os pilotos quenianos transportaram tropas do Sudão do Sul e do Burundi para a missão da Comunidade da África Oriental, na parte oriental da República Democrática do Congo. Os pilotos angolanos, da Comunidade para o Desenvolvimento da África Austral, transportaram equipamento e tropas de países tão distantes como o Lesoto para ajudar a trazer a paz ao norte de Moçambique.

O êxito destas parcerias está a suscitar esforços para as expandir. A União Africana e algumas das comunidades económicas regionais do continente estão a estudar formas de os mecanismos de partilha de transportes aéreos poderem disponibilizar transporte aéreo onde quer que seja necessário. Outras propostas apelam as nações a unirem recursos para comprar aviões que possam ser propriedade conjunta e operados e utilizados conjuntamente quando necessário.

Os esforços regionais podem ir ainda mais longe com a criação de academias para formar pilotos e pessoal logístico. O aumento da partilha de informações pode ajudar as nações a desenvolverem uma melhor imagem das ameaças que atravessam as fronteiras. Os esforços continentais, como o Simpósio dos Chefes das Forças Aéreas Africanas, permitem que os líderes troquem ideias e desenvolvam soluções para os desafios continentais.

Nenhuma força militar tem, por si só, os meios para responder aos complexos desafios de segurança do continente. Ao estabelecer parcerias para utilizar o poder aéreo de forma eficaz e eficiente, as forças aéreas podem ter um maior impacto e restaurar a segurança em algumas das regiões mais conturbadas do continente.

Equipa do Comando Africano dos Estados Unidos

Caças F-5, da Força Aérea do Quénia, voam durante a celebração do Dia de Jamhuri.

AFP/GETTY IMAGES

adf AFRICA DEFENSE FORUM

Poder Aéreo

Volume 16, 3º Trimestre

COMANDO AFRICANO DOS ESTADOS UNIDOS

CONTACTOS:

U.S. AFRICA COMMAND

Attn: J3/Africa Defense Forum
Unit 29951
APO-AE 09751 USA

ADF.Editor@ADF-Magazine.com

HEADQUARTERS U.S. AFRICA COMMAND

Attn: J3/Africa Defense Forum
Geb 3315, Zimmer 53
Plieninger Strasse 289
70567 Stuttgart, Germany

Africa Defense Forum (ADF) é uma revista militar profissional que serve como um fórum internacional para militares e especialistas em segurança em África. As opiniões expressas nesta revista não representam necessariamente as políticas ou pontos de vista deste comando ou de qualquer outra agência governamental dos EUA. Certos artigos são escritos pela equipa da ADF, e os créditos para outros conteúdos são anotados conforme necessário. A secretaria de defesa determinou que a publicação desta revista é necessária para difundir assuntos de natureza pública exigidos por lei ao Departamento de Defesa.

‘A Ameaça Ultrapassa as Nossas Fronteiras’

O Brigadeiro-General Papa Souleymane Sarr é chefe do Estado-Maior da Força Aérea Senegalesa desde Novembro de 2020. Entrou para a Força Aérea em 1985, frequentando o Le Cours Spécial de l’École de l’Air, na França, onde obteve a sua formação de piloto e uma licenciatura em engenharia. Foi galardoado com a Medalha das Nações Unidas e a Medalha de Honra da Aeronáutica Francesa pelos seus serviços na ONU. Comandou todos os níveis da Força Aérea, inclusive foi chefe da Ala Operacional, Inteligência da Força Aérea, Instrução da Força Aérea e comandante da Academia da Força Aérea. Foi co-anfitrião do Simpósio dos Chefes das Forças Aéreas Africanas de 2023 em Dakar, Senegal, de 28 de Fevereiro a 3 de Março. Discursou na cerimónia de abertura e os seus comentários foram traduzidas do Francês e editados por questões de espaço e clareza.

EQUIPA DA ADF

O Brigadeiro-General Papa Souleymane Sarr, à esquerda, comandante da Força Aérea Senegalesa, e o General James B. Hecker, comandante das Forças Aéreas dos EUA na Europa - Forças Aéreas dos EUA em África, presidem à cerimónia de encerramento do Simpósio dos Chefes das Forças Aéreas Africanas em Dakar, Senegal, a 3 de Março de 2023. EQUIPA DA ADF

Nos últimos 15 anos, várias regiões do continente africano foram palco de movimentos terroristas, incluindo o Jama’at Nasr al-Islam wal Muslimin, o Estado Islâmico no Grande Sahara, o Boko Haram na região do Lago Chade, o al-Shabaab no Corno de África e o grupo Estado Islâmico no Magrebe.

Estes grupos causaram vários milhares de mortes e vários milhões de pessoas deslocadas, provocando assim uma devastação humanitária sem precedentes. Há que reconhecer que estes pequenos grupos estão a tentar controlar vastos territórios situados entre vários países.

Além disso, a existência de vastas áreas difíceis de controlar, combinada com fronteiras porosas e o aumento de todos os tipos de tráfico, exige que adoptemos uma abordagem sinérgica e colectiva.

Perante esta situação particularmente preocupante, é urgente que nós, oficiais de defesa, aproveitemos a oportunidade oferecida por este simpósio para partilhar as nossas experiências e trocar vários caminhos para soluções, de modo a conter estas ameaças que afectam a segurança das nossas nações e representam um obstáculo ao desenvolvimento.

No final deste simpósio, teremos de delinear alguns caminhos de solução partilhados que as nossas forças aéreas podem considerar para reforçar os seus papéis na inclusão de ameaças transnacionais com modos de acção cada vez mais sofisticados.

Assim, as nossas forças aéreas têm o dever de reforçar as suas capacidades operacionais a todos os níveis, com o objectivo de enfrentar melhor e mais eficazmente os desafios em matéria de segurança, através de uma atitude de vigilância permanente e de uma cooperação reforçada entre nós.

A ameaça ultrapassa as nossas fronteiras, as nossas crenças e as nossas ideologias. É por isso que as forças armadas dos países africanos e, sobretudo, as suas forças aéreas são cada vez mais chamadas à acção.

Antes de atingir estes objectivos, pode ser necessário implementar vários projectos de aquisição de transportes multimodais tácticos para serem utilizados num grande número de missões ar-terra, permitindo-nos ter uma cobertura aérea adequada dos nossos territórios.

A capacitação e a modernização das nossas forças aéreas africanas, embora cruciais, são apenas um passo para eliminar estas ameaças transnacionais. É, acima de tudo, essencial trabalhar para o desenvolvimento de uma abordagem mais colaborativa para enfrentar os desafios de segurança comuns, partilhando os nossos recursos.

Encontros como este constituem uma excelente oportunidade para, por um lado, partilharmos as nossas dificuldades e perspectivas e, por outro, reforçarmos a nossa cooperação com vista à supressão dos nossos inimigos comuns, que não conhecem fronteiras físicas.

ÁFRICA HOJE

MOÇAMBIQUE LEGALIZA MILÍCIAS LOCAIS PARA COMBATER INSURGENTES

VOZ DA AMÉRICA

O Presidente de Moçambique, Filipe Nyusi, fala com membros do grupo de defesa local conhecido como a Força Local de Mueda, Cabo Delgado. O presidente elogiou os seus esforços e prometeu um apoio governamental contínuo.

GABINETE DO PRESIDENTE DE MOÇAMBIQUE

Enquanto a luta contra os extremistas violentos na província moçambicana de Cabo Delgado prossegue com uma força militar regional, o país autorizou a criação de milícias locais para ajudar.

O governo de Maputo aprovou o decreto a 5 de Abril de 2023, depois de ter garantido a aprovação parlamentar da medida em Novembro de 2022. O Ministério da Defesa admitiu que o exército moçambicano, por si só, não poderia enfrentar os militantes.

Moçambique está a combater militantes ligados ao grupo do Estado Islâmico, em Cabo Delgado, desde 2017.

As milícias de autodefesa locais já ajudam as forças armadas moçambicanas e os contingentes militares do Ruanda e de alguns países da Comunidade para o Desenvolvimento da África Austral na luta em Cabo Delgado, rico em petróleo.

O porta-voz do Governo, Filimão Suazi, disse que as milícias locais serão formalizadas para reforçar os esforços de combate e contenção da propagação de incursões de militantes e para proteger as povoações e infra-estruturas comunitárias. Acrescentou que o decreto permitirá uma melhor estrutura, organização e apoio logístico às milícias locais de autodefesa.

Suazi disse que o decreto cria a força local e o respectivo estatuto e define o conceito de força local, a sua activação e desactivação, composição, formas de aquisição e direitos e deveres.

Esta força é composta maioritariamente por ex-combatentes e civis que, desde 2020, têm apoiado a luta em Cabo Delgado.

Em cinco anos, o conflito em Cabo Delgado causou cerca de 5.000 mortes, de acordo com o Projecto de Localização de Conflitos Armados e Dados de Eventos. Também deslocou mais de 1 milhão de pessoas, de acordo com o Alto Comissariado das Nações Unidas para os Refugiados.

Chefes de Defesa Africanos Partilham Lições e Criam Laços

EQUIPA DA ADF

A Conferência dos Chefes de Defesa Africanos (CHoD) de 2023, que decorre anualmente, ofereceu uma oportunidade rara para que os líderes militares africanos aprendam dos seus colegas comandantes sobre as linhas da frente de algumas das batalhas mais agressivas do continente.

"Nos exércitos e nas tarefas que todos nós temos, aprender é uma responsabilidade de comando," Comandante da Força de Defesa do Botswana, Tenente-General Placid Segokgo, disse aos participantes. "Deve seguir verticalmente da base ao topo e do topo à base. Deve seguir horizontalmente para influenciar a nível dos pares."

Líderes militares de alto nível de 43 países africanos reuniram-se na Conferência CHoD 2023, em Roma, de 27 de Fevereiro a 2 de Março, para estabelecer redes, criar parcerias e ajudar a encontrar soluções africanas para os desafios de segurança africanos.

Os participantes ouviram o Brigadeiro-General Scech Aues Mao'Mahad, adido de defesa da Somália em Roma, partilhar os conhecimentos adquiridos com a violência que assolou o seu país.

"O verdadeiro problema é que não ouvimos as pessoas," afirmou. "Não prestamos serviços. Não fornecemos comida e água, nem electricidade. As pessoas preferem os terroristas ao governo."

O tema do evento foi "Como os recursos e as necessidades afectam a nossa realidade e reputação mútuas." Cinco painéis de discussão e um orador principal abordaram a instabilidade, a protecção dos recursos, a maximização da tecnologia e a preparação e resposta a crises, entre outros desafios.

Dezenas de líderes militares aproveitaram a oportunidade para criar e reforçar relações, desenvolver parcerias e discutir as suas visões comuns para o futuro da

Malawi Luta Contra a Dupla Ameaça de Cólera e Ciclone

EQUIPA DA ADF

Enquanto o Malawi enfrentava o que acabaria por ser o surto de cólera mais mortífero da sua história, outra ameaça esperava ao largo: o Ciclone Freddy.

A tempestade devastou Madagáscar e Moçambique, no final de Fevereiro de 2023. Depois de ganhar força no Canal de Moçambique, voltou a atingir a terra, afectando o Malawi, em Março. A subida das águas e os ventos fortes tornaram-na numa das tempestades mais mortíferas que assolaram o país nas últimas duas décadas, segundo a Reuters.

Em meados de Abril, mais de 1.000 pessoas tinham morrido devido à tempestade, segundo o Presidente Lazarus Chakwera. A tempestade afectou mais de 2 milhões de pessoas e desalojou mais de 500.000, segundo a Reuters.

Também exacerbou a resposta prolongada ao surto de cólera, que começou em Março de 2022. No dia 26 de Abril de 2023, a Aliança para as Vacinas (Gavi) informou que o Malawi tinha registado 58.063 casos e 1.741 mortes.

Em resposta, a Agência dos Estados Unidos para o Desenvolvimento Internacional concedeu 2,5 milhões de dólares ao UNICEF para reforçar a luta contra a cólera no Malawi. O UNICEF trabalhará com os ministérios de Saúde e de Água e Saneamento do Malawi para prestar serviços de higiene nas escolas e nas comunidades circundantes. Espera-se que o esforço ajude pelo menos 300.000 pessoas, mais de 120.000 das quais são crianças, referiu o UNICEF.

Os trabalhos incluirão a melhoria das instalações de água e saneamento nos centros de saúde e nas escolas.

Pessoas atravessam as águas das cheias causadas pelo Ciclone Freddy, em Muloza, no Malawi, na fronteira com Moçambique. REUTERS

Também financiará materiais e mensagens para a prevenção da cólera. Espera-se que o esforço ajude os alunos a regressarem para a escola em Blantyre, fornecendo material de limpeza, promovendo a higiene e monitorizando e tratando a água.

A cólera é uma infecção diarreica aguda causada por alimentos ou água contaminados. Se não for tratada, pode provocar a morte por desidratação. Cheias, como as provocadas pelo Ciclone Freddy, podem propagar doenças transmitidas pela água.

O representante do UNICEF no Malawi, Dr. Gianfranco Rotigliano, disse que o país deve estar preparado para futuros surtos. "Com mais de 14.000 crianças afectadas e 230 vidas jovens perdidas, o surto representa uma ameaça significativa para a saúde e a sobrevivência das crianças de todo o Malawi," disse. "Enquanto trabalhamos com os nossos parceiros para dar resposta às suas necessidades imediatas, temos de dar prioridade ao investimento e ao reforço do acesso a cuidados de saúde de qualidade e a instalações de água potável e saneamento nas comunidades vulneráveis."

coordenação, operações e interoperabilidade multinacionais em África.

A estabilidade foi um elemento-chave que percorreu toda a conferência, com debates sobre as causas profundas, os indicadores e as direcções da instabilidade.

Em apenas alguns minutos, Mao'Mahad contou histórias e partilhou as lições que aprendeu na Somália. Resolver o problema da insegurança é apenas uma forma de erguer um país.

"Temos de voltar para junto das pessoas," afirmou. "Temos de ir a uma aldeia, tentar dar-lhes água, dar-lhes medicamentos, dar-lhes escolas, para que o governo esteja presente e seja forte. Se houver menos corrupção, mais responsabilização e transparência, penso que essa será a forma de começar a lutar contra o terrorismo."

O Tenente-General Kayanja Muhanga, comandante das forças terrestres, das Forças de Defesa Popular do Uganda, conversa durante a Conferência dos Chefes de Defesa Africanos, em Roma.

SEGUNDO-SARGENTO JEREMIAH MEANEY/ COMANDO DOS EUA PARA ÁFRICA

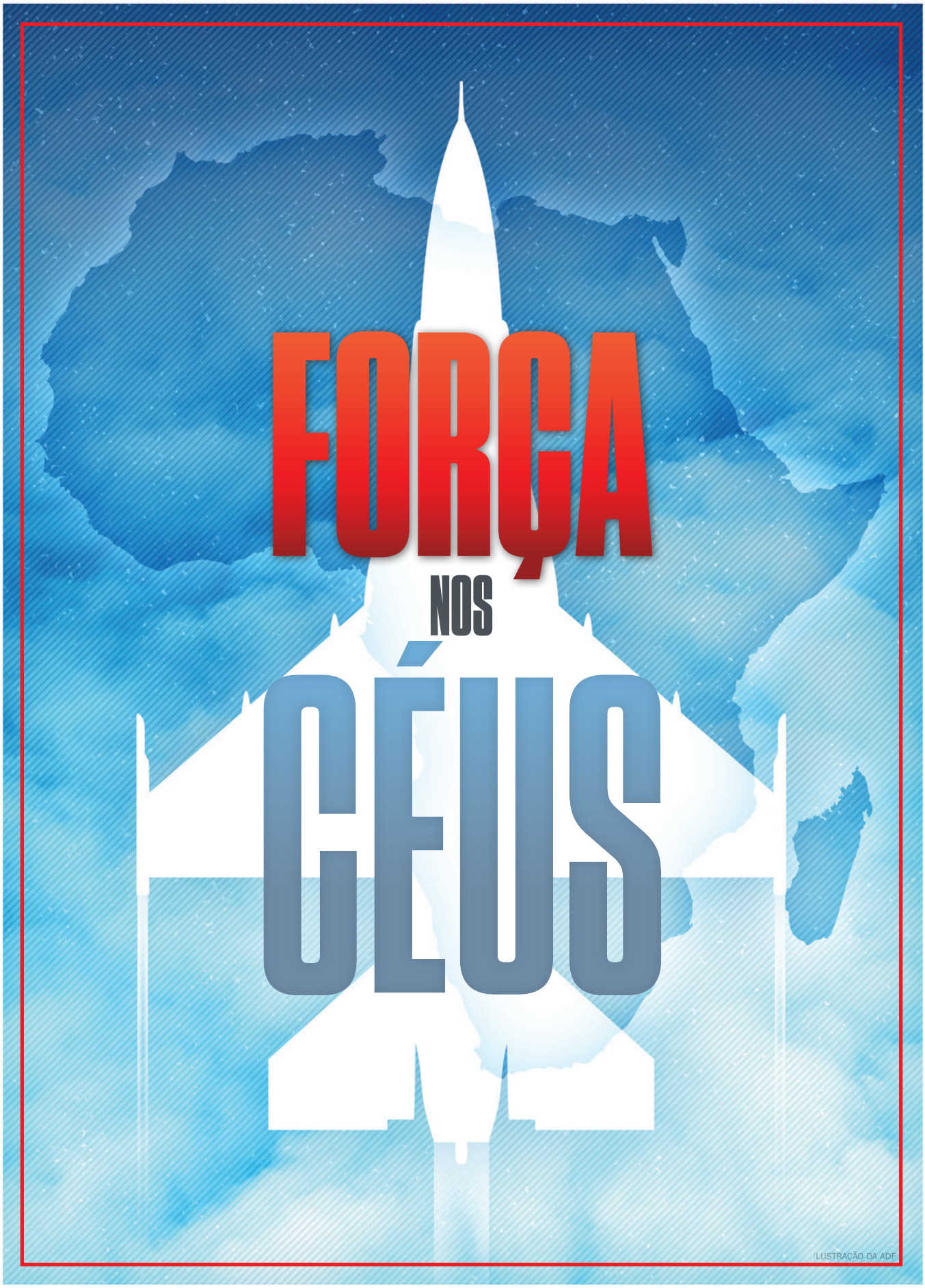


ILUSTRAÇÃO DA ADF

Os Países Africanos Estão a Investir no Poder Aéreo, Abraçando a Cooperação

EQUIPA DA ADF

Durante a maior parte da história pós-independência, as forças aéreas em África não eram uma prioridade. Caro e difícil de manter, o poder aéreo era visto como um luxo que não era útil para as realidades e ameaças específicas do continente. Com orçamentos reduzidos e estruturas de comando dominadas pelas forças terrestres, as forças aéreas representam menos de 10% do pessoal uniformizado em muitos países.

Isso está a mudar. À medida que os países enfrentam a ameaça de organizações extremistas violentas, os aviões de ataque ligeiro estão a provar ser um multiplicador de forças que dá vantagem aos militares. Nas batalhas contra grupos insurgentes que se desenvolvem em áreas remotas, as capacidades de informação, vigilância e reconhecimento são essenciais para lançar ataques direccionados. Para os países que pretendem deslocar pessoal, equipamento ou material de socorro para regiões em crise, o transporte aéreo pesado é a melhor solução.

Entre 2022 e 2023, África foi uma das duas únicas regiões do mundo que registou um aumento percentual total na dimensão da sua frota continental, acrescentando 41 aeronaves militares.

Forças aéreas grandes e bem estabelecidas aumentaram as suas frotas de transporte. A Argélia acrescentou dois aviões de transporte LM-100J, a Tunísia encomendou oito aviões de treino turbopropulsores Beechcraft T-6C e Angola encomendou três Airbus Defence and Space C295 para vigilância marítima e transporte. Entretanto, a Força Aérea Marroquina deverá receber 25 aviões de combate F-16 Block 72 entre 2025 e 2027.

A razão para o investimento é o sucesso no terreno. O Major-General Abdul Khalifa Ibrahim, na altura comandante da Força-Tarefa Conjunta Multinacional na região do Lago Chade, resumiu a situação quando disse que o poder aéreo é "fundamental" para a capacidade das suas tropas derrotarem os grupos extremistas violentos.

"Na guerra moderna, um dos temas dominantes é a utilização do poder aéreo, porque dá um alcance adicional; permite a entrega em locais onde as tropas terrestres não conseguem chegar facilmente," disse Ibrahim à ADF. "O poder aéreo tem sido um multiplicador de forças de proporção imensa."

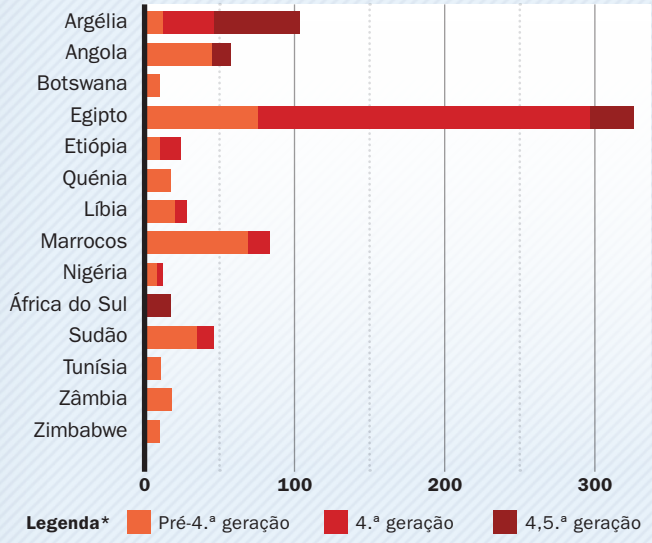
Frota Aérea Activa nos Países Africanos

Aviões de combate	959
Helicóptero de combate	1.631
Missão especial	59
Tanques	7
Aeronaves/helicópteros de treino	1.035
Transportes	427
Total	**4.118**

Variação anual +1%

Fonte: Flight International 2023 World Air Forces

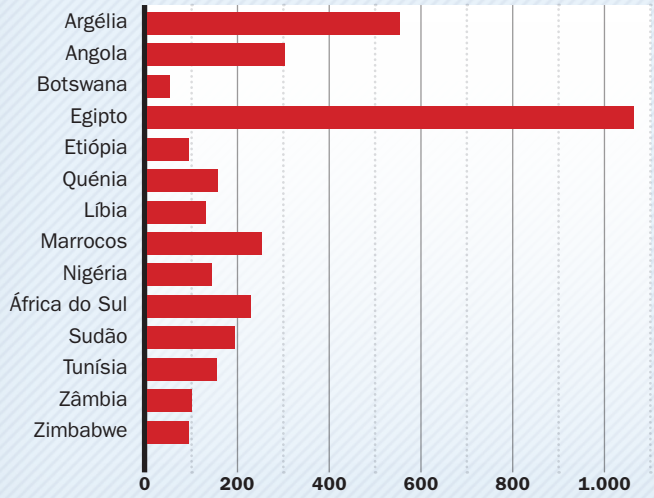
Caças das Forças Aéreas Africanas



*Os caças de quarta geração estiveram em serviço desde o início da década de 1980 até à actualidade. Os caças de 4,5.ª geração foram melhorados com radares avançados, ligações de dados, aviónica e outras ferramentas

Fontes: AeroTime, WDMA, FlightGlobal 2021

Aeronaves das Forças Aéreas Africanas Total de Aeronaves



Fontes: AeroTime, WDMA, FlightGlobal 2021

ISR Oferece Olhos no Céu

À medida que as forças aéreas combatem as insurgências que operam em alguns dos ambientes mais difíceis e isolados do planeta, a capacidade de as localizar a partir do ar e planear uma resposta rápida é crucial. O mesmo princípio aplica-se aos esforços de luta contra o tráfico de droga, a pirataria, a pesca ilegal e a caça furtiva de animais selvagens.

As plataformas de informação, vigilância e reconhecimento (ISR) não são apenas aeronaves, são sistemas através dos quais a informação é recolhida, processada e colocada nas mãos dos decisores. Por conseguinte, a capacidade de recolher informações do céu é apenas tão valiosa como a capacidade de as "processar, explorar e divulgar."

A maioria das aeronaves ISR está equipada com uma câmara de alta-definição e um gravador de vídeo integrado num sistema de mapeamento. As aeronaves com capacidade de raios infravermelhos podem seguir veículos ou pessoas durante a noite. Os modelos mais comuns incluem o Beechcraft 350ER King Air, o Cessna 208 Caravan e o Diamond DA42. O Paramount Group, da África do Sul, produziu o Mwari para duas pessoas com capacidades híbridas de ISR e de apoio aéreo próximo. É considerado um avião robusto, concebido para ambientes austeros e que requer um apoio logístico mínimo.

O Mwari pode ser utilizado para informação, vigilância e reconhecimento (ISR) ou apoio aéreo próximo. Os países que enfrentam ameaças assimétricas, tráfico e caça furtiva planeiam melhorar as capacidades ISR. GRUPO PARAMOUNT

Existe um vasto leque de opções. Alguns países estão a comprar aviões recondicionados que foram desactivados por outras forças aéreas. Outros estão a contratar empresas para efectuar a vigilância. Outros ainda descobriram que os veículos aéreos não tripulados são uma solução económica.

"Para os países com recursos e finanças limitados para esta função, não há necessidade de um sistema dispendioso do tipo 'tudo a funcionar em pleno,'" segundo a revista Times Aerospace. "Actualmente, existem várias opções de ISR não tradicionais (NTISR) aerotransportadas, que são relativamente baratas e podem fazer o trabalho."

Leves e Eficazes

As forças aéreas africanas estão a afastar-se dos dispendiosos aviões de combate que proporcionam um poder de fogo avassalador, mas que são mais úteis para conflitos inter-estatais. Em vez disso, os países estão a investir em pequenas aeronaves de asa fixa ou rotativa equipadas com capacidade de ataque sob a forma de armas ou mísseis ar-terra.

Estas aeronaves são mais baratas, mais fáceis de manter e mais bem-adaptadas à ameaça das organizações extremistas violentas. Um exemplo disso é o Aero L-39, que está ao serviço como avião de treino ou com capacidade de ataque terrestre em 10 países africanos, de acordo com a Times Aerospace. Outros países optaram por aviões turbopropulsores, sendo o A-29 Super Tucano um dos mais populares.

Os aviões ligeiros de ataque já não são vistos como um prémio de consolação para um caça caro. Muitos países vêem-nos agora como uma ferramenta melhor para a guerra assimétrica.

"Apesar de muitas forças aéreas africanas terem dado prioridade à aquisição de caças rápidos, algumas delas, devido a práticas de aquisição inteligentes, a um acidente histórico ou a uma necessidade orçamental, dispõem de um equipamento muito mais útil," segundo a Times Aerospace.

Os países que desenvolveram capacidades ISR juntamente com uma frota de aviões de ataque ligeiro

O A-29 Super Tucano é um avião turbopropulsor que se tem revelado eficaz em operações de contra-insurgência.

obtiveram os melhores resultados.

"As forças aéreas africanas necessitam de aeronaves de ataque ligeiro de fácil manutenção e operação com custos de horas de voo aceitáveis," escreveu Stephen Burgess em "Africa Airpower: A Concept," publicado na Revista da UNIFA. "Se uma capacidade de ataque puder ser combinada com uma capacidade ISR numa plataforma comum, a utilidade aumenta ainda mais.

Esta combinação de funções ISR e de ataque numa aeronave acelera significativamente a cadeia de destruição, permitindo que um avião atinja uma [organização extremista violenta] quase imediatamente depois de a encontrar."

O Transporte Estratégico é Uma Responsabilidade Comum

Um carregador e um especialista em operações portuárias aéreas guiam a carga para um avião de transporte C-130 Hercules em Camp Simba, no Quénia.

AVIADOR SÉNIOR DWANE YOUNG/FORÇA AÉREA DOS EUA

África representa um quinto da massa terrestre do mundo e muitas das suas nações enfrentam desafios de um território vasto e pouco habitado com sistemas rodoviários subdesenvolvidos. Em situações de emergência, é essencial deslocar rapidamente o pessoal ou os abastecimentos para o local onde são mais necessários. O transporte aéreo estratégico é necessário para estes esforços de manutenção da paz e respostas humanitárias.

Mas o continente sofre de um défice de transporte aéreo estratégico. Apenas alguns países dispõem dos meios necessários para transportar contingentes de tropas e equipamento pesado por longas distâncias em curtos períodos de tempo, de acordo com uma análise publicada pelo Centro de Estudos Estratégicos de África.

As maiores plataformas, com uma carga útil máxima de cerca de 75.000 quilogramas, podem transportar para uma área de operações equipamento suficiente para apoiar uma brigada completa. As plataformas de transporte aéreo de média dimensão, com uma carga útil máxima de cerca de 18.000 a 36.000 quilogramas, são mais adequadas para transportar equipamento para apoiar um ou dois batalhões num curto espaço de tempo. A aquisição, a manutenção e a formação dos operadores destes aviões são dispendiosas.

Dado que as capacidades estão distribuídas de forma desigual no continente, os peritos consideram que é necessário coordenar esforços. Isso pode significar a partilha de recursos ou a junção de fundos para aumentar o poder de compra. Começa com a transparência e a documentação das capacidades país por país para determinar onde existem pontos fortes e fracos.

Uma Abordagem Conjunta

Regiões de todo o mundo demonstraram que a colaboração e a partilha de recursos aéreos em áreas de interesse mútuo conduzem ao sucesso. África, como muitas partes do mundo, enfrenta desafios que impedem a cooperação. Estes incluem a falta de interoperabilidade do equipamento, diferenças na formação e na estrutura das forças, barreiras linguísticas e desconfiança.

Stephen Burgess, em "Africa Airpower: A Concept," publicado na Revista da UNIFA, escreve que um bom ponto de partida para a cooperação é a criação de centros de formação regionais. Liderados por comunidades económicas regionais, os países poderiam criar programas de formação piloto e oferecer vagas a cada país da região.

Poderão existir centros de formação semelhantes para a manutenção e outras especialidades. Isso cria um vínculo comum e uma comunidade de especialistas entre os aviadores da região.

À medida que as parcerias entre forças aéreas se forem desenvolvendo, poderão surgir oportunidades para a aquisição conjunta de novas aeronaves, a normalização do equipamento, a formação conjunta e a partilha de dados de informação, vigilância e reconhecimento relativos a ameaças comuns.

O Vice-Marechal do Ar da Nigéria, Charles Ohwo, à esquerda, cumprimenta o Chefe do Estado-Maior das Forças Armadas da Libéria, Major-General Prince Charles Johnson III, para discutir o apoio nigeriano ao desenvolvimento da capacidade aérea da Libéria.

FORÇA AÉREA NIGERIANA

Há algum movimento nesta direcção. A União Africana está a criar um Centro de Comando da Mobilidade Aérea de África, que seria uma unidade multinacional de transporte aéreo que partilharia recursos continentais para transportar pessoal e equipamento. A partilha do transporte aéreo estratégico exigirá uma doutrina e procedimentos comuns que poderão ser um trampolim para uma cooperação adicional.

"Precisamos de encontrar mecanismos para optimizar a utilização dos recursos muito limitados de que dispomos," disse o Brigadeiro Collen Mastercee Maruping, vice-comandante interino do braço aéreo da Força de Defesa do Botswana.

COOPERAÇÃO

Levanta Voo Num Simpósio

Comandantes das Força Aéreas De Todo o Continente Discutem Desafios e Recursos Comuns

EQUIPA DA ADF

ILUSTRAÇÃO DA ADF

Os participantes do Simpósio dos Chefes das Forças Aéreas Africanas 2023 assistem a uma saudação em vídeo do General Charles Q. Brown, chefe do Estado-Maior da Força Aérea dos EUA, durante a cerimónia de abertura a 28 de Fevereiro de 2023, em Dakar, Senegal.

SARGENTO TÉCNICO SARGENTO PETER THOMPSON/FORÇA AÉREA DOS EUA

Quando os chefes da aviação desfizeram as malas e voltaram ao trabalho depois de regressarem de um simpósio continental no Senegal, a natureza sublinhou brutalmente alguns dos temas e desafios que tinham sido discutidos.

O ciclone tropical Freddy, depois de percorrer mais de 8.000 quilómetros em 34 dias, atingiu a província da Zambézia, no norte de Moçambique, a 11 de Março de 2023, oito dias após o fim do Simpósio dos Chefes das Forças Aéreas Africanas (AACS) em Dakar. Tratou-se do segundo impacto em terra desta enorme tempestade.

Ventos fortes, chuva e tempestades causaram danos e destruição no Malawi, em Moçambique, no sudeste da Zâmbia e no nordeste do Zimbabwe. O ciclone recordista atingiu Madagáscar pela primeira vez a 21 de Fevereiro, uma semana antes do início do AACS. Depois de ter provocado fortes chuvas e inundações em Moçambique e no Zimbabwe, entrou no Canal de Moçambique, onde a água quente o fortificou, antes de voltar a atingir Madagáscar e regressar a Moçambique. Em meados de Março, mais de 500 pessoas tinham morrido e o Malawi viu os progressos alcançados contra um persistente surto de cólera afundarem-se no dilúvio do Freddy.

Nalguns países, os chefes da aviação regressaram a uma paisagem inundada de águas, detritos e morte. As discussões sobre transporte aéreo estratégico, ajuda humanitária e resposta a catástrofes estavam frescas nas suas mentes.

EQUIPA DA ADF

"A visão dos chefes das forças aéreas africanas é juntarem-se e construírem uma relação africana forte em termos de segurança, paz e protecção. Por isso, este é um fórum especial."

~ Major-General Ian Macleod Chirwa, *Comandante da Força Aérea do Malawi*

A Força Aérea do Malawi foi criada há mais de dois anos, fazendo a transição de uma ala aérea mais pequena, o Major-General Ian Macleod Chirwa, comandante da força aérea, disse à ADF em Dakar. Em meados de Março, o Malawi pediu emprestados à vizinha Zâmbia helicópteros para a missão de resgate em curso, demonstrando o espírito de colaboração discutido durante o simpósio.

"Pedimos aos nossos homólogos zambianos que nos ajudassem na operação de salvamento," o Ministro da Defesa do Malawi, Harry Mkandawire, disse ao Nyasa Times, um site de notícias do Malawi, a 15 de Março. "Precisamos de trabalhar em conjunto nesta missão, especialmente porque precisamos de equipamento como helicópteros para nos ajudar a chegar às pessoas em áreas de difícil acesso."

O ciclone Freddy não foi a primeira tempestade deste tipo a atingir o sudeste de África, e não será a última. O ciclone Idai causou estragos na região, em Março de 2019, matando mais de 1.500 pessoas. Por esse motivo, é urgente alguma cooperação discutida entre os chefes das forças aéreas.

Os chefes das forças aéreas e outros elementos de quase 40 países reuniram-se em Dakar, de 28 de Fevereiro a 3 de Março, na 12.ª edição do AACS, a fim de debater os desafios comuns de muitas forças aéreas continentais.

"O nosso objectivo é, em parte, reafirmar os laços entre as forças aéreas e, ao mesmo tempo, discutir assuntos que

O Brigadeiro-General Mohamud Sheikh Ali Mohamed, comandante da Força Aérea da Somália, ao centro, assina a Carta da Associação das Forças Aéreas Africanas durante o Simpósio dos Chefes das Forças Aéreas Africanas, no dia 28 de Fevereiro de 2023, em Dakar, Senegal.

SEGUNDO-SARGENTO MADELEINE E. JINKS/FORÇA AÉREA DOS EUA

Chefes das Forças Aéreas Ouvem Discurso para Acrescentar a Aviação à Arquitectura Marítima

EQUIPA DA ADF

Dez anos após a assinatura do Código de Conduta de Yaoundé, as nações da África Ocidental registaram ganhos significativos em matéria de segurança marítima.

A informação flui livremente dos centros de coordenação em cada uma das cinco zonas de cooperação e para os centros regionais em Pointe Noire, República do Congo; Abidjan, Costa do Marfim; e para o Centro de Coordenação Inter-regional de Yaoundé, Camarões.

A tecnologia implementada em 2020 permite a partilha de registos, fotografias e gravações e ajuda os utilizadores a agregar dados de vigilância para identificar embarcações suspeitas. Os resultados são significativos.

A pirataria no Golfo da Guiné diminuiu de 81 incidentes registados em 2020 para apenas 34 incidentes em 2021. Nos primeiros nove meses de 2022, registaram-se apenas 13 incidentes comunicados, de acordo com o Organized Crime and Corruption Reporting Project.

A única coisa que falta na Arquitectura de Yaoundé, diz o consultor aéreo e marítimo Phillip Heyl, é uma componente aérea.

"Agora, uma coisa que não fizemos há 10 anos, e a razão pela qual estou aqui, é porque não criámos uma componente aérea para o Código de Conduta de Yaoundé," disse Heyl aos oficiais no Simpósio dos Chefes das Forças Aéreas Africanas (AACS) em Dakar, Senegal. A Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental (CEDEAO), disse ele, quer acrescentar uma componente aérea à sua Estratégia Marítima Integrada.

"Como todos sabem, não é possível apanhar os bandidos na água sem aeronaves. É essencial."

Heyl, do The Heyl Group, é contratado pela Força Aérea dos EUA e está a trabalhar com a CEDEAO no conceito aéreo. Ele disse que a sua proposta foi a primeira apresentada aos chefes das forças aéreas africanas sobre a ideia. Disse que algumas forças aéreas, como de Gana, Nigéria e Senegal, contribuem para as patrulhas offshore, mas não a um nível necessário para controlar totalmente o espaço marítimo. Acrescentou que os parceiros internacionais estariam dispostos a financiar essas patrulhas aéreas.

A integração de patrulhas aéreas com patrulhas de navios acrescentaria uma dimensão crucial à arquitectura marítima do código e ajudaria a proteger toda a economia azul da região, que cresceu nos últimos anos para incluir descobertas de petróleo e gás natural. Isso, disse Heyl à ADF, pode ajudar a gerar rendimentos para atender a uma grande variedade de outras necessidades, como a educação e a redução da pobreza. "Mas se não o governarmos, toda a gente fica com ele."

A Agência Nigeriana de Administração e Segurança Marítima deu passos recentes no sentido de proteger o seu domínio marítimo através da sua Infra-estrutura Integrada de Segurança Nacional e Protecção de Vias Navegáveis, estimada em 195 milhões de dólares, conhecida como Projecto Deep Blue. Porem, a Nigéria comprou os seus próprios meios terrestres, marítimos e aéreos, disse.

"O que estamos a fazer aqui é pegar em meios existentes, numa força aérea existente, que não tem realmente uma missão ISR (inteligência, vigilância e reconhecimento) offshore, e pedir-lhes que contribuam para isso," disse Heyl à ADF. "Não estamos a comprar novos aviões; estamos apenas a utilizar os que temos. Porque uma das iniciativas estratégicas é uma melhor coordenação das vossas próprias agências. Não vos custa mais nada; pagam-lhes de qualquer maneira. Então, por que não pô-las todas a trabalhar em conjunto para fazer alguma coisa?"

O Brigadeiro-General Papa Souleymane Sarr, chefe do Estado-Maior da Força Aérea do Senegal e co-anfitrião do AACS, disse à ADF que "apoia muito, muito" a ideia.

"O Senegal está entre os países que contribuem com os nossos activos para a vigilância marítima," disse Sarr. "Apoio o que estão a fazer e, claro, vamos juntar a nossa voz à de outros para que isso aconteça, e penso que seremos capazes de o conseguir, especialmente quando [Heyl] diz que há algum financiamento possível que as nações africanas podem obter dos doadores ou de qualquer outro lugar. Penso que este é um terreno que podemos explorar para encontrar soluções."

Heyl disse aos chefes das forças aéreas que deviam coordenar com a CEDEAO e a Comunidade Económica dos Estados da África Central a colocação de pessoal das forças aéreas a trabalhar nos centros de monitorização das várias zonas.

"Essa segurança marítima, combinada com a componente aérea, significará desenvolvimento económico," afirmou. "É esse o objectivo final."

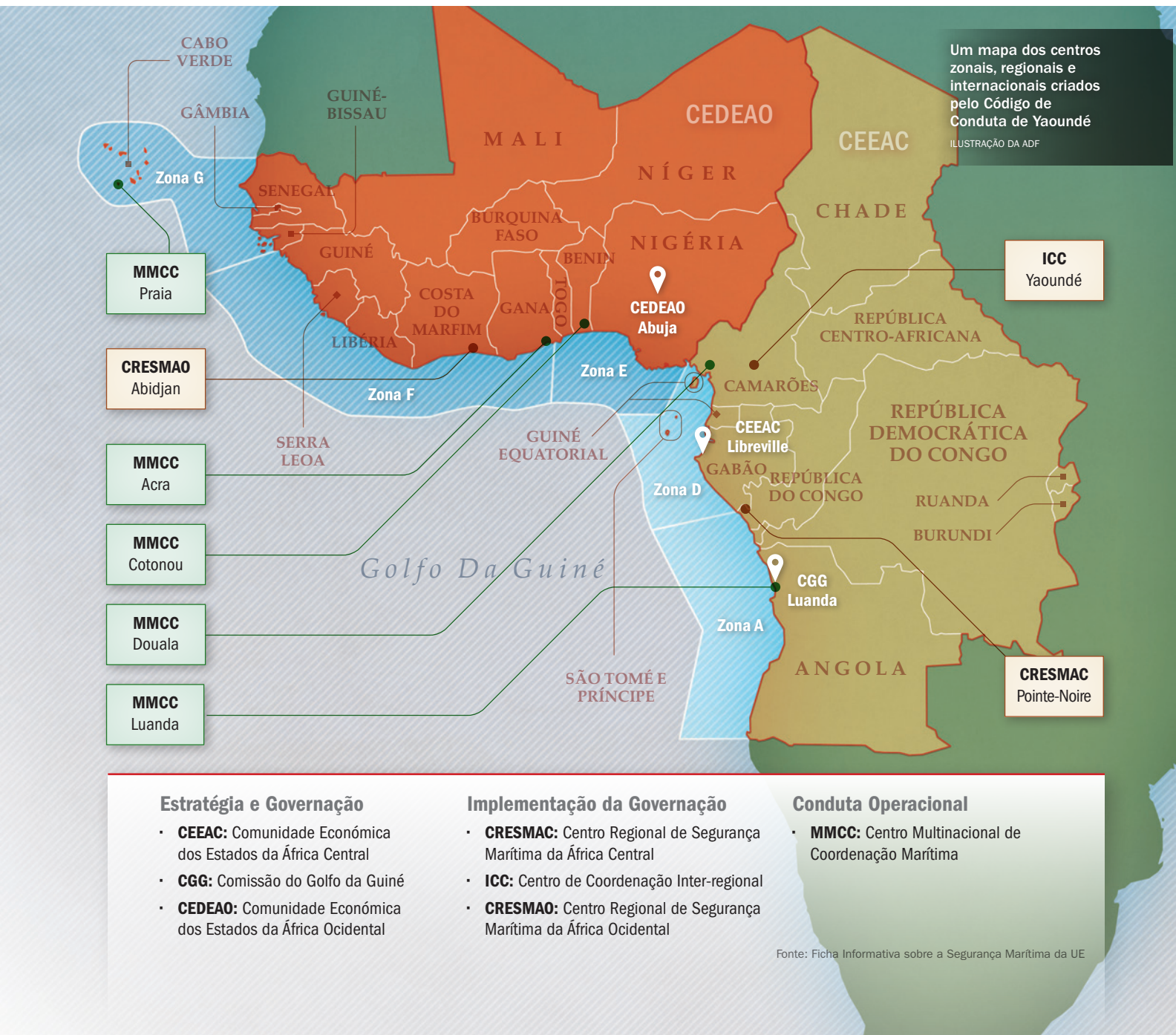
“O nosso objectivo é, em parte, reafirmar os laços entre as forças aéreas e, ao mesmo tempo, discutir assuntos que são importantes para a nossa cooperação.”

***~ Brigadeiro-General Papa Souleymane Sarr,** Chefe do Estado-Maior da Força Aérea do Senegal*

são importantes para a nossa cooperação,” o Brigadeiro-General Papa Souleymane Sarr, chefe do Estado-Maior da Força Aérea do Senegal, disse aos jornalistas locais, em Francês, durante uma conferência de imprensa no evento de quatro dias.

Sarr foi co-anfitrião do AACS com o General James B. Hecker, comandante das Forças Aéreas dos EUA na Europa - Forças Aéreas em África. O tema do simpósio foi “As Forças Aéreas Africanas na Luta Contra as Ameaças Transnacionais.”

O simpósio foi realizado sob os auspícios da Associação das Forças Aéreas Africanas (AAAF), uma colaboração de poder aéreo criada em 2015, quando a Costa do Marfim, a Mauritânia e o Senegal se juntaram aos EUA na assinatura da Carta da AAAF. No simpósio de 2023, a Somália tornou-se a 29.ª nação africana a aderir à associação quando



EQUIPA DA ADF

"O simpósio reforça as nossas relações. Partilhamos os valores da nossa força aérea nas apresentações e reuniões bilaterais."

~Brigadeiro-General Hermalas Ndabashinze,
chefe da Força Aérea do Burundi

o Brigadeiro-General Mohamud Sheikh Ali Mohamed, comandante da Força Aérea da Somália, assinou a carta do grupo durante a cerimónia de inaugural.

As ameaças transnacionais continuam a assolar grande parte do continente, desde o contrabando de armas a partir da Líbia até às organizações extremistas violentas que aterrorizam o Sahel e o norte de Moçambique. Algumas nações costeiras da África Ocidental estão a utilizar meios aéreos para ajudar a combater crimes marítimos de todos os tipos. O facto de o AACS de 2022 se ter centrado no transporte aéreo estratégico torna claro que os desafios que os chefes das forças aéreas enfrentam são vastos e persistentes.

Sarr citou a ameaça do extremismo violento que, durante mais de uma década, assolou o norte do Mali e se propagou aos Estados vizinhos do Sahel, como o Burquina Faso e o Níger. Nos últimos anos, essa ameaça aproximou-se de países costeiros como o Benin, a Costa do Marfim, o Gana e o Senegal.

"As ameaças agora ultrapassam as fronteiras," disse Sarr aos repórteres locais. "Temos um inimigo comum que está a tentar acabar com todos os esforços dos nossos países. Por isso, todos temos de trabalhar lado a lado para conseguirmos afastar este inimigo."

Embora Sarr tenha afirmado que o Senegal pode manter a sua própria segurança, disse que a cooperação entre as nações será essencial para enfrentar a ameaça, acrescentando que o Senegal dará "uma mão estendida a todos os nossos amigos."

A fome e as catástrofes relacionadas com o clima, tal como os criminosos transnacionais e as organizações extremistas violentas, não param nas fronteiras. Exigirão sempre respostas coordenadas e cooperativas. Essa cooperação esteve na mente dos participantes do AACS e resultou num dos dois principais escrutínios efectuados pelos chefes das forças aéreas durante o simpósio.

Reunir Recursos

As autoridades africanas têm estado a considerar a possibilidade de criar um repositório partilhado de meios aéreos que possa fornecer respostas atempadas e coordenadas a catástrofes humanitárias de todos os tipos. Os oficiais de ligação passaram o ano que antecedeu o simpósio a discutir a Ala de Mobilidade Aérea Africana e os chefes das forças aéreas votaram a favor da aprovação do conceito este ano. A partir daí, a AAAF aprovará a ideia e os chefes das forças aéreas encorajarão os seus ministros da defesa nacionais a apresentá-la à União Africana para aprovação.

Ọláyanjú Andrew Pópóọlá, director do Secretariado Permanente da AAAF, disse que a ala de mobilidade seria semelhante à Ala de Transporte Aéreo Pesado da Capacidade de Transporte Aéreo Estratégico de Pápa, na Hungria, e à Ala AWACS da NATO em Geilenkirchen, na Alemanha.

A Ala de Transporte Aéreo Pesado da Hungria conta com 12 países-membros e é a primeira do seu género destinada a "maximizar a capacidade de transporte aéreo estratégico militar através da partilha de recursos e da conjugação de capacidades," de acordo com a sua página da internet. Teve início em 2008 e recebeu o seu primeiro meio aéreo, um avião de transporte Globemaster C-17,

Cidadãos tunisinos desembarcam de um avião de transporte militar em Túnis depois de terem sido evacuados do Sudão, em Abril de 2023. A capacidade de transporte aéreo é um desafio para muitas nações africanas.

AFP/GETTY IMAGES

em Julho de 2009. Outros dois foram entregues três meses depois. Os países-membros incluem os Estados Unidos e 11 da Europa.

A ala já voou em missões no Afeganistão, na República Centro-Africana, no Haiti, no Iraque e na Líbia, para citar alguns exemplos. Em 2013, apoiou a Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental no Mali. Uma equipa multinacional de 150 pessoas opera a frota de três C-17. No início de Abril de 2023, a ala tinha voado em 3.200 missões, transportado 98.000 toneladas de carga e registado 36.000 horas de voo.

Sarr disse à ADF que a intenção é ter uma ala aérea que terá os seus próprios meios e será dirigida por africanos. Será estabelecida num ou dois países, e depois várias nações contribuirão com pessoal e peças sobressalentes. A mesma será responsável pela manutenção e estará disponível para ajuda humanitária, resposta a catástrofes e outros tipos de transporte aéreo estratégico.

"Vai ser como uma ala que temos nas nossas forças aéreas, mas vai ser uma ala multinacional no sentido em que vai ser gerida por diferentes forças aéreas," disse Sarr. "Por isso, vamos chegar a acordo sobre quem vai fazer o quê. E esta ala será para todas as nações africanas, por exemplo, se houver uma catástrofe, temos de, [por exemplo], dar uma ajuda a um contingente específico numa missão, por isso vamos fazer essa missão desta forma."

Num outro escrutínio, os chefes de aviação concordaram em partilhar os custos associados a futuros eventos do AACS, de modo que nenhum país suporte o peso total do financiamento do simpósio.

Um avião Canadair, da Força Aérea Real Marroquina, apaga um incêndio na região de Chefchaouen, em 2021. Os chefes das Forças Aéreas discutiram sobre a ala Africana de Mobilidade Aérea, que forneceria meios comuns para uma série de crises. AFP/GETTY IMAGES

A Importância de Reunir-se

Durante a conferência, os chefes das forças aéreas ou os seus representantes reuniram-se para apresentações sobre acção humanitária e ajuda em caso de catástrofe; informações, vigilância e reconhecimento; mulheres, paz e segurança; e outros temas. O simpósio proporcionou tempo para reuniões bilaterais entre os chefes das forças aéreas, de modo a poderem discutir questões mais específicas a título individual.

O simpósio incluiu também um fórum para oficiais superiores alistados e espectáculos culturais para fomentar a camaradagem entre os participantes.

Os líderes das forças aéreas afirmaram que consideraram importante reunir-se para partilhar preocupações e desafios.

"O simpósio reforça as nossas relações," afirmou o Brigadeiro-General Hermalas Ndabashinze, chefe da Força Aérea do Burundi. "Partilhamos os valores da nossa força aérea nas apresentações e nas reuniões bilaterais." Ele disse que se os chefes das forças aéreas virem algo a funcionar noutro lugar, podem tentar aplicar essa melhor prática na sua própria força.

Chirwa, o comandante da força aérea do Malawi, concordou. "Esta conferência tem muitas vantagens," disse. "O Malawi, como país, valoriza a segurança, a protecção e a paz. Por isso, a visão dos chefes das forças aéreas africanas é juntarem-se e construírem uma relação africana forte em termos de segurança, paz e protecção. Por isso, este é um fórum especial para contribuir como malawiano, como força aérea, para contribuir para esta importante parceria com tantos outros países."

Sarr disse que o simpósio ajuda a construir relações que podem render dividendos mais tarde. "Quando nos juntamos, quando nos conhecemos uns aos outros, é muito fácil se algo acontecer," disse à ADF. "Digamos que se houver um desastre num país, bem, o chefe da força aérea vai poder contar com os seus homólogos. Basta pegar no telemóvel e ligar-lhes, e eles vão ajudar. Este é o primeiro resultado importante que obtemos destes simpósios, destes encontros."

As nações africanas que participaram no simpósio foram Argélia, Angola, Benin, Botsuana, Burundi, Camarões, República Centro-Africana, Chade, Costa do Marfim, República Democrática do Congo, Egipto, Guiné Equatorial, Eswatini, Gabão, Gana, Guiné-Bissau, Quénia, Lesoto, Líbia, Madagáscar, Malawi, Mauritânia, Marrocos, Moçambique, Níger, Nigéria, República do Congo, Ruanda, Senegal, Serra Leoa, Somália, Tanzânia, Togo, Tunísia, Uganda e Zâmbia.

O próximo AACS está planeado para o início de 2024 e terá lugar na Tunísia. O seu tema centrar-se-á na construção de capacidades da próxima geração para África. ❑

‘SABEMOS A IMPORTÂNCIA DE TER CÉUS SEGUROS’

Um avião de transporte C-130 Hercules, da Força de Defesa do Botswana, espera no Aeroporto Internacional Sir Seretse Khama, em Gaborone. REUTERS

O Major-General Hendrick Thuthu Rakgantswana, do Botswana, Debate os Obstáculos ao Transporte Aéreo Estratégico, à Manutenção e à Tecnologia

O Major-General Hendrick Thuthu Rakgantswana tornou-se chefe do Comando do Braço Aéreo do Botswana em 2021, depois de ter servido na Força Aérea desde 1986. Rakgantswana serviu como comandante de esquadrão do Esquadrão de Mobilidade Aérea de Asa Fixa e pilotou o jacto presidencial. Foi também director de operações da Força Aérea e comandante da Base Aérea de Thebephatshwa, a principal base aérea da Força de Defesa do Botswana, a cerca de 100 quilómetros da capital, Gaborone. Rakgantswana falou com a ADF a 28 de Fevereiro de 2023, o primeiro dia do Simpósio dos Chefes das Forças Aéreas Africanas, em Dakar, Senegal. Os comentários foram editados por questões de extensão e clareza.

ADF: O que o levou a juntar-se ao exército?

RAKGANTSWANA: O amor por este, mas nessa altura, o Botswana era confrontado por incursões da África do Sul. A maior parte das vezes, voavam para o Botswana em busca do que na altura se designava por terroristas. Faziam ataques, ataques às bases militares, ataques a aldeias que se situavam algures nas fronteiras. Eu venho de uma pequena aldeia chamada Ramotswa, que fica a um passo da fronteira sul-africana. E estes tipos chegavam e faziam explodir bombas e granadas, e eu vi pessoas morrer — vidas inocentes. Foi isso que me levou a sair e a defender o meu país contra essas agressões.

ADF: Mais recentemente, o Botswana tem-se destacado por estar em paz internamente e com os seus vizinhos. Então, qual é a principal utilização e objectivo da força aérea nesse contexto?

RAKGANTSWANA: Bem, para começar, estamos a enfrentar os nossos crimes internos e transnacionais, a questão da caça furtiva. É aqui que a força aérea

Um piloto do Botswana prepara-se para aterrar um C-130. O pessoal da Força de Defesa do Botswana realizou saltos em queda livre com pessoal dos EUA como parte de um treino conjunto em Março de 2022.

SEGUNDO-SARGENTO JOSHUA DE GUZMAN/ FORÇA AÉREA DOS EUA

Soldados da Força de Defesa do Botswana embarcam num avião de transporte C-130 Hercules, em Julho de 2021, a caminho da missão da Comunidade para o Desenvolvimento da África Austral em Moçambique.
MQONDISI DUBE/VOZ DA AMÉRICA

é muito, muito importante, porque, para além do transporte de tropas para essas áreas, também dispomos de capacidade ISR [inteligência, vigilância e reconhecimento]. Verificamos se esses indivíduos não entram no país sem serem detectados. E, de facto, isso garante ao nosso pessoal no terreno um bom apoio nas suas operações. Por isso, manter essas operações de combate à caça furtiva é bom para eles. Esse é um dos nossos principais papéis. O outro é que, neste momento, estamos a ajudar este país a combater os terroristas no seu país, que é Moçambique. A força aérea é fundamental para sustentar essa operação. É a chamada Missão da SADC em Moçambique ou SAMIM. Estamos a fazer muitos voos para Moçambique, a apoiar operações, a fazer rotações de pessoal.

As outras operações que também estamos a fazer são as operações de ajuda humanitária. Um país como Moçambique, por exemplo, sofre inundações todos os anos, sem falta. A maior parte dos rios da África Austral despejam as suas águas em Moçambique antes de estas irem para o oceano. É um desafio, e o nosso governo vai juntar as nossas cabeças e dizer "vamos contribuir para aliviar Moçambique." É aí que entram agora os esforços, e os nossos activos vão recolher os géneros alimentícios e levá-los para Moçambique para distribuição noutras áreas de difícil acesso.

Estendemos a nossa ajuda humanitária a outros países vizinhos. Penso que o mais longe a que chegámos até agora foi o Congo-Brazzaville, depois de uma explosão no depósito de munições [em 2012]. Estivemos no Malawi, no Zimbabwe e em Moçambique durante o Ciclone Idai. Esse afectou toda a África Austral.

ADF: Quais são os principais meios aéreos da força aérea do Botswana?

RAKGANTSWANA: No transporte aéreo, temos os aviões de transporte de asa fixa, os Hercules C-130, os CASA 235 e os CASA 212. Depois, temos os helicópteros, pequenos tipos como os "Squirrels," o AS350, e depois temos os Bell 412. E depois o outro é para os voos presidenciais e os aviões de treino. Fazemos a nossa própria formação; a única vez que temos de recorrer à formação externa é quando adquirimos uma nova plataforma, e isso é apenas para fazer o tipo de conversão. Depois disso, sustentamo-nos a nós próprios, porque formamos instrutores nessa plataforma.

É claro que estamos a trabalhar para melhorar a capacidade dos caças. Neste momento, temos os F-5 que estão a revelar-se muito dispendiosos de manter devido a questões de obsolescência, pelo que estamos a analisar uma possível plataforma de substituição nesse sentido. E é aqui que

ainda estamos a lidar com os princípios políticos para ver se conseguimos obter financiamento para a plataforma que identificámos. Ainda estamos à procura. Ainda não identificámos qual. E isso será determinado pelo financiamento. A ideia é que não percamos capacidade, porque sabemos a importância de ter céus seguros.

ADF: Qual é a dimensão do problema do transporte aéreo estratégico no continente e como é que o Botswana vê o seu papel na contribuição para essa capacidade continental?

RAKGANTSWANA: Esse é um desafio, e nós, como chefes da aviação, sabemos disso. Talvez não sejamos capazes de o resolver ou de convencer a liderança política do problema que estamos a enfrentar. Verifica-se que participamos nestas operações ou que eles têm expectativas em relação a nós, chefes da aviação. Dizem-nos: "Façam isto," sem se aperceberem de que não dispõem de recursos para levar a cabo essa operação. O que vemos agora é que seremos confrontados com o problema de ter de transportar pessoal por via aérea, transportar carga consignada e ficaremos bloqueados. É um exemplo disso: a missão da SADC em Moçambique está a revelar-se difícil de manter. E isso deve-se principalmente à mobilidade do transporte aéreo, ou à falta de mobilidade do transporte aéreo. Mas, enquanto Comunidade para o Desenvolvimento da África Austral, fizemos promessas. Um dos países que se comprometeu com o transporte aéreo é Angola e, claro, a Zâmbia. A Zâmbia ofereceu o avião de transporte de médio porte. Angola ofereceu o avião de transporte de carga pesada. Acabámos de apresentar o nosso pedido através da SADC, para que, em última análise, seja encaminhado para a força da Zâmbia ou de Angola.

Depois, o desafio é o tempo de resposta. Se eu tivesse essa capacidade, obviamente que responderia (estala os dedos) de imediato. Mas agora tenho de contar que este país pare de conflituar as suas próprias operações daquela que estou a dizer que é uma questão premente também do meu lado. Acabo por falhar nesse aspecto, em termos de conseguir o que pretendo num prazo razoável. O que estamos a discutir nesta cimeira é a importância de ter isso em vigor, e isso, claro, em consonância com a Arquitectura Africana de Paz e Segurança. Não se trata de uma entidade autónoma. Vai juntar-se à estrutura existente da União Africana. Estará presente com a União Africana para identificar onde é necessário e depois será lançada. O que estamos

O Major-General Hendrick Thuthu Rakgantswana do Botswana, ao centro, discursa no Simpósio dos Chefes das Forças Aéreas Africanas, a 1 de Março de 2023, em Dakar, Senegal.

SARGENTO TÉCNICO STEVEN M. ADKINS/ FORÇA AÉREA DOS EUA

a propor é que sejam seis plataformas, talvez do tipo C-130, com tudo o resto incluído, como logística, formação, formação técnica e, obviamente, operações em termos de pilotos capazes de operar essas aeronaves. É uma capacidade enorme que deveríamos ter como objectivo.

ADF: Um dos desafios que as forças aéreas africanas enfrentam é a capacidade de reparar e manter as plataformas que possuem. Qual é a dimensão do desafio que a manutenção, as peças sobressalentes e a reparação representam para si, enquanto chefe da força aérea?

RAKGANTSWANA: É um enorme desafio neste momento. As plataformas em que estamos a operar, enquanto economia em dificuldades, fazem com que acabemos por nos contentar com algo que é mais barato; provavelmente é velho. Utilizamo-lo durante cinco ou seis anos e depois tem de ser submetido a uma manutenção completa. Não temos essa capacidade. É necessário reparar componentes, e teremos de os obter da OEM — fabricante do equipamento original. E, como se trata de um equipamento antigo, eles dirão: "Não posso fabricar esta componente, especialmente porque querem apenas uma desta componente. Porque isso significa ressuscitar a fábrica que estava a encerrar. Portanto, o mínimo que vos posso disponibilizar será provavelmente 100 ou mais." Mas depois penso: "Não, não preciso de 100. Só preciso de uma dessas componentes." O desafio agora é procurar essa componente em diferentes fornecedores. Por vezes, isso se revela muito difícil. No final das contas, não conseguimos essa componente; acabamos por ter de olhar para as outras plataformas que temos e dizemos: "OK, se eu tivesse três aviões, talvez devesse utilizar esse como fonte de peças sobresselentes para apoiar estes dois." Assim, ficamos presos a estes três aviões que não estão a voar ou a um desses três que está a voar e os outros dois são utilizados para apoiar este, de modo a podermos manter as nossas operações.

Mas a outra coisa que está a acontecer ultimamente é.… especialmente a questão dos custos. Com esta guerra entre a Rússia e a Ucrânia, vimos que o problema do transporte aumentou mais de 10 vezes. No passado, eu costumava obter algumas componentes junto da OEM, dos Estados Unidos, por menos de 100.000 dólares americanos. Mas agora, da última vez que verifiquei, eram cerca de 800.000 dólares. Podem ver o quanto isso é, e isso é apenas uma maneira. É muito caro, tanto que estamos agora com estas componentes aqui; estamos com estas aeronaves aqui que não estão a fazer nada para nós.

ADF: Tendo em conta os desafios que mencionou, qual é a importância de um simpósio como o AACS para enfrentar esses desafios para si, para os seus vizinhos e para todo o continente?

RAKGANTSWANA: A AAFA, a Associação das Forças Aéreas Africanas, quer construir ou mostrar a importância da cooperação e que, como país individual, não se pode ter tudo o que se precisa. E, por isso, olhar para os países vizinhos e ver as suas capacidades, e dizer: vocês, como Angola, têm esta capacidade que eu não tenho, por isso ajudem-me em termos de mobilidade aérea. Vocês, como determinado país, podem provavelmente conceder-me vagas para a formação de técnicos, por isso, ajudem-me nesse sentido. Certamente que isso vai ser muito mais barato do que eu ter que enviar esses técnicos para a Europa ou para os EUA. Estamos agora a olhar para dentro de nós próprios e a identificar as capacidades que temos, para que todos os membros possam beneficiar delas.

"Seremos confrontados com o problema de ter de transportar pessoal por via aérea, transportar carga consignada e ficaremos bloqueados. ... E isso deve-se principalmente à mobilidade do transporte aéreo, ou à falta de mobilidade do transporte aéreo."

ADF: Muitas forças armadas, incluindo as de África, estão a incorporar drones e veículos aéreos não tripulados nos seus meios. Dado que trabalham fortemente no combate à caça furtiva, a vossa Força Aérea já considerou incorporar drones?

RAKGANTSWANA: Temos plataformas ISR em que utilizamos aeronaves de asa fixa, pilotadas em comparação com um drone… mas é uma boa capacidade a ter, sem dúvida, e vemos a importância disso agora nas nossas operações em Moçambique, porque podemos imaginar enviar esses homens para lá, mas não há olhos no céu. Nesse caso, acabam por cair em emboscadas. Esta é a importância dos drones; esta é a importância da capacidade de informação, vigilância e reconhecimento. Estamos a procurar um drone do tipo ISR, porque a vantagem desse tipo de aeronave é que pode permanecer no ar durante muito tempo — 24 horas, 18 horas — em comparação com uma aeronave que precisa de regressar para reabastecer ao fim de cerca de cinco horas. ❑

INSURGENTES DISPERSAM-SE À MEDIDA QUE A NIGÉRIA DOMINA O AR

Um piloto da Força Aérea Nigeriana lança dois foguetes Hydra 70 de um avião de ataque ligeiro A-29 Super Tucano durante um treino.

AVIADORA SÉNIOR REBECKAH MEDEIROS/ FORÇA AÉREA DOS EUA

UMA VARIEDADE DE ACTIVOS VERSÁTEIS AJUDA O PAÍS A TRAVAR A BATALHA CONTRA GRUPOS EXTREMISTAS CONSOLIDADOS

EQUIPA DA ADF

A famosa floresta de Sambisa, no nordeste da Nigéria, é conhecida pelas suas árvores baixas e matagais densos, que castigam qualquer pessoa suficientemente insensata para a atravessar sem uma catana. Estende-se por 512 quilómetros quadrados no Estado de Borno e tem servido de refúgio ao Boko Haram e a militantes associados.

Durante anos, o Boko Haram e a Província da África Ocidental do Estado Islâmico (ISWAP) utilizaram a floresta implacável como uma base de operações. O Boko Haram raptava jovens raparigas e escondia-se na floresta. Os militantes emergiam do mato, atacavam as forças de segurança e desapareciam na sua cobertura.

No entanto, nos últimos anos, as forças nigerianas começaram a bombardear a floresta a partir do ar, fazendo com que os militantes e os seus associados se rendessem. Mais recentemente, os meios aéreos recentemente adquiridos — especialmente uma dezena de aviões de ataque ligeiro A-29 Super Tucano — ajudaram a dar ao exército e à força aérea uma nova agilidade na área a um custo razoável.

Os Tucanos fazem parte de uma lista crescente de meios aéreos que a Nigéria está a adquirir para todos os ramos dos seus serviços militares e de segurança. Nos últimos anos, o país acrescentou plataformas que ajudam a monitorizar e a proteger a terra e o mar, incluindo drones com e sem cabo, helicópteros e vários tipos de aviões. Num continente onde a guerra forçada é rara e o transporte aéreo estratégico é um desafio constante, dispor de uma variedade versátil de meios aéreos de baixo custo pode ajudar a manter a eficácia e o valor da missão.

Os caças de alta tecnologia podem custar milhões de dólares para serem adquiridos e dezenas de milhares de dólares por hora para serem operados, o que é como "usar um Rolex para pregar um prego," conforme disse um especialista ao Air Force Times. Em contrapartida, o Super Tucano pode permanecer no ar por cerca de 1.000 dólares por hora.

Os Tucanos também oferecem uma variedade de opções de armamento, incluindo metralhadoras montadas nas asas e na fuselagem, mísseis ar-ar e bombas guiadas por laser.

A dezena de Tucanos fazia parte de um contrato de cerca 500 milhões de dólares assinado com os Estados Unidos em 2021. A compra trouxe os aviões turbopropulsores para a Nigéria como parte de um pacote que inclui peças sobressalentes para suportar vários anos de operações, apoio logístico contratado, munições e um projecto de construção plurianual para melhorar as infra-estruturas na Base Aérea de Kainji, no Estado do Níger.

Os A-29 têm sido uma parte crucial da Operação Hadin Kai, um esforço contínuo de combate ao terrorismo que começou em Abril de 2021, quando substituiu a Operação Lafiya Dole, que durou seis anos.

Em Fevereiro de 2023, o jornal Leadership News noticiou que dois ataques de Super Tucanos mataram dezenas de militantes do Boko Haram quando estes se encontravam numa reunião, em Gaizuwa, nos limites da floresta de Sambisa. Os A-29 dispararam foguetes e bombas, matando alguns e obrigando outros a fugir.

Enquanto a Nigéria efectuava operações aéreas, entre 23 de Fevereiro e 9 de Março de 2023, mais de 1.300 pessoas se renderam, incluindo 699 crianças, 411 mulheres e 222 homens. As autoridades nigerianas afirmaram que o total incluía terroristas e seus familiares.

Um A-29 Super Tucano nigeriano desce a pista da Base Aérea de Moody, em Geórgia, em Setembro de 2021.

AVIADORA SÉNIOR REBECKAH MEDEIROS/FORÇA AÉREA DOS EUA

Segundo a Voz da Nigéria, os serviços de informação revelaram que alguns insurgentes tinham planeado atacar locais em Gamboru, Kauwa e Monguno, no Estado de Borno, para perturbar as eleições nacionais. Em vez disso, foi levada a cabo uma "série de operações de interdição aérea nestes locais identificados," disse o Major-General Musa Danmadami, director das Operações dos Meios de Comunicação da Defesa. "A análise revelou que o ataque aéreo atingiu os terroristas, uma vez que vários terroristas foram neutralizados e a sua logística destruída."

UM ACTIVO AÉREO ÁGIL

O A-29 Super Tucano oferece capacidade personalizada às forças armadas da Nigéria para apoio aéreo ligeiro, combate e reconhecimento. A Sierra Nevada Corp. constrói os aviões nos EUA com o seu parceiro, a Embraer Defense & Security, uma empresa brasileira.

O design durável da aeronave torna-a ideal para terrenos acidentados com pistas não melhoradas e em bases operacionais avançadas. Pode ser configurado para um piloto numa versão de um só lugar ou para um piloto e um navegador ou estudante numa versão de dois lugares.

Tem uma velocidade máxima de 593 quilómetros por hora e uma velocidade de cruzeiro de 520 quilómetros por hora. Pode voar a um tecto de serviço de 10.668 metros e tem um peso máximo de descolagem de 5.400 quilogramas. A sua carga útil externa é de pouco mais de 1.551 quilogramas.

UM REGISTO IMEDIATO DE SUCESSO

Os A-29 estavam a ajudar as forças nigerianas a pressionar e a dizimar as forças de insurgentes logo após a sua chegada, em 2021. Enquanto um camião atravessava a região da floresta de Sambisa, com quatro extremistas do Boko Haram no seu interior, os novos aviões mantinham-se atentos e aguardavam o momento certo.

Dois dos A-29 Super Tucanos destruíram o camião na aldeia de Gargash, numa operação de dois dias que visou três acampamentos do Boko Haram e matou 49 terroristas. Os ataques aéreos de 30 e 31 de Agosto de 2022 fizeram parte da Operação Hadin Kai, informou o Exército Nigeriano.

Os ataques aéreos também visaram esconderijos de Minna e Gazuwa, segundo o jornal nigeriano Vanguard. O especialista em contra-insurgência da região do Lago Chade, Zagazola Makama, confirmou os ataques ao jornal, referindo que os mesmos mataram 29 combatentes do Boko Haram em Gazuwa e 16 em Minna, para além dos que estavam no camião.

No dia 5 de Dezembro de 2021, também no âmbito da Operação Hadin Kai, os pilotos utilizaram Super Tucanos para matar o comandante do ISWAP, Abou Sufyan, e dezenas dos seus combatentes, numa série de ataques em Kusuma e Sigir, perto do Lago Chade, no Estado de Borno, segundo o site Sahara Reporters.

Os aviões atingiram uma base de armamento depois de as missões de informação e reconhecimento terem detectado combatentes do ISWAP que se preparavam para atacar as tropas nigerianas na zona. Os ataques atingiram uma instalação de fabrico de armas, o arsenal, um depósito de combustível e um edifício cheio de veículos e motociclos, de acordo com o relatório.

Uma semana antes, os aviões nigerianos tinham destruído camiões de armas na zona de Gajiram, no Estado de Borno, noticiou o Daily Post. Os combatentes do ISWAP estavam a tentar invadir a cidade e uma base operacional avançada quando os pilotos da Força Aérea Nigeriana atacaram. O porta-voz do Exército, Brigadeiro-General Onyema Nwachukwu, disse que as forças de segurança recuperaram 10 espingardas AK-47, uma arma antiaérea, um tubo de morteiro de 60 mm e munições.

A Força Aérea Nigeriana utilizou os novos aviões para manter a pressão até 2022. Em Janeiro, um outro ataque da Operação Hadin Kai terá matado o comandante sénior do ISWAP, Mallam Ari, que comandava a região de Kirta Wulgo, no Estado de Borno, e supervisionava mercenários estrangeiros que fabricavam dispositivos explosivos

O Ministro da Defesa da Nigéria, Bashir Salihi Magashi, corta uma fita para introduzir oficialmente a aeronave A-29 Super Tucano na Força Aérea Nigeriana, no dia 31 de Agosto de 2021. COMANDO DOS EUA PARA ÁFRICA

improvisados para os terroristas. Os ataques do Super Tucano mataram Ari e vários outros combatentes do ISWAP e atingiram uma estrutura na zona, segundo a agência de notícias Sahara Reporters.

Segundo a revista nigeriana Northeast Star, os ataques aéreos de 13 de Fevereiro de 2022 mataram Malam Buba Danfulani, um outro comandante de topo do ISWAP, perto do Lago Chade, no Estado de Borno, entre outros. Danfulani era responsável pela coordenação do destacamento de espiões, pela cobrança de impostos e pela emissão de passes.

No Outono de 2022, tropas com apoio aéreo atacaram aldeias nos arredores da cidade de Bama, nos limites da floresta de Sambisa. Os militantes em fuga correram para o rio Yezaram, cheio devido à chuva, para escapar ao bombardeamento, tendo muitos deles se afogado.

Um piloto da Força Aérea Nigeriana utiliza um simulador de voo na Base Aérea de Kainji, na Nigéria, a 15 de Fevereiro de 2022.
EMBAIXADA DOS ESTADOS UNIDOS NA NIGÉRIA

"A maioria dos elementos do Boko Haram afogou-se no rio e os seus corpos inchados foram encontrados a flutuar à superfície," Bukar Grema, um combatente da milícia que trabalha com os militares, disse à Agence France-Presse em Setembro de 2022. "Mais de 100 deles foram retirados do rio e enterrados pelos nossos homens."

Os civis do Estado de Borno parecem ter apreciado a maior capacidade que os Super Tucanos proporcionam às forças de segurança nigerianas. "Estamos a ganhar a guerra com o Tucano," Adamu Ali Adamu, um residente de Borno, disse ao The Defense Post. "Vamos levar os terroristas para a floresta de Sambisa."

Isyaku Umar, um outro residente de Borno, também elogiou a diferença que os aviões estão a fazer. "A guerra acontece porque as pessoas más querem brincar," disse Umar ao The Defense Post. "Parabéns ao Tucano por lidar com essas pessoas más aqui."

Enquanto os aviões continuavam a ajudar a virar a maré do ar, as autoridades dos EUA trabalharam com parceiros nigerianos para cumprir os compromissos incluídos na venda para fornecer instalações de apoio para os Super Tucanos. Em Fevereiro de 2022, as autoridades nigerianas e norte-americanas iniciaram, na Base da Força Aérea de Kainji, a última fase de um projecto de 38 milhões de dólares para construir estruturas de apoio.

O custo faz parte do acordo maior de 500 milhões de dólares. A construção deveria incluir guarda-sóis para abrigar os Super Tucanos, zonas de montagem e armazenamento de munições e um anexo para o simulador de voo do A-29.

A Nigéria não é o único país africano que utiliza A-29. O Burquina Faso recebeu três Super Tucanos em

Helicóptero T129 ATAK WILTSHIRESPOTTER

Caça de treino multifuncional M-346 ADRIAN PINGSTONE/WIKIPEDIA

Beechcraft King Air 360. AFRICAIR, INC.

Diamond DA62 com sensores de vigilância

ANNA ZVEREVA/WIKIPEDIA

AgustaWestland AW109 Trekker LEONARDO

2011 e utilizou-os para patrulhas fronteiriças. A pequena força aérea da Mauritânia recebeu pelo menos um Tucano em 2012 para substituir aeronaves mais antigas. Angola recebeu seis Tucanos para a vigilância das fronteiras. O Mali adquiriu quatro Tucanos configurados para "ataque ligeiro e apoio aéreo próximo," informou a defenceWeb.

OUTROS MEIOS AÉREOS

A Nigéria estava a empregar uma série de meios aéreos antes de adquirir os A-29. Em Fevereiro de 2016, utilizou drones para bombardear o Boko Haram pela primeira vez, de acordo com vários relatos. As autoridades policiais têm vindo a utilizar drones com cabo Orion desde o início de 2022 para monitorizar as fronteiras e os locais de crime, informou a defenceWeb.

Em Março de 2023, a Força Aérea Nigeriana confirmou que tinha sido autorizada a adquirir mais de 50 novas aeronaves, informou a defenceWeb. Entre elas estão:

- **Seis helicópteros T129 ATAK:** Este helicóptero turco bimotor de ataque e reconhecimento tem dois lugares sentados e pode disparar canhões de 20 mm e uma dezena de mísseis guiados antitanque.
- **24 jactos de treino multifuncional M-346:** Este jacto bimotor de dois lugares oferece formação avançada aos pilotos através de uma série de tecnologias. Também permite que os pilotos interajam em ambientes ao vivo, virtuais e gerados por computador.
- **Dois aviões de transporte Beechcraft King Air 360:** Este avião pode transportar 11 pessoas e tem um interior reconfigurável que pode acomodar carga ou servir como ambulância aérea.
- **Aeronave de vigilância Four Diamond DA62:** O avião pode ser utilizado para a aplicação da lei, missões de busca e salvamento, vigilância e gestão de desastres.
- **12 helicópteros multifuncionais AgustaWestland AW109 Trekker:** As portas desta aeronave permitem a descida e descida rápida com corda, e a aeronave pode ser utilizada para vigilância e reconhecimento, escoltas armadas, transporte de tropas, busca e salvamento e evacuação médica.

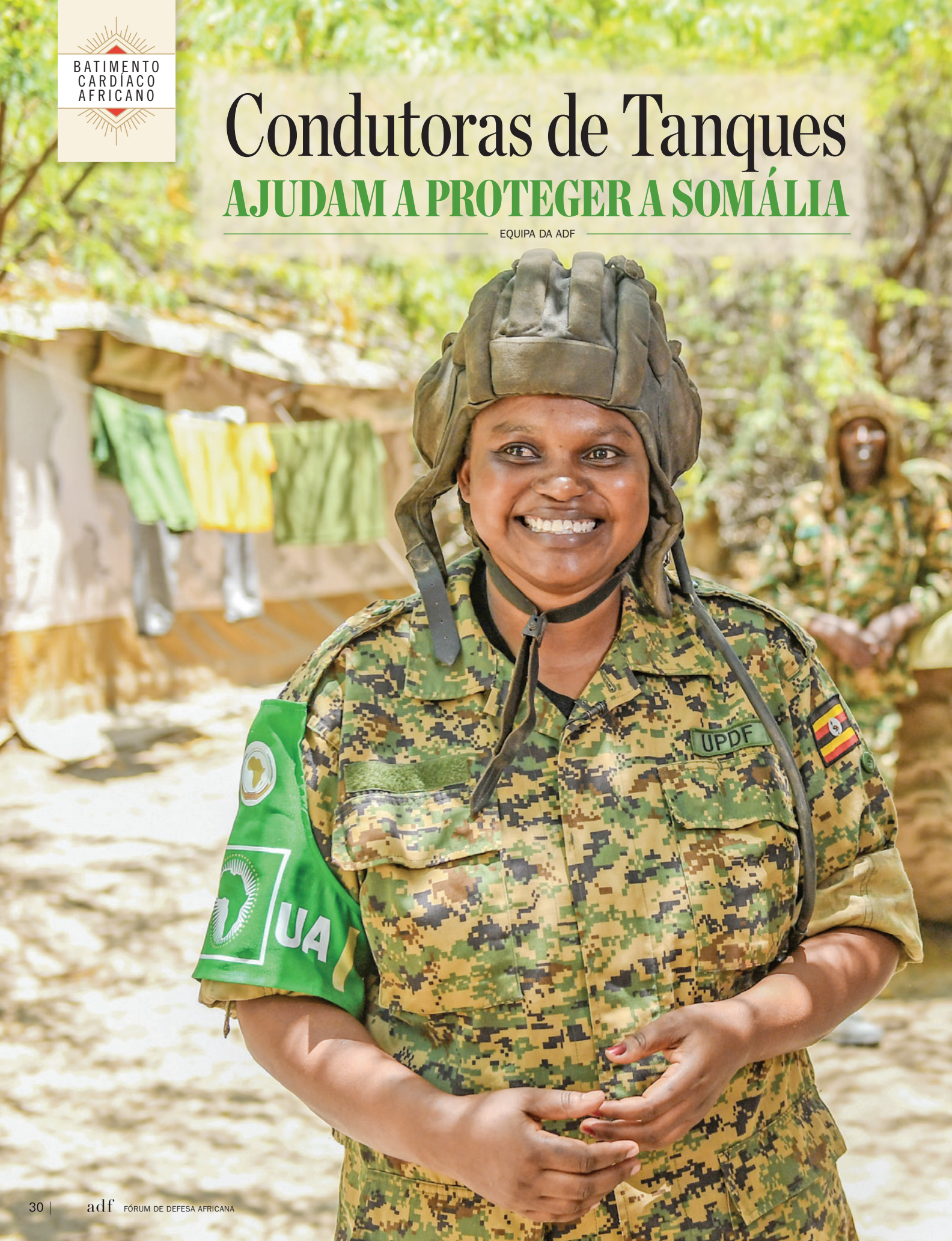
Apesar do sucesso da campanha aérea da Nigéria contra os insurgentes, o Marechal do Ar Isiaka Oladayo Amao, chefe do Estado-Maior da Força Aérea, disse aos meios de comunicação social, em Março de 2022, que todos os ramos das forças armadas são essenciais para a segurança a longo prazo da Nigéria.

"Em qualquer guerra, uma das principais tácticas é explorar as fraquezas do adversário," disse Amao. "O nosso monopólio de controlo do espaço aéreo dá-nos uma vantagem e um poder de combate nos céus. Os insurgentes e os terroristas não têm meios para comprar, pilotar ou manter aeronaves.

"No entanto, pode ser incorrecto concluirmos que os meios aéreos são agora mais importantes do que os meios terrestres ou marítimos. A luta é dinâmica e todos os serviços estão a desenvolver capacidades não só para os acontecimentos actuais, mas também para proteger o território da Nigéria a curto e longo prazo." ❑

Condutoras de Tanques
AJUDAM A PROTEGER A SOMÁLIA

EQUIPA DA ADF



As nações africanas passaram anos a trabalhar para equipar o governo incipiente da Somália para alcançar a estabilidade. Quando a missão de manutenção da paz da União Africana deu lugar à Missão de Transição da UA na Somália, o trabalho continuou. As mulheres têm sido um elemento essencial desse esforço. A Cabo Dorine Chekwemboi, uma condutora de tanques ugandesa que serve na missão em Mogadíscio, e as suas colegas continuam a contribuir para a paz e a segurança à medida que a Somália começa a assumir um maior controlo do seu futuro.

MUHKTAR NUUR/ATMIS

LEVES, VERSÁTEIS, ACESSÍVEIS

A Guerra Assimétrica em Locais de Conflito de África Favorece Aeronaves de COIN Menores em Vez de Aeronaves de Combate

EQUIPA DA ADF

Os caças modernos são maravilhas de potência e complexidade. Armados com mísseis ar-ar, podem atingir velocidades de 1.600 quilómetros por hora. São também incrivelmente caros. A actual geração de caças começa em cerca de 100 milhões de dólares cada, e estima-se que cada avião custará 1 bilhão de dólares em despesas operacionais e de manutenção ao longo da sua vida útil ideal.

Há também a questão da utilidade. Em tudo o que não seja combate aéreo e ataques com mísseis, um caça a jacto é um exagero. Desde o fim da Guerra Fria, as forças aéreas raramente voam em espaços aéreos muito disputados e são extremamente raros os casos em que enfrentam rivais militares avançados com sistemas de defesa e aviónicos sofisticados.

Actualmente, a guerra é, em grande parte, assimétrica e travada contra insurgentes e terroristas. É o caso, nomeadamente, de várias regiões de África. Não há combate ar-ar. Para este tipo de guerra, são necessárias aeronaves mais pequenas e mais manobráveis. Estas aeronaves de contra-insurgência, ou COIN, foram, muitas vezes, concebidas para servirem de treino para os pilotos. Custam apenas uma fracção do preço de um caça e a sua manutenção é muito mais fácil e menos dispendiosa. Podem ser adaptadas a novas utilizações em ataque ligeiro, reconhecimento e como "carrinhas do céu" utilitárias.

O Westland Lynx, introduzido em 1978, foi utilizado em todo o mundo, incluindo na Nigéria e na África do Sul. Alguns podem ainda estar em serviço. Este é da frota da Marinha da África do Sul.

A página da internet sobre aviação, Key Aero, afirma que os aviões de ataque ligeiro são uma "fonte de poder aéreo barata e pronta a utilizar" para países preocupados com os custos e que enfrentam insurgência. O custo de funcionamento por hora destas aeronaves é normalmente de cerca de 2.000 dólares, ou seja, 2% a 4% do custo dos caças avançados. O custo inicial também é mais baixo, observou a Key Aero, com um caça COIN de base a partir

ESQUERDA: O Cessna Bird Dog teve uma história de utilização como aeronave de contacto, reconhecimento e observação de contra-insurgência. Introduzido em 1950, foi utilizado em muitas partes do mundo.

A Guerra do Vietname desencadeou a necessidade de desenvolver melhores aeronaves de COIN. O Cessna A-37 Dragonfly foi utilizado em todo o mundo. Alguns ainda estavam em serviço em 2016.

Uma aeronave experimental Beechcraft AT-6 Wolverine sobrevoa o campo de mísseis de White Sands, no Novo México. A aeronave de ataque ligeiro de COIN é baseada no avião de treino Beechcraft T-6 Texan II. ETHAN WAGNER/FORÇA AÉREA DOS EUA

PEQUENOS CAVALOS DE TRABALHO

ALEC SMITH, ANALISTA DE INTELIGÊNCIA E DEFESA

Os especialistas em aviação dizem que os aviões de contra-insurgência têm várias utilizações:

Recolha de informações, incluindo reconhecimento e vigilância.

Bombardeamento aéreo e apoio aéreo próximo.

Transporte de apoio a combatentes e civis, incluindo evacuações de feridos numa base limitada. Historicamente, os pequenos helicópteros têm sido as aeronaves de COIN mais eficazes para a evacuação de vítimas.

Operações psicológicas, incluindo altifalantes e emissões de rádio. Também são utilizados para lançar material de contrapropaganda, como folhetos e panfletos.

Logística e serviços de utilidade pública, tais como a entrega de material de emergência.

Um O-2 Skymaster, da Força Aérea dos EUA, lança folhetos sobre a República do Vietname, em Julho de 1970.
SARGENTO WILLIAM DIEBOLD/FORÇA AÉREA DOS EUA

de cerca de 10 milhões de dólares.

A Nigéria, com uma das maiores forças aéreas da África Subsaariana, foi uma das primeiras a reconhecer a utilidade dos aviões mais pequenos.

"Com a sua vasta experiência de combate, primeiro na Libéria, como parte da força de manutenção da paz do grupo de monitorização da Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental, e depois na longa guerra contra o Boko Haram, a Força Aérea Nigeriana rapidamente descobriu que os seus caças rápidos de linha de frente eram muito menos úteis para apoio aéreo próximo do que os seus aviões de treino avançados Aero L-39 e Dassault Alpha Jet," reportou o site de notícias Times Aerospace. "Estes últimos constituíram a espinha dorsal da campanha aérea da Nigéria contra o grupo insurgente islâmico, enquanto o tipo também foi utilizado operacionalmente por Camarões, Egipto, Marrocos e Togo."

Alec Smith, analista de inteligência e defesa da Grey Dynamics, observou que os Estados Unidos consideraram a possibilidade de reduzir o seu programa de drones com o objectivo de utilizar aeronaves de COIN tripuladas.

"À medida que a guerra entre países se torna menos prevalecente e as insurgências localizadas se tornam mais problemáticas e difíceis de gerir, as aeronaves de COIN desempenharão um papel importante na mitigação e limitação do âmbito das operações de insurgências no futuro," escreveu.

Estes aviões de COIN nem sempre se baseiam em aviões de treino. Em 2022, a Força Aérea dos EUA anunciou que tinha escolhido o AT-802U Sky Warden, produzido pela L3Harris Technologies e pelo fabricante de aeronaves agrícolas, Air Tractor, para assumir a sua missão Armed Overwatch, conduzindo operações de combate ao terrorismo e guerra irregular em locais como África. A revista Forbes informou que o Sky Warden é baseado num avião agrícola de propulsão única.

O Sky Warden foi escolhido devido à sua grande carga útil; à sua capacidade de disparar mísseis, drones e pequenas munições; e à sua capacidade de transportar vários sensores e até sete rádios tácticos em linha de vista e fora da linha de vista, referiu a Forbes.

As aeronaves de COIN não são apenas aviões tripulados de asa fixa; drones e helicópteros também têm sido utilizados na guerra assimétrica. No entanto, os helicópteros têm vulnerabilidades óbvias ao fogo em terra e os drones tendem a ser limitados por questões de linha de visão.

Smith observa que os helicópteros têm sido muito utilizados como aeronaves de COIN, mas têm limitações.

"Apesar das aparências, os rotores são, na verdade, incrivelmente frágeis," disse à ADF num e-mail. "O fogo de armas ligeiras pode ser fatal para um helicóptero e, como os helicópteros tendem a voar mais baixo e mais devagar do que as aeronaves de asa fixa, estão mais expostos a este fogo terrestre potencialmente fatal. Os helicópteros desempenham certamente um papel importante nas operações de COIN, como a melhoria da mobilidade aérea e a evacuação de vítimas, mas só são úteis na medida em que as circunstâncias o permitam."

O Antonov An-2 foi introduzido em 1947 e manteve-se em produção durante mais de 50 anos. Foi utilizado por países de todo o mundo, incluindo o Egipto.

OS PRIMÓRDIOS DE AERONAVES DE COIN

A utilização de aeronaves no combate à insurgência remonta quase aos primórdios da aviação. Porém, os historiadores dizem que as aeronaves de COIN modernas datam do início da década de 1950, quando os EUA começaram a fazer experiências com aviões de treino na Coreia e, anos mais tarde, no Vietname.

"Na Coreia, aviadores americanos voaram em versões armadas dos aviões de treino norte-americanos T-6 Texan com motor a pistão, apelidados de 'Mosquitos,' principalmente para a detecção de artilharia e controlo aéreo avançado," escreveu Robert Dorr para The Year in Defense: Aerospace Edition, em 2010.

Ao longo dos anos, os peritos militares enumeraram as normas aceites para o êxito das aeronaves de COIN. São elas:

- A aeronave deve ser durável, capaz de suportar longos períodos de utilização sem manutenção do motor ou dos aviónicos. A sua aquisição e manutenção devem ser economicamente viáveis.
- Devem ser capazes de voar rapidamente em caso de

Os aviões de observação e ataque, Grumman OV-1 Mohawk, foram amplamente utilizados na Guerra do Vietname e, mais tarde, noutras partes do mundo.

Empresa Sul-Africana Produz

NOVA AERONAVE DE COIN

EQUIPA DA ADF

O primeiro avião de vigilância e ataque de precisão Mwari, originalmente conhecido como AHRLAC, foi avistado em Moçambique, com marcas moçambicanas.

Em Março de 2023, a DefenceWeb informou que o avião, que pode ser utilizado em operações de contra-insurgência ou COIN, foi visto na província de Cabo Delgado. Os dados de localização do voo mostraram-no a voar em torno de Nacala, no final de Janeiro de 2023.

O Mwari é um novo avião de vigilância e ataque de precisão fabricado na África do Sul.

GRUPO PARAMOUNT

AHRLAC é a abreviatura de advanced high performance reconnaissance light aircraft (avião ligeiro de reconhecimento avançado de alto desempenho, em Inglês). Segundo a DefenceWeb, este é o terceiro AHRLAC construído, depois de dois protótipos, e é uma das duas aeronaves de pré-produção. Voou pela primeira vez em Abril de 2022.

As aeronaves estão a ser produzidas pela Paramount Aerospace Industries, da África do Sul. Em Setembro de 2022, a Paramount declarou que quatro aeronaves estavam na linha de produção na fábrica do aeroporto de Wonderboom, perto de Pretória, e que havia encomendas de nove aeronaves a dois clientes. O avião foi concebido para competir com outras pequenas aeronaves a hélice, nomeadamente o bem-sucedido Embraer A-29 Super Tucano, fabricado no Brasil. Existem mais de 260 Super Tucanos em serviço em todo o mundo, incluindo na Mauritânia e na Nigéria.

O Mwari está a ser desenvolvido há mais de uma década. É o primeiro avião militar tripulado recentemente concebido na África do Sul desde que o helicóptero de ataque Rooivalk entrou em serviço em 1999. A produção foi adiada em Fevereiro de 2019 na sequência de problemas que incluíam disputas contratuais, de propriedade intelectual e de financiamento. Foi desenvolvido um plano de recuperação e a produção foi retomada em Setembro de 2022.

O Mwari é comercializado como uma alternativa relativamente barata aos aviões militares de topo de gama para vigilância, patrulha marítima e operações de contra-insurgência. Também pode ser utilizado para treinos. Tem um tecto de serviço de até 9,5 quilómetros e oferece uma velocidade máxima de cruzeiro de 460 quilómetros por hora, um alcance de missão de mais de 1.000 quilómetros com munições e um tempo de voo total de até 6,5 horas.

Os funcionários da empresa afirmam que a aeronave também oferece uma capacidade de descolagem e aterragem curta, com trem de aterragem retráctil optimizado para pistas de aterragem ou locais semi-preparados e não preparados. A aeronave apresenta uma configuração invulgar de motor de dupla lança, de um só propulsor e de asa alta montada para a frente. A empresa anunciou planos para vender os aviões por cerca de 10 milhões de dólares cada, o que é comparável a aeronaves de COIN semelhantes vendidas noutras partes do mundo.

A página da internet The National Interest noticiou que o Mwari está a ser comercializado especificamente para os países africanos. O site citou a empresa dizendo: “Os tipos de ameaças que os países de todo o mundo enfrentam mudaram significativamente nos últimos anos. Muitas das ameaças que enfrentam não justificam o custo operacional de caças rápidos.”

A empresa também tem planos para construir uma segunda aeronave, o Bronco II, que foi concebido para ser rapidamente desmontado, transportado e remontado no terreno por uma pequena equipa. A empresa planeia construir o Bronco II em Crestview, Florida, nos Estados Unidos.

O Rockwell OV-10 Bronco foi introduzido em 1959. A Força Aérea Real Marroquina adquiriu seis deles para operações de contra-insurgência.

Dois pilotos preparam-se para pilotar uma aeronave de ataque ligeiro Super Tucano recém-chegada. AFP/GETTY IMAGES

emergência.

- Devem ser suficientemente resistentes para sobreviver a aterragens bruscas em terrenos difíceis e não pavimentados. Idealmente, devem ser capazes de executar descolagens e aterragens curtas em pistas improvisadas.
- Devem ser simples de pilotar. Os procedimentos operacionais simples facilitam a formação dos pilotos. A simplicidade de operação também facilita a manutenção da aeronave — um ponto crítico para manter uma frota aérea operacional.
- Estas aeronaves devem ter a capacidade de atingir velocidades baixas de "espera," combinadas com uma boa autonomia e um bom consumo de combustível.
- Devem ser capazes de aceder rapidamente a zonas remotas, apoiando simultaneamente as tropas com reforços e abastecimentos.

Os programas de COIN tornaram-se cada vez mais importantes no final do século XX, quando as guerras assimétricas passaram a ser a norma. Alguns peritos afirmam que os drones poderão, no futuro, substituir as aeronaves de COIN tripuladas.

Key Aero diz que é demasiado cedo para assumir que os drones acabarão por substituir os aviões de COIN: "Por um lado, os drones não são necessariamente a 'opção mais barata,' como geralmente se supõe. Um relatório recente do ... Centro de Estudos Estratégicos e Internacionais observou que, a longo prazo, os drones podem custar tanto como os aviões tripulados. Os custos anuais de pessoal para um [drone] ISR MQ-9 Reaper, por exemplo, rondam os 3 milhões de dólares."

Doug Barrie, do Instituto Internacional de Estudos Estratégicos, disse a Key Aero que as comparações de custos entre drones e aeronaves de COIN tripuladas podem ser enganadoras.

Inicialmente, disse, um avião tripulado de COIN vai ser mais caro. "Mas isso não tem em conta a formação, os satélites necessários a manter em órbita para que um [drone] funcione ou o apoio de retaguarda para a operação e exploração." E, segundo ele, com um drone, "a não ser que se tenha uma ligação por satélite, estamos limitados a uma ligação de dados em linha directa de visão. É preciso investir numa capacidade de satélite ou pedir a alguém que o faça por nós."

Smith disse à ADF que é "quase certo" que os drones vão dominar o domínio aéreo das operações de contra-insurgência no futuro, mas ainda há necessidade de aeronaves ligeiras de ataque.

"Isso não significa necessariamente que as aeronaves ligeiras e tripuladas não terão lugar no futuro; significa apenas que a sua prevalência será significativamente menor," afirmou. "As aeronaves tripuladas continuarão a ser a principal ferramenta para operações em espaços aéreos contestados. As aeronaves tripuladas são úteis quando é necessário um certo grau de intervenção humana imediata no processo de tomada de decisões. As aeronaves tripuladas tendem a ser mais rápidas, por isso, quando é necessária uma resposta rápida a uma situação em desenvolvimento, os drones não são realmente a melhor opção." ❑

PARTILHANDO O FARDO

PAÍSES ESTUDAM FORMAS DE SATISFAZER AS NECESSIDADES DO TRANSPORTE AÉREO ESTRATÉGICO DO CONTINENTE

EQUIPA DA ADF

Dois C-130H Hercules entregues às Forças Armadas da Nigéria estão na linha de voo em Niamey. O C-130 continua a ser o avião de transporte militar mais popular do mundo devido ao seu design e durabilidade.

SARGENTO TÉCNICO STEPHANIE LONGORIA/FORÇA AÉREA DOS EUA

Quando as forças de manutenção da paz do Sudão do Sul saíram de um avião de transporte militar C-27J Spartan da Força Aérea do Quénia, na República Democrática do Congo (RDC), estavam a cumprir uma promessa.

O Presidente do Sudão do Sul tinha prometido enviar 750 soldados para participarem na Força Regional da Comunidade da África Oriental. A sua chegada a Goma, a 2 e 3 de Abril de 2023, significou que a missão, concebida para trazer a paz ao volátil leste da RDC, tinha atingido o seu pleno desenvolvimento.

Para o Sudão do Sul, um país que tem acolhido forças de manutenção da paz estrangeiras desde a sua independência, a capacidade de enviar tropas para o estrangeiro foi um marco importante.

"Estamos muito orgulhosos hoje, porque a bandeira da República do Sudão do Sul vai ser hasteada como uma região que continua a contribuir para a estabilidade e a paz," disse a então Ministra da Defesa e dos Assuntos dos Veteranos, Angelina Teny, antes do destacamento. "Esta é uma grande oportunidade para mudarmos a imagem deste país."

Mostrou também a importância das parcerias de transporte aéreo. O destacamento poderia não ter sido possível sem o apoio da Força Aérea do Quénia. A KAF também transportou 100 soldados do Burundi para a RDC, em Março de 2023.

Durante anos, as missões de manutenção da paz foram prejudicadas pela falta de mobilidade aérea. Os países simplesmente não conseguiam deslocar tropas e equipamento para onde eram necessários em tempo útil.

"O transporte aéreo estratégico é um activo com que todas as nações sonham, mas ter esse equipamento é bastante caro," o Comandante da KAF, Major-General John Mugaravai Omenda, disse à ADF. "E olhando para o nosso [produto interno bruto], geralmente em África, é um desafio operar transporte aéreo estratégico."

Para resolver este problema, os países estão a procurar formas inovadoras de adquirir aeronaves, de as manter e de reunir recursos. Para o continente, esta pode ser a diferença entre intervir a tempo de travar uma crise e chegar demasiado tarde.

OS DESAFIOS

Muitos governos dos 30 milhões de quilómetros quadrados de África são responsáveis por grandes massas de terra com infra-estruturas rodoviárias, ferroviárias ou portuárias limitadas. Isso representa um problema, por vezes, designado por "tirania da distância."

O continente possui 204 quilómetros de estradas por cada 1.000 quilómetros quadrados, cerca de 22% da média mundial. Apenas cerca de um quarto das estradas são pavimentadas. As infra-estruturas não estão distribuídas uniformemente, o que significa que os centros populacionais desenvolvidos, muitas vezes, estão longe das zonas de conflito em regiões remotas.

"A nossa região é vasta [e] caracterizada por infra-estruturas de transporte limitadas, pelo que requer

Membros da Força Regional da Comunidade da África Oriental cumprimentam os membros das Forças de Defesa do Povo do Sudão do Sul, em Goma. FORÇA REGIONAL DA COMUNIDADE DA ÁFRICA ORIENTAL

Comandante da Força Aérea do Quénia, Major-General John Mugaravai Omenda EQUIPA DA ADF

mecanismos eficazes de mobilidade aérea para vencer distâncias, apoiar o reabastecimento das tropas no teatro de operações... e prestar assistência humanitária," o Tenente-General da Força Aérea do Ruanda, Jean Jacques Mupenzi, disse à revista Air & Space Forces.

Quando essa mobilidade aérea não está disponível, os resultados podem ser devastadores.

Em 2012, quando os insurgentes tentaram tomar o Mali, uma intervenção da Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental foi adiada durante meses devido à falta de transporte aéreo. Atrasos semelhantes ocorreram na região sudanesa de Darfur em 2010, quando as tropas da União Africana ficaram em terra enquanto o conflito explodia. Por fim, os Países Baixos intervieram para fornecer o transporte aéreo necessário.

Uma vez chegados a um país, a falta de estradas torna a sustentação das tropas um desafio. Durante a missão da ONU no Mali, as forças de manutenção da paz passaram semanas a transportar mantimentos através de colunas de camiões da capital, Bamako, para postos remotos em locais como Tombuctu. Um antigo comandante de sector recordou o "pesadelo logístico" de enfrentar tempestades de poeira, inundações e pedras que furam os pneus para transportar os abastecimentos através do país.

"Normalmente, diz-se que as operações conduzem a logística, mas penso que, em África, a logística conduz as operações, porque as operações devem basear-se na logística disponível," disse o Brigadeiro-General David Baburam (reformado), antigo chefe do Apoio à Missão da UA. "Não se pode levar as tropas para o local A ou B se não se dispuser de meios de transporte aéreo para as levar até lá. Não é possível manter as tropas na área operacional durante três meses se não as pudermos alimentar."

ENCONTRAR A PLATAFORMA CERTA

As duas grandes categorias de transporte aéreo são o estratégico e o táctico. O transporte aéreo estratégico é efectuado por grandes aviões concebidos para transportar tropas e equipamento pesado para um determinado local. O transporte aéreo táctico envolve aviões mais pequenos ou helicópteros que abastecem as tropas durante um destacamento.

Para os requisitos de transporte estratégico mais pesados, definidos pelo Centro de Estudos Estratégicos de África (ACSS) como capazes de transportar equipamento para uma brigada, as opções são limitadas. Estas aeronaves, com cargas úteis máximas que variam entre 45.000 e 136.000 quilogramas, são dispendiosas de adquirir e manter. Um C-17 Globemaster pode custar mais de 300 milhões de dólares, com aproximadamente o mesmo montante necessário para reparações e manutenção durante o seu ciclo de vida.

Para a maioria das operações de manutenção da paz e de resposta a emergências no continente, a capacidade média de transporte aéreo é a mais prática. O ACSS define-a como capaz de transportar um a dois batalhões e o seu equipamento para um local em várias viagens ao longo de 14 dias. Estas aeronaves têm uma carga útil de 9.000 a mais de 36.000 quilogramas e são mais económicas.

Para satisfazer esta necessidade, alguns países recorrem ao C-130, um avião construído pela primeira vez em 1957, que provou ser fiável e económico. Actualmente,

Membros das Forças de Defesa do Povo do Sudão do Sul chegam ao Aeroporto Internacional de Goma, na República Democrática do Congo, para serem destacados. AFP/GETTY IMAGES

o C-130 é o avião de transporte mais popular utilizado pelas forças aéreas de todo o mundo. Há 858 C-130s ou o L-100 relacionado em uso, constituindo 20% da frota global de transporte militar.

Numa análise das diferentes plataformas, o Major da Força Aérea dos EUA, Ryan McCaughan, disse que o C-130 é o mais adequado para missões regionais devido ao seu alcance de mais de 2.700 quilómetros, à capacidade de transportar 19.000 quilogramas de carga e à sua capacidade de aterrar em ambientes difíceis.

"O C-130 é adequado para África," escreveu McCaughan numa análise de 2019. "Principalmente em termos de capacidade de carga, tempo de voo e capacidade de pouso em superfície não melhorada, este activo fornece a resposta para uma região." Dez países africanos pilotam o avião.

UM ESFORÇO COMUM

As nações estão a estudar formas de se associarem para maximizarem os seus recursos. Um projecto da União Africana é a criação de um Centro de Comando de Mobilidade Aérea Africana que incluiria um mecanismo de partilha de transporte aéreo. Este mecanismo ofereceria uma forma de utilizar os recursos de transporte aéreo do continente para apoiar os requisitos de paz e segurança.

De acordo com o plano, as nações com capacidades aéreas concordariam em prestar apoio quando solicitadas. Os aviões poderiam ser utilizados para transportar tropas ou equipamento para uma operação de segurança, para evacuar pessoas durante uma crise humanitária ou para transportar ajuda em resposta a uma catástrofe natural.

TRANSPORTE MILITAR AVIÕES A NÍVEL MUNDIAL

TIPO	FROTA ACTIVA	PARTILHA
C-130/L-100	858	20%
King Air	289	7%
C295/CN235	284	7%
C-17	281	6%
An-24/26	221	5%
11-76	206	5%
An-30/32	141	3%
Cessna 208	129	3%
Y-8	116	3%
A400M	109	2%
Outros	1.655	39%
TOTAL	**4.289**	**100%**

Fonte: World Air Forces 2023

"O C-130 é adequado para África. Principalmente em termos de capacidade de carga, tempo de voo e capacidade de pouso em superfície não melhorada, este activo fornece a resposta para uma região."

~ Major Ryan McCaughan, da Força Aérea dos EUA

Um C-130 da Força Aérea da África do Sul voa a partir da Base Aérea de Waterkloof. REUTERS

Um avião de transporte militar Spartan C-27J da Força Aérea do Quénia aterra em Goma, na República Democrática do Congo, com tropas do Sudão do Sul para participar numa missão de intervenção regional.
FORÇA REGIONAL DA COMUNIDADE DA ÁFRICA ORIENTAL

"Penso que o sonho de todos os africanos é ver um avião africano com todas as bandeiras africanas na cauda, a voar por todo o continente, prestando ajuda e apoio aos africanos," disse o Coronel Kais Sghaier, da Força Aérea Tunisina, durante uma conferência de 2022 no Botswana, onde um grupo de trabalho discutiu o centro de comando.

Estes acordos têm sido bem-sucedidos noutras partes do mundo. Por exemplo, o Centro de Coordenação de Movimentos da Europa, sediado nos Países Baixos, é uma parceria de 28 nações que fornece transporte aéreo, transporte marítimo, reabastecimento aéreo e transporte terrestre aos países-membros.

Os países também estão a analisar a necessidade de criar mecanismos de partilha de transporte aéreo a nível regional, em particular para apoiar a Força Africana em Estado de Alerta, que está alinhada com as comunidades económicas regionais. A força está mandatada para responder a crises em apenas 14 dias, mas, muitas vezes, não tem conseguido cumprir esse prazo.

"Na nossa comunidade económica regional, a Comunidade para o Desenvolvimento da África Austral, enfrentamos muitas catástrofes e crises e não temos a capacidade de transporte aéreo necessária," o Major-General Hendrick Thuthu Rakgantswana, chefe da aviação do Botswana, disse à revista Air & Space Forces. "Portanto, isso significa que agora temos de nos unir e juntar os nossos recursos."

Esta cooperação foi demonstrada em 2022 e 2023, quando Zâmbia e Angola forneceram transporte aéreo para transportar pessoal e equipamento para a Missão da Comunidade para o Desenvolvimento da África Austral em Moçambique.

"Este mecanismo é a resposta — só temos agora de o adaptar às estruturas existentes," disse Rakgantswana.

Os países também estão a procurar formas de reunir recursos para aumentar o poder de compra. Uma ideia é que um grupo de nações se junte para comprar uma pequena frota de aviões de transporte que seriam propriedade comum e operados conjuntamente. Esta ideia segue o modelo da Ala de Transporte Aéreo Pesado da Capacidade de Transporte Aéreo Estratégico, com sede na Hungria, uma parceria de 12 países que partilha recursos aéreos.

Durante o Simpósio dos Chefes das Forças Aéreas Africanas de 2023, em Dakar, no Senegal, os líderes aéreos manifestaram optimismo quanto ao desenvolvimento de tais parcerias e esforços conjuntos.

"Se tudo melhorar, penso que podemos estabelecer parcerias com outras nações, porque é essa a ideia deste fórum: tentar reunir todos estes recursos para uso comum e aplicá-los sempre que for necessário," disse Omenda, do Quénia. "Por isso, sim, [as aeronaves] são caras, são poucas, mas com a colaboração entre as nações podemos conseguir." ❑

AS **FANTÁSTICAS POSSIBILIDADES** DOS

DRONES

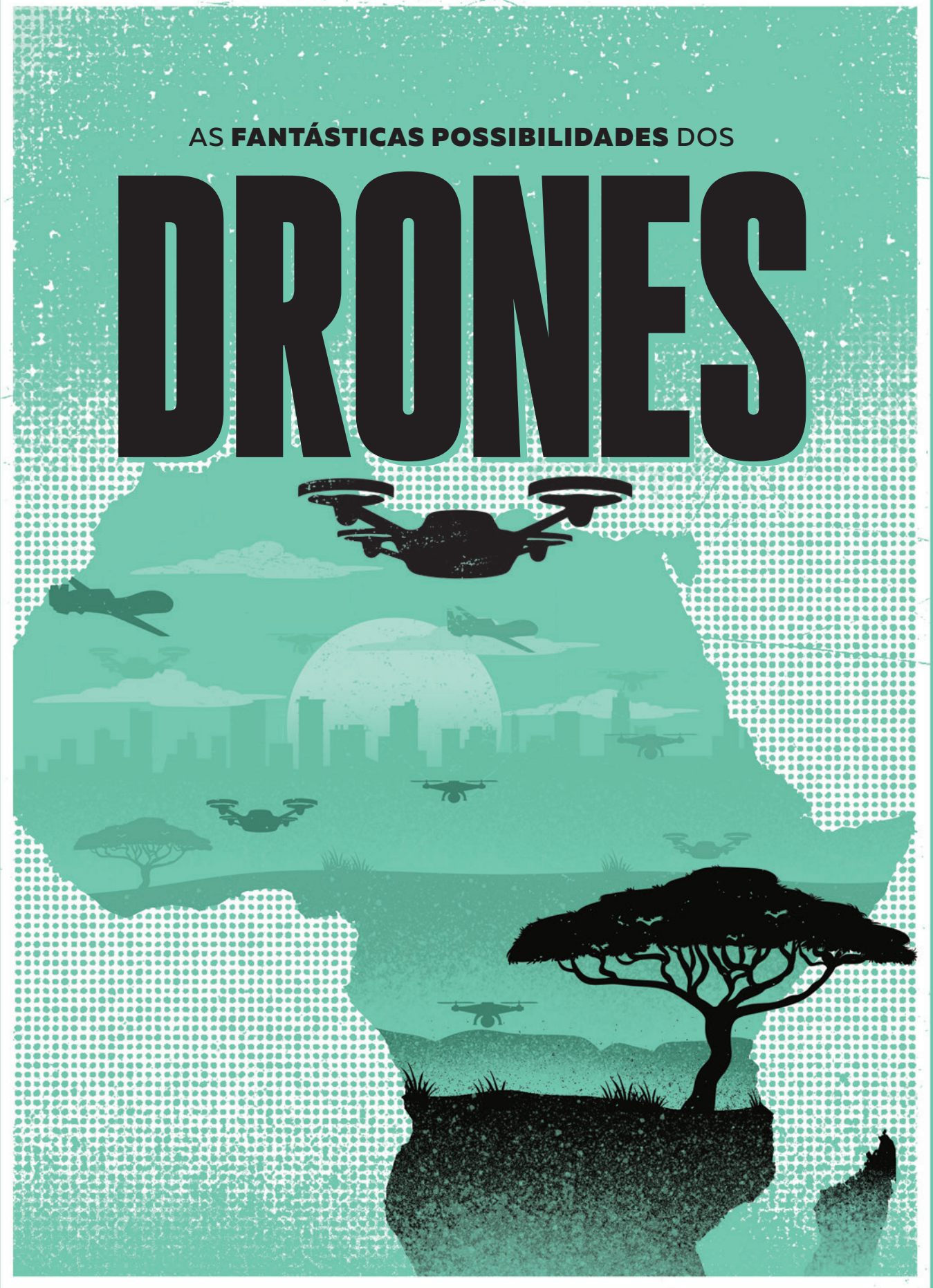


ILUSTRAÇÃO DA ADF

OS **VANT** SÃO VALIOSOS NA DEFESA, MAS OS SEUS RISCOS INCLUEM ATAQUES EXTREMISTAS E A UTILIZAÇÃO DA INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL

EQUIPA DA ADF

A Nigéria utiliza drones nos postos fronteiriços para aumentar a segurança ao longo da sua fronteira porosa e para identificar potenciais ameaças quando estas ainda estão a vários quilómetros de distância.

Os drones Orion, fabricados pela empresa franco-americana Elistair, funcionam na extremidade de um cabo de Kevlar de 100 metros. O cabo fornece energia para um máximo de 50 horas de voo e uma comunicação segura e sem interferências com os operadores. Os drones fazem parte da frota de veículos não tripulados da Nigéria, que faz do país um dos principais actores do continente na tecnologia de drones.

É provável que os terroristas que as autoridades nigerianas procuram os estejam a observar com os seus próprios drones. Segundo os analistas, grupos terroristas como o Boko Haram e a sua ramificação, a Província da África Ocidental do Estado Islâmico, utilizam-nos para recolher informações, ao mesmo tempo que experimentam transformar drones baratos e disponíveis no mercado em dispositivos explosivos improvisados (DEI) voadores que podem utilizar para lançar ataques contra alvos civis e militares.

A Nigéria é representativa do continente africano em geral, uma vez que a rápida proliferação da tecnologia de drones indicia uma iminente corrida ao armamento. Os drones já estão a remodelar a forma como as forças armadas, de Marrocos à África do Sul, protegem os seus cidadãos, vigiam as suas costas, combatem a caça furtiva de animais selvagens e muito mais.

O crescimento da tecnologia de drones de nível militar é paralelo à disponibilidade acelerada de drones comerciais de nível civil, muitos deles fabricados e comercializados pela China, que têm o potencial de serem transformados em armas por grupos extremistas.

"É uma tecnologia pouco sofisticada que ganha sofisticação rapidamente," Adam Rosman, director-geral da fabricante sul-africana de drones, Aerial Monitoring Solutions, disse à ADF. "Há muitas possibilidades em África."

QUEM TEM DRONES?

Os primeiros drones utilizados em África surgiram em 1978, lançados pela África do Sul para monitorizar a guerra civil na então Rodésia. A África do Sul produziu os primeiros drones do continente, também conhecidos como veículos aéreos não tripulados (VANT), no final da década de 1980. A utilização de drones modernos começou em 2001, quando o Botswana encomendou uma série de VANT Silver Arrow Micro-V de fabrico israelita. Desde então, os drones tornaram-se cada vez mais uma tecnologia imprescindível para os governos de todo o continente.

Os drones estão a ser utilizados por forças armadas em toda a África que procuram uma forma de baixo custo para aumentar as suas capacidades no ar, em terra e na água. AFP/GETTY IMAGES

Quase todos os países do continente utilizam drones de alguma forma. Na maioria dos casos, essas utilizações são pacíficas — desde a entrega de material de saúde a comunidades remotas até à monitorização de reservas da vida selvagem ameaçadas por caçadores furtivos. A pandemia da COVID-19 chamou a atenção para a capacidade nascente de drones em África quando os países utilizaram drones aéreos e terrestres para fornecer informações

"O CONTINENTE AFRICANO ESTÁ A TORNAR-SE UM LOCAL-CHAVE PARA A ADAPTAÇÃO DE DRONES PARA MUITOS FINS MILITARES E NÃO MILITARES."

— **Nichola Heras**, director sénior de estratégia e inovação no New Lines Institute for Strategy and Policy

O drone Bayraktar TB2 da Turquia, que foi utilizado durante a guerra civil na Líbia, atraiu o interesse de vários países africanos que pretendem acrescentar tecnologia de drones aos seus arsenais. AFP/GETTY IMAGES

vitais de saúde pública e para monitorizar os confinamentos.

"O continente africano está a tornar-se um local-chave para a adaptação de drones para muitos fins militares e não militares," Nichola Heras, director sénior de estratégia e inovação do New Lines Institute for Strategy and Policy, disse à ADF.

Os países são menos transparentes quanto à utilização de drones no que respeita às suas forças armadas. Os críticos afirmam que essa falta de transparência suscita preocupações quanto ao facto de os drones estarem a ser utilizados de acordo com as normas internacionais em matéria de direitos humanos e com as regras tradicionais de combate.

"Isso impede debates abertos sobre a utilização militar de drones em África," comentou a organização de paz PAX, sediada nos Países Baixos, num relatório sobre a utilização de drones no continente. O relatório da PAX apresenta uma lista de 20 países do Norte de África, do Sahel e do Corno de África que adquiriram drones militares. O Marrocos também os fabrica.

"Um número incontável de drones está cada vez mais a monitorizar e a afectar vidas em todo o Norte de África, no Sahel e no Corno de África," informou a PAX.

Na África Subsaariana, a África do Sul tornou-se outro actor importante na indústria de drones. A África do Sul fabrica drones para venda a outros países e considerou a possibilidade de os destacar ao longo dos seus 5.244 quilómetros de fronteira. A Nigéria também fabrica os seus próprios drones. Os Camarões adquiriram pequenos drones militares em 2018. O Quénia utiliza drones para monitorizar os insurgentes do al-Shabaab na vizinha Somália. A República Democrática do Congo e Moçambique também utilizaram drones em combate.

O Botswana, a Costa do Marfim, o Sudão e a Zâmbia acrescentaram drones tácticos de tamanho médio à sua frota militar. O sucesso dos drones turcos Bayraktar TB2 na guerra civil da Líbia deu visibilidade aos drones armados, e as forças armadas da Etiópia, Marrocos, Ruanda, Togo e Tunísia adquiriram-nos. Angola está a ponderar adicioná-los também.

"A utilização de drones pela Turquia na Líbia demonstrou aos países de rendimento médio e médio-baixo de todo o mundo que os drones lhes proporcionam uma força aérea barata que pode ter um impacto devastador no campo de batalha," afirmou Heras.

UM MULTIPLICADOR DE FORÇAS — COM LIMITAÇÕES

Quer estejam a seguir barcos de pesca ilegal no mar, a perseguir caçadores furtivos numa reserva de vida selvagem ou a lançar ataques contra células terroristas, os drones tornaram-se um multiplicador de forças para as agências de segurança de todo o continente.

"A utilização de SANT [sistemas aéreos não tripulados] representa uma nova iteração da tecnologia digital," escreveu a analista Karen Allen para o Centro de Estudos Estratégicos de África.

O baixo custo da tecnologia de drones em relação a um navio da marinha ou a um caça da força aérea significa que as forças armadas descapitalizadas podem aumentar capacidades gastando pouco dinheiro. Os drones com tecnologia de raios infravermelhos podem ver no escuro, uma ferramenta útil para observar os caçadores furtivos que, muitas vezes, operam a coberto da noite. Também podem pairar sobre um alvo ou mesmo segui-lo durante um período prolongado. O seu perfil pequeno torna-os difíceis de detectar e de abater.

A presença de drones sobre uma embarcação de pesca, ao longo de uma fronteira ou sobre um parque de vida selvagem também pode semear dúvidas na mente dos potenciais maus actores — dúvidas que podem levá-los a interromper as operações ilegais, segundo Rosman.

Apesar das suas capacidades, os drones têm limitações. Podem ser desactivados através de interferência ou pirateados e virados contra os seus operadores. Podem ser imobilizados por tempestades de areia, copas de árvores densas ou nuvens espessas, condições que se encontram habitualmente em África.

Os drones também funcionam durante um período de tempo limitado antes de terem de reabastecer ou recarregar. Isso pode dificultar a cobertura eficaz de grandes distâncias.

"Um drone não é uma bala de prata que vai resolver todos os seus problemas," disse Rosman à ADF. "É preciso ter pessoas no terreno."

Essas limitações são frequentemente ignoradas a favor da mística associada à tecnologia de drones, acrescentou. Os líderes africanos são bombardeados com propostas de países e empresas ansiosos por lhes venderem tecnologia de drones, alguns fazendo promessas que o seu equipamento não consegue cumprir.

Para além disso, os líderes militares esperam, por vezes, que os drones façam coisas de que simplesmente não são capazes, como ver o interior de um tanque.

"É sempre possível saber que filmes andaram a ver," disse Rosman.

A procura de drones mais avançados produziu uma mistura de tecnologia de vários países, incluindo a China, o Irão, Israel e a Turquia. Segundo Rosman, os utilizadores navegam numa miscelânea de software e de línguas.

Líderes militares nigerianos e funcionários da Elistair demonstram os drones Orion que a Nigéria utiliza para a segurança das fronteiras. ELISTAIR

Combatentes de ambos os lados da guerra civil da Líbia utilizaram drones comerciais para vigilância e informação e drones militares para atacar alvos. AFP/GETTY IMAGES

Depois de comprarem a tecnologia, alguns líderes recusam-se a gastar o dinheiro extra para formar os operadores, optando por deixá-los resolver o problema sozinhos. Esta abordagem "faça você mesmo" pode resultar em drones perdidos no fundo do oceano ou numa pilha de destroços no chão. Outras vezes, o equipamento não vai a lado nenhum.

"Há uma enorme quantidade de equipamento neste continente que não está a ser utilizado," disse Rosman.

CORRIDA DE ARMAS DE IA

Na sua corrida para comprar drones, os países africanos poderão em breve tornar-se o campo de ensaio para o próximo passo na tecnologia de drones: a inteligência artificial.

"África é um mercado emergente para esta tendência," disse Heras à ADF. "Quando combinada com potenciais capacidades militares, pode ser um local-chave para a criação de protótipos de drones autónomos em contextos militares."

A guerra civil na Líbia pode já ter dado um vislumbre desse futuro. Com cerca de 1.000 ataques aéreos com drones, a Líbia tornou-se uma montra da sua utilização em combate. O representante especial da ONU para a Líbia, Ghassan Salame, chamou ao conflito "a maior guerra de drones do mundo."

Desse campo de batalha emergiu um relatório das Nações Unidas que sugere que um drone turco Kargu-2 equipado com IA pode ter, nas palavras do relatório, "caçado e combatido remotamente" soldados inimigos sem ordens de operadores humanos.

O criador do Kargu-2 descreve o drone quadricóptero como tendo sido concebido para pairar sobre um alvo com navegação totalmente autónoma e capacidades de ataque de precisão. A acção de ataque requer a intervenção de um manipulador humano, segundo o site do Kargu-2.

No entanto, não está claro se foi assim que o ataque realmente aconteceu, de acordo com o relatório da ONU.

"Uma vez em retirada, foram sujeitos a um assédio contínuo por parte dos veículos aéreos de combate não tripulados e dos sistemas de armas autónomas letais," escreveram os autores do relatório.

Zachary Kallenborn, investigador a tempo parcial do Programa de Tecnologia Estratégica, do Centro de Estudos Estratégicos e Internacionais, que estuda os drones, disse ao The New York Times que o relatório sugeria que, pela primeira vez, um sistema de armas com capacidade de IA encontrou e atacou pessoas de forma independente.

Kallenborn disse à ADF que já existem todas as componentes necessárias para criar um drone deste tipo.

O FUTURO: ATAQUES EM ENXAME

A experiência da Líbia com drones é única no continente, de acordo com Brendan Cannon, que estuda as implicações da tecnologia dos drones na Universidade Khalifa, nos Emirados Árabes Unidos. Mas esse poderá não ser o caso durante muito mais tempo.

"Eu diria que a corrida ao armamento está a acontecer, mas o seu início está a ser lento por razões relacionadas com as limitações de recursos e a disponibilidade de drones," disse Cannon à ADF num e-mail. Quando essa corrida ao armamento começar, pode ser vantajosa para os grupos extremistas se os países não tiverem cuidado, acrescentou. Os drones disponíveis no mercado podem ser transformados em armas, apesar de poderem transportar apenas cargas leves.

"Isso dar-lhes-á potencialmente uma vantagem para levarem a cabo ataques armados (ainda que em pequena escala) contra alvos suaves, mas altamente visíveis do poder do Estado, como palácios presidenciais ou esquadras da polícia, devido à inadequada ou inexistente defesa aérea na maioria dos Estados," afirmou Cannon.

Segundo Kallenborn, os avanços no software podem ajudar os extremistas a combater a tecnologia de nível militar dos governos, utilizando dezenas ou centenas de drones disponíveis no mercado para criar ataques em "enxame.

Pela primeira vez na história, a tecnologia dos drones criou a possibilidade de actores não estatais controlarem os céus de uma determinada área, disse Kallenborn à ADF.

Allen sugeriu que os países combatam a potencial corrida às armas de drones, monitorizando de perto e possivelmente restringindo as importações de tecnologia de drones — uma táctica que outros analistas consideram difícil de executar eficazmente, dadas as fronteiras porosas do continente e as muitas utilizações legítimas dos drones comerciais. Os grupos poderiam importar drones de corrida, por exemplo, e convertê-los em DEI voadores, disse Rosman.

"Actualmente, não existe um contra-ataque eficaz à utilização de drones desta forma," afirmou Heras. "Os efeitos das forças não-estatais que utilizam grandes frotas de drones comerciais pequenos, altamente móveis e de baixo perfil contra a maioria das forças armadas africanas devem manter os estados-maiores de todo o continente acordados à noite." ❑

MANTENDO A FROTA

EM CONDIÇÕES DE VOAR

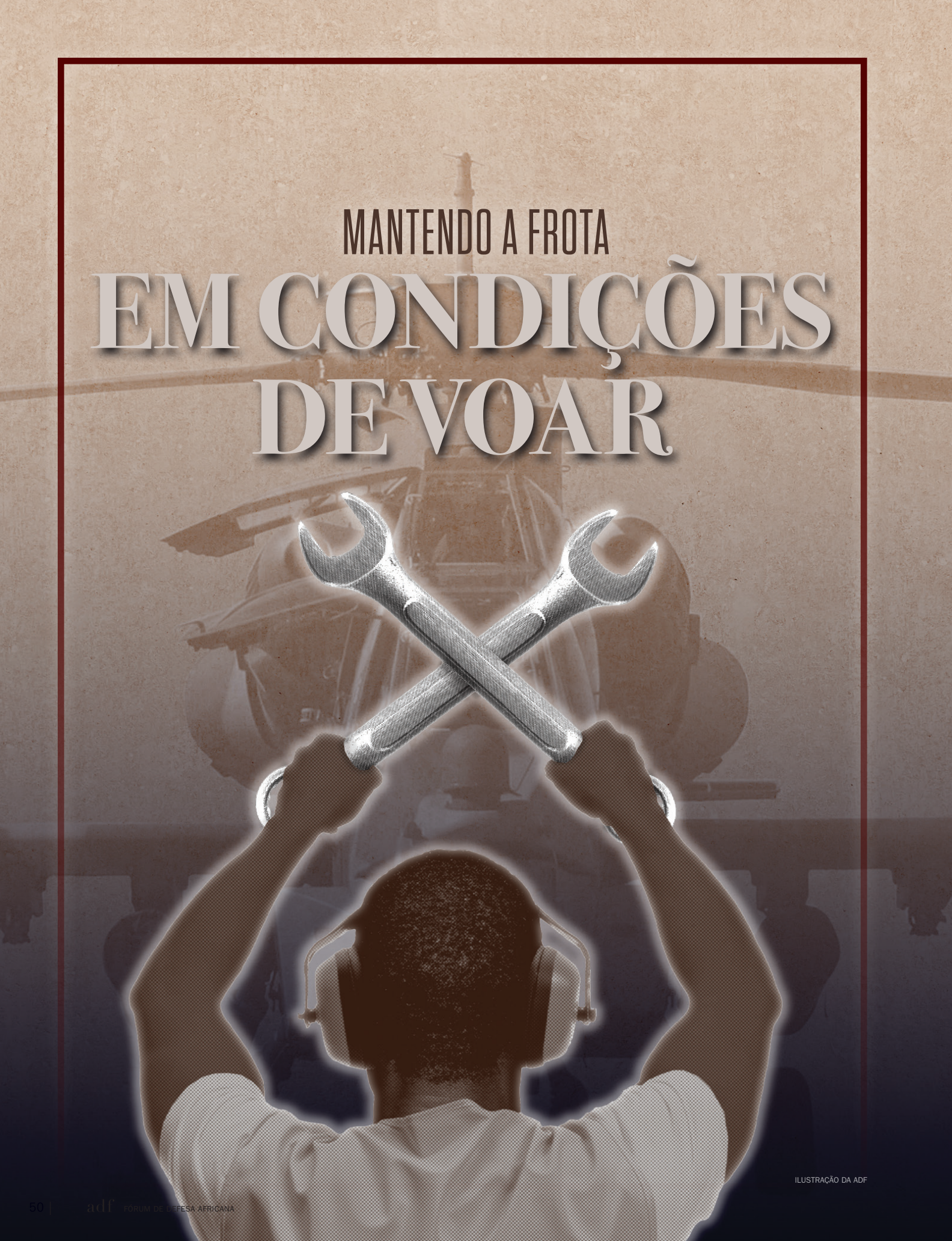


ILUSTRAÇÃO DA ADF

O custo, as Peças e a Formação Necessários para a Manutenção das Aeronaves são, Muitas Vezes, Ignorados Até Ser Demasiado Tarde

EQUIPA DA ADF

A Força Aérea da África do Sul é uma das maiores da África Subsaariana. A sua frota de caças de combate é uma das mais avançadas do continente, sendo composta por Saab JAS 39 Gripens. A frota aérea inclui 15 helicópteros de ataque.

Mas, a partir de meados de 2023, metade dos Gripens ficaram imobilizados. E os helicópteros mais importantes da frota, os helicópteros de transporte Oryx e os helicópteros de ataque Rooivalk, também ficaram em grande parte imobilizados.

Das 11 aeronaves da frota Rooivalk, apenas quatro estavam em condições de ser utilizadas e sete estavam fora de serviço ou em manutenção, reportou a defenceWeb. Dos 23 motores da frota, apenas 13 estavam operacionais.

A situação dos helicópteros Oryx era igualmente sombria. Da frota de 39 helicópteros, apenas sete estavam operacionais. Treze estavam num centro de manutenção estatal e 19 estavam nos esquadrões aguardando manutenção.

O problema era o subfinanciamento da manutenção e do serviço. Os Rooivalks estavam a meio de uma revisão de 15 anos dos sistemas de motor e transmissão, mas as autoridades governamentais disseram que não havia fundos suficientes para fazer mais do que a revisão de quatro motores. Não é provável que a situação da frota de helicópteros da força aérea melhore num futuro próximo, uma vez que o seu orçamento para 2023-2024 sofreu um corte de 30%.

As autoridades suspenderam a frota de Gripen em Agosto de 2021, depois de os cortes orçamentais terem deixado a força aérea sem um contrato de manutenção. Sem manutenção, não foram aprovados para voo, deixando o país sem o seu principal avião de combate.

O serviço de notícias AeroTime informou que um novo contrato entrou em vigor em Setembro de 2022 — mas numa base limitada. Após negociações entre a agência de aquisições militares do país e as empresas de

Um conselheiro da Força Aérea dos EUA fala com aviadores djibutianos sobre a manutenção do avião L-410 Turbolet, em Djibouti.

SARGENTO TÉCNICO IAN DEAN/FORÇA AÉREA DOS EUA

manutenção Saab, da Suécia, e GKN, do Reino Unido, as duas partes chegaram a um acordo. O contrato de três anos apoia apenas 13 da frota total de 25 caças Gripen. Os restantes 12 caças foram desactivados.

PROBLEMA COMUM

É um problema comum aos países que pretendem construir uma força aérea: comprar aeronaves, mas não orçamentar o custo de os manter no ar. Ou não orçamentam dinheiro suficiente para a manutenção ou são forçados a cortar nas despesas. Como as forças aéreas são normalmente os ramos mais pequenos das forças armadas em África, há uma falta constante de financiamento para manter uma frota aérea viável e útil. E isso começa, dizem os investigadores, com o facto de os países comprarem aeronaves erradas.

Em "African Airpower: a concept," um documento de 2020, o autor e educador, Stephen Burgess, escreveu que muitas forças aéreas "lutam para manter frotas díspares de aeronaves operacionais." E acrescentou: "Embora as frotas possam parecer razoavelmente boas no papel, a maioria das aeronaves é frequentemente imobilizada devido a uma manutenção insuficiente ou à falta de peças sobressalentes."

Outro problema, disse ele, era algo conhecido como "uma frota de uns" — uma frota composta por apenas um ou dois de demasiados tipos de plataformas.

O Comandante da Força Aérea do Quénia, Major-General John Mugaravai Omenda, disse que esse problema é comum. Durante o Simpósio dos Chefes das Forças Aéreas Africanas de 2023 em Dakar, Senegal, ele disse à ADF que pode ser difícil manter e obter peças para a grande variedade de aeronaves militares do seu país.

"A variedade (de aeronaves) é o primeiro desafio," disse. "Por isso, temos de procurar peças sobressalentes em todo o lado. A maior parte desses activos estão envelhecidos e o apoio para os mesmos está a diminuir rapidamente. Isso torna um pouco difícil a aquisição destas peças e de formação dos técnicos para as manter."

DEMASIADAS PLATAFORMAS

O Relatório das Forças Aéreas Mundiais de 2023 mostra a dimensão do problema do número excessivo de plataformas nas forças aéreas africanas. O continente possui 54 países, mas apenas 28 têm forças aéreas. Existe uma enorme variedade de frotas. Alguns exemplos:

- A **Zâmbia,** considerada como tendo uma das melhores forças aéreas da África Austral, tem uma frota total de cerca de 100 aeronaves, com 16 plataformas diferentes. Destas plataformas, três têm apenas uma aeronave; quatro plataformas têm apenas duas.
- A **Tanzânia** tem cerca de 40 aeronaves, com 14 plataformas. Três plataformas têm uma aeronave cada; outras sete plataformas têm apenas duas.
- O **Quénia** tem cerca de 80 aeronaves, com 18 plataformas. Oito das suas plataformas não têm mais de três aeronaves.

Ter demasiadas plataformas cria uma série de problemas. É difícil armazenar peças sobresselentes suficientes para tantas aeronaves diferentes. Cada tipo tem os seus próprios problemas de manutenção e exige uma formação especial para a sua reparação. Muitos têm de ser enviados para outros países para serem reparados. Muitas vezes, as peças sobresselentes já não estão disponíveis. E é difícil formar pilotos para pilotar tantos tipos de aeronaves.

Um piloto de A-29 Super Tucano efectua uma inspecção antes do voo na Base Aérea de Moody, nos Estados Unidos, em Setembro de 2021. Depois de mais de um ano de formação, o último lote de aeronaves estava a ser enviado para a Nigéria.

AVIADORA SÉNIOR REBECKAH MEDEIROS/FORÇA AÉREA DOS EUA

Mecânicos dos EUA e da Nigéria trabalham para restaurar um dos aviões de transporte C-130 da Nigéria, num compromisso entre exércitos.
TENENTE- CORONEL DAVID MACKENZIE/FORÇA AÉREA DOS EUA

Num relatório intitulado "Building Africa's Airlift Capacity: A Strategy for Enhancing Military Effectiveness," os autores Birame Diop, David Peyton e Gene McConville escreveram: "Para além dos custos elevados, as plataformas de transporte aéreo necessitam de apoio a longo prazo. O custo do ciclo de vida dos sistemas de transporte aéreo, incluindo as despesas de manutenção, combustível e tripulação, excede frequentemente o preço de compra inicial de cada aeronave. Se estes custos não forem tidos em conta, as aeronaves estão frequentemente fora de serviço ou não cumprem as normas de segurança."

Burgess observou que algumas das forças aéreas africanas também têm problemas com o pessoal.

"Um desafio menos falado é a retenção," escreveu. "Poucas forças aéreas africanas têm compromissos de serviço. Em muitos países, assim que um aviador recebe formação adequada em disciplinas aeroespaciais essenciais, torna-se extremamente comercializável para a indústria aeroespacial civil e separa-se do serviço. Assim, as forças aéreas ficam com um número inadequado de aviadores motivados, muitos dos quais estão a fazer um trabalho admirável com formação insuficiente. O resultado é inevitável: frotas em grande parte imobilizadas, fracos registos de segurança de voo e má reputação no seio da estrutura de defesa."

Numa entrevista à ADF no simpósio de Dakar, o Brigadeiro-General Hermalas Ndabashinze, chefe da Força Aérea do Burundi, disse que uma das suas maiores despesas é a formação de pilotos, normalmente na Europa. A Força Aérea do Burundi é uma das mais pequenas do continente, mas ele disse que a manutenção da sua frota aérea "é um desafio comum" que a maioria das forças aéreas africanas enfrenta. Desde a compra de peças sobresselentes aos fabricantes até ao envio de uma aeronave inteira a um fabricante para uma revisão, "é muito dinheiro, é um desafio."

Burgess escreveu que, "na maioria dos casos, uma força aérea estaria melhor servida operando não mais do que algumas plataformas com o suficiente de cada aeronave para maximizar a eficiência da formação e do fornecimento."

HISTÓRIAS DE SUCESSO

Muitas forças aéreas estão a mudar a sua abordagem de aquisição de aeronaves. Algumas concluíram que precisam de aeronaves mais pequenas e menos dispendiosas. Outras determinaram que precisam de incluir sistemas de manutenção sofisticados nos seus orçamentos de defesa.

CONSTRUÇÃO DE APOIO: Menos de dois anos depois de a Força Aérea Nigeriana ter acrescentado 12 aviões ligeiros A-29 Super Tucano à sua frota, foi concluído na Base Aérea de Kainji um projecto de 38 milhões de dólares para construir novas instalações de apoio para as aeronaves.

As melhorias na base foram realizadas em duas fases principais, com a primeira fase concluída em 2021 para permitir a entrega segura dos primeiros Super Tucanos. Os pequenos aviões de combate tornaram-se uma parte

Conselheiros da Força Aérea dos EUA trabalham com pessoal queniano na recuperação, manutenção e formação de aeronaves, na Base Aérea de Moi, no Quénia.

SEGUNDO-SARGENTO DANIEL GARCIA/FORÇA AÉREA DOS EUA

essencial da guerra da Nigéria contra o grupo terrorista Boko Haram e os insurgentes associados.

O Corpo de Engenheiros do Exército dos EUA supervisionou a construção dos projectos. Algumas das principais actualizações de construção incluem a criação de uma área de armazenamento de munições com armazenamento de munições coberto de terra. A área inclui também uma instalação de manutenção e montagem de munições, uma nova pista de circulação e uma plataforma de carga. As instalações incluem agora salas de planeamento de missões e de reuniões de balanço e um dispositivo de treino de aviação de combate.

A DefenceWeb informou que a Força Aérea Nigeriana também concedeu asas a seis pilotos adicionais do Super Tucano, que constituem o último lote de um total de 24 pilotos treinados para pilotar os A-29.

CENTRO REGIONAL DE MANUTENÇÃO: Marrocos planeia tornar-se um centro de manutenção de aeronaves militares para os países vizinhos e assinou acordos com empresas belgas e norte-americanas para a manutenção e apoio de caças F-16 e aviões de carga C-130 Hercules. Os acordos, segundo a revista Breaking Defense, foram assinados com as empresas belgas, Sabca e Sabena Aerospace, e com a Lockheed Martin, dos EUA. O Marrocos assinou o acordo a 14 de Abril de 2022.

O Marrocos "espera manter o F-16 e o C-130 Hercules não só para a sua força aérea mas também para os países africanos vizinhos que operam estes aviões," disse à Breaking Defense o perito militar marroquino, Abdel Hamid Harfi.

Vários países da região já possuem, ou estão a receber, aviões C-130. A Tunísia tem oito, possivelmente com mais dois a caminho. O Chade, o Egipto, a Líbia e o Níger também utilizam o C-130. O Egipto tem 220 caças F-16 — uma das maiores frotas de F-16 do mundo. Marrocos tem 23 caças F-16 e 12 C-130.

A parceria inclui a construção de um centro de manutenção, reparação, revisão e actualização de 15.000 metros quadrados para aeronaves e helicópteros militares no aeroporto de Benslimane. As instalações permitirão criar cerca de 300 novos postos de trabalho.

CONSTRUÇÃO DO CENTRO DE REVISÃO: Em Abril de 2023, o Presidente do Uganda, Yoweri Museveni, encomendou o primeiro helicóptero de combate Mi-24 revisto localmente no país. A Military Africa informou que a National Enterprise Corp. (NEC), o braço comercial

e de produção das Forças de Defesa Popular do Uganda, efectuou a revisão completa.

O Uganda, juntamente com a NEC e a Pro-Heli International, colocou em funcionamento a fábrica de manutenção, reparação e revisão de helicópteros na Base Aérea de Nakasongola. O Mi-24 é um activo fundamental no arsenal militar do Uganda e tem sido amplamente utilizado em operações de contra-insurgência de grupos rebeldes. O Directório Mundial das Forças Aéreas de 2023 refere que o Uganda possui cinco Mi-24.

A Military Africa informou que a revisão envolveu uma desmontagem completa, seguida de uma inspecção e reparação de todas as suas componentes. Os trabalhadores actualizaram os motores, a aviónica e os sistemas de armas do helicóptero. Os pilotos levaram o helicóptero acabado numa série de voos de teste para garantir que estava totalmente operacional e que podia cumprir as exigências das missões a que se destinava. Os funcionários disseram que a revisão levou 15 meses, em vez do tempo habitual de três anos para uma revisão terceirizada.

O helicóptero recebeu novos filtros de poeira, o que o poderá indicar para futura utilização no estrangeiro. Também foi actualizado para operações diurnas e nocturnas e para ser utilizado contra o roubo de gado e o terrorismo regional.

Um mês antes, o Uganda anunciou que 12 pilotos de helicópteros de ataque Mi-28NE e 52 engenheiros de manutenção tinham concluído um curso de formação de oito meses na Ala da Força Aérea de Soroti.

FORMAÇÃO INCLUÍDA: A Força Aérea Nigeriana adicionou oficialmente um terceiro C-130 Hercules à sua frota de carga numa cerimónia no início de 2023. O pacote incluiu formação em manutenção.

É o último C-130 de um acordo com o governo dos EUA, que entregou o primeiro avião em Janeiro de 2021. A página da internet, Web Military Africa, noticiou que o pacote incluiu a formação de 16 pilotos nigerianos, 19 funcionários de manutenção, cinco bagageiros e um engenheiro de voo. Os pilotos nigerianos receberam formação nos Estados Unidos e a primeira mulher piloto da Força Aérea Nigeriana concluiu a sua formação de seis meses em Abril de 2020.

Em Janeiro de 2020, o Comando dos Estados Unidos para África entregou um novo hangar para aeronaves C-130, estimado em 7 milhões de dólares, na Base Aérea 201, perto de Agadez, no Níger. ❑

Um helicóptero Super Puma

TIM FELCE

SUPER PUMAS

JUNTAM-SE À FORÇA AÉREA DO BENIN

DEFENCEWEB

O Benin acaba de adicionar cinco helicópteros à sua frota aérea, sendo três H215 Super Pumas e dois H125Ms.

Os helicópteros serão utilizados nas operações de combate ao terrorismo no noroeste do Benin, onde 3.000 soldados estão destacados para combater os extremistas no âmbito da Operação Mirador, que teve início em 2022.

Tropas governamentais, aeronaves e veículos blindados foram destacados para as fronteiras com o Burquina Faso e com o Níger.

O Airbus H215 Super Puma foi originalmente desenvolvido e construído pela empresa aeroespacial francesa Aérospatiale. Actualmente, é fabricado pela Eurocopter e pela Airbus Helicopters. Trata-se de um helicóptero utilitário de tamanho médio e é uma versão maior do Aérospatiale SA 330 Puma original. O H125M, também conhecido como Fennec, é um helicóptero militar leve e polivalente fabricado pela Airbus Helicopters.

Os dois H125M estão equipados com câmaras electroópticas/infravermelhas de alta definição e de longo alcance Trakka Systems TC-300.

As forças armadas do Benin receberam anteriormente dois helicópteros AS550 Fennec em 2020, de acordo com o Instituto Internacional de Pesquisa para a Paz de Estocolmo. A força aérea possui apenas algumas aeronaves operacionais, nomeadamente um helicóptero Mi-8, um único transporte DHC-6 e MA600, dois aviões ligeiros Humbert Tétras CSM e um transportador BAe 748.

Em Janeiro de 2023, o Benin recebeu da França oito veículos blindados Véhicule de l'Avant Blindé (VAB) para apoiar a sua luta contra o terrorismo e outras tarefas de segurança. Outros sete foram equipados com metralhadoras em torres suspensas e sistemas de visão nocturna.

Em Abril de 2023, o governo anunciou o recrutamento de 5.000 novos soldados para reforçar a sua luta contra o terrorismo.

Uma rampa para barcos e instalações de manutenção em Cotonou, Benin.

Um membro do Corpo de Engenheiros do Exército dos EUA, mede a largura de um lançamento de barco recentemente construído em Cotonou, Benin.

Benin Utiliza Novas Ferramentas para Patrulhar o Golfo da Guiné

EQUIPA DA ADF | FOTOS DE CHRISTOPHER GARDNER, CORPO DE ENGENHEIROS DO EXÉRCITO DOS EUA

Para ajudar o Benin a combater a pirataria e outros crimes marítimos no Golfo da Guiné, o governo dos EUA entregou uma nova embarcação de patrulha ao país, em Dezembro de 2022. Os EUA também ajudaram a construir uma nova casa de barcos, uma oficina de manutenção e uma rampa de lançamento para acomodar a embarcação.

Foi dada formação à Unidade Especial da Polícia Fluvial e Marítima do Benin (USPFM), através do Comando dos EUA para África.

"O Golfo da Guiné regista alguns dos maiores incidentes de pirataria marítima do mundo e, antes de receber a embarcação e outros aspectos do programa, a polícia marítima tinha pouca capacidade para patrulhar ou interditar," Matthew Briggs, adjunto para os assuntos político-militares, da Embaixada dos EUA no Benin, disse num comunicado de imprensa.

Os funcionários entregaram a casa dos barcos e as instalações de manutenção antes da pandemia da COVID-19, e a USPFM utilizou as instalações para apoiar as suas operações regulares e as necessidades de manutenção. O novo lançamento em betão substitui uma rampa de gravilha que não suportava a nova embarcação.

"Trata-se de instalações modernas e muito agradáveis que fornecemos para o lançamento e manutenção de embarcações," Chris De Pooter, engenheiro de projectos do distrito europeu do Corpo de Engenheiros do Exército dos EUA, disse num comunicado de imprensa. "Penso que irão trazer grandes benefícios para a comunidade como um todo. É um projecto muito bom, e estou orgulhoso por podermos fazer parte dele."

Embora a região seja considerada um foco da pirataria, o número de incidentes diminuiu recentemente. Dos 90 incidentes globais de pirataria e assaltos à mão armada registados entre Janeiro e Setembro de 2022, 13 foram registados no Golfo da Guiné, em comparação com 27 no mesmo período de 2021, de acordo com o Centro de Política de Segurança de Genebra.

O Golfo da Guiné também é considerado um foco global da pesca ilegal, não declarada e não regulamentada (INN), que rouba à África Ocidental um valor estimado entre 2,3 bilhões e 9,4 bilhões de dólares por ano, dizima as unidades populacionais de peixe e destrói os ecossistemas.

Em 2021, o Benin assinou um pacto com o Gana e o Togo para trabalhar em conjunto na redução da pesca INN.

Em 2022, o Benin tornou-se o primeiro país africano a fazer com que os movimentos das suas frotas de pesca fossem publicamente visíveis, através de um acordo com a Global Fishing Watch (GFW). Ao abrigo do acordo, os barcos do Benin são seguidos por um sistema de monitorização de embarcações e o país partilha os seus dados com a GFW, que os apresenta no seu mapa online.

O governo do Benin está "empenhado em erradicar a pesca ilegal das nossas águas e em tomar todas as medidas necessárias para garantir uma pesca sustentável," o Ministro da Agricultura, Pecuária e Pescas do Benin, Gaston Cossi Dossouhoui, disse à SeafoodSource.

Egipto Compra Novos Helicópteros

EQUIPA DA ADF

O Exército dos EUA adjudicou à Boeing um contrato para a produção de 12 novos helicópteros CH-47F Chinook para a Força Aérea Egípcia.

Com a compra de 426 milhões de dólares, o Egipto substituirá a sua frota de aviões CH-47D pelo moderno modelo F, que possui tecnologia multimissão avançada.

"As aeronaves do modelo F irão melhorar as capacidades do Chinook do Egipto e ajudar a cumprir eficazmente os seus objectivos de transporte pesado," disse Ken Eland, vice-presidente da Boeing e director do programa H-47. "A parceria da Boeing com a Força Aérea Egípcia continua forte à medida que continuamos a trabalhar juntos para modernizar a sua frota."

O primeiro Chinook foi introduzido em 1962. O Boeing CH-47 Chinook é um helicóptero de rotor em tandem desenvolvido pela empresa americana Vertol. É um helicóptero de transporte pesado com uma velocidade máxima de 310 quilómetros por hora. Pode transportar cerca de 55 tropas ou 10 toneladas de carga mista. O seu nome, Chinook, deriva do povo nativo americano Chinook, do noroeste dos Estados Unidos.

Soldados desembarcam de um helicóptero CH-47 Chinook, da Força Aérea Egípcia, durante um exercício em 2021.

AFP/GETTY IMAGES

O CH-47F contém um sistema de gestão de cockpit digital totalmente integrado, um cockpit de sistema de arquitectura aviónica comum e capacidades avançadas de manuseamento de carga que complementam o seu desempenho de missão e características de manuseamento.

NIGÉRIA PRONTA A LANÇAR

PRODUÇÃO MILITAR LOCAL

EQUIPA DA ADF

A Agência Nacional de Infra-estruturas Científicas e de Engenharia da Nigéria (NASENI) está a tentar produzir armas, veículos e equipamento militar "Made in Nigeria" para apoiar a luta contra grupos extremistas, bandidos e outras ameaças à segurança.

Olusegun Ayeoyenikan, director-adjunto responsável pela informação na NASENI, disse que o Corpo de Engenheiros Eléctricos e Mecânicos do Exército Nigeriano assumiu um dos primeiros projectos para produzir uma arma antiaérea de 12,7 mm. Outros projectos incluirão veículos blindados de transporte de pessoal, veículos aéreos não tripulados e armas ligeiras para uso militar.

"A Agência iniciou a colaboração com algumas indústrias e instituições de investigação nacionais, bem como com alguns fabricantes estrangeiros de equipamento original, com vista a iniciar a produção local de armas e equipamento militar na Nigéria, através do desenvolvimento de infra-estruturas e da transferência de tecnologia," afirmou Ayeoyenikan, segundo a Military Africa.

Um outro projecto que teve início em 2017 visa criar o primeiro helicóptero fabricado na Nigéria. O país celebrou um acordo com a Dynali Helicopter Co. da Bélgica para produzir os helicópteros e transferir a tecnologia para que possam ser construídos internamente.

Numa conferência de imprensa realizada em Janeiro de 2023 para actualizar os meios de comunicação social sobre o projecto do helicóptero, os líderes militares e civis afirmaram que tencionam continuar a trabalhar em conjunto para construir uma indústria de defesa nacional robusta.

Dignatários, incluindo o então Vice-Presidente da Nigéria, Yemi Osinbajo, segundo a partir da direita, lançam as bases para uma linha de produção de células fotovoltaicas em Gora, em Março de 2023. A Agência Nacional de Infra-estruturas Científicas e de Engenharia da Nigéria está a fazer pressão para desenvolver mais produtos a nível interno. NASENI

"Podem contar com a nossa colaboração a 110%," afirmou o Vice-Marechal do Ar Paul Jemitola, comandante do Instituto de Tecnologia da Força Aérea de Kaduna. "Vamos continuar a colaborar em todas as dimensões, formas e feitios, porque também nos vamos beneficiar."

O Professor Mohammed Haruna, vice-presidente executivo da NASENI, afirmou que o crescimento industrial da Nigéria tornará o país mais auto-suficiente.

"A intenção é garantir que todos os principais veículos que utilizamos aqui, as suas peças sobresselentes estejam disponíveis aqui e que o fabricante desses veículos tenha uma localização aqui e produza peças sobresselentes aqui," disse Haruna à Channels Television.

Empresa Egípcia Apresenta
NOVO SISTEMA C5ISR COMO SEGURO E INTEROPERÁVEL

EQUIPA DA ADF

Uma empresa egípcia revelou um sistema de comando, controlo, comunicação, computadores, cibernética, inteligência, vigilância e reconhecimento (C5ISR) de fabrico nacional. O sistema funciona com sistemas de defesa de todo o mundo, um atributo importante para países como o Egipto, que compram equipamento a uma variedade de fabricantes mundiais.

A ACME SAICO apresentou o sistema na Exposição Internacional de Defesa de Abu Dhabi, nos Emirados Árabes Unidos. De acordo com o site Breaking Defense, o Egipto tem tido dificuldades em coordenar as operações dos seus sistemas de defesa desde a década de 1970, devido às suas diferentes origens. Isso inclui aeronaves, sistemas de defesa aérea, sistemas navais e outros.

O novo sistema foi concebido para resolver este problema.

"O C5ISR pode lidar com sistemas de defesa híbridos de diferentes países e seguindo diferentes protocolos," Ziad Badawi, chefe da Divisão de Indústrias Electrónicas da empresa, disse à Breaking Defense.

O C5ISR é um sistema integrado que dá aos combatentes no campo de batalha e aos oficiais no centro de comando a capacidade de comunicar sem problemas e aceder a informações em tempo real. De acordo com o Exército dos EUA, a melhor tecnologia C5ISR permite "o domínio da informação e a letalidade decisiva para o soldado em rede."

Em 2018, a ACME SAICO produziu um centro de comando de integração e vigilância de radares que foi posteriormente actualizado para realizar missões combinadas com radares, mísseis, aeronaves, forças terrestres e combate ao terrorismo, disse Badawi à Breaking Defense. A empresa desenvolveu centros de comando para operações terrestres e navais.

A empresa afirmou que a sua tecnologia cumpre os mais elevados padrões de segurança cibernética.

"Construímos a nossa própria base de hardware do sistema de segurança cibernética que não necessita de actualizações da Internet," afirmou. "O sistema é um cliente de nuvem fechada que o operador pode controlar sem a intervenção do técnico da empresa. A empresa apenas fornece transferência de tecnologia para as peças de integração, e o operador faz a integração."

A ACME SAICO apresentou o sistema C5ISR na Exposição Internacional de Defesa de Abu Dhabi, Emirados Árabes Unidos. MOMEN ESMAT

CEDEAO
ADOPTA ABORDAGEM CONJUNTA PARA SEGURANÇA CIBERNÉTICA

EQUIPA DA ADF

À medida que a utilização da internet cresce na África Ocidental, os líderes apelam a uma melhor cooperação regional em matéria de segurança cibernética. De acordo com Folake Olagunju, especialista em segurança cibernética, uma abordagem conjunta pode proteger os cidadãos, as empresas, as instituições governamentais e as infra-estruturas críticas dos ataques na internet.

A Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental está a trabalhar para melhorar a segurança cibernética da África Ocidental através da formação de funcionários responsáveis pela aplicação da lei e da ajuda aos Estados-membros para modernizarem os seus sectores de telecomunicações.

"Tem de ser uma abordagem de toda a sociedade," disse Olagunju durante uma entrevista em podcast com a Academia de Parceiros Internacionais da UE. Olagunju é o responsável pelo programa de internet e segurança cibernética da Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental (CEDEAO).

Desde 2019, a utilização da internet em toda a África Ocidental cresceu cerca de 25%. Esse crescimento tem sido distribuído de forma desigual em toda a região, com um máximo de 62% dos residentes cabo-verdianos online e um mínimo de 14,5% dos nigerianos.

Os criminosos cibernéticos estão a tirar vantagens do crescimento online. Utilizam o phishing para obter acesso a sistemas informáticos, enviando mensagens de correio electrónico de aparência legítima que contêm software concebido para invadir redes informáticas ou roubar dados pessoais. Nos ataques de ransomware, os piratas informáticos invadem empresas, como bancos, e bloqueiam os utilizadores até que as vítimas paguem um resgate.

Em todo o continente, os africanos sofreram 10,7 milhões de ataques de phishing no segundo trimestre de 2022, de acordo com dados do sector.

Através do seu programa "Crime Organizado: Resposta da África Ocidental em matéria de segurança cibernética e luta contra o crime cibernético," a CEDEAO formou funcionários responsáveis pela aplicação da lei para confrontarem os criminosos cibernéticos e recolherem provas que ajudem a processá-los.

A CEDEAO está a ajudar os Estados-membros a modernizarem os seus sectores de telecomunicações para os tornar mais resilientes.

Parte do plano da CEDEAO consiste em garantir que os países da África Ocidental estejam a trabalhar de acordo com linhas semelhantes à medida que desenvolvem os seus planos de segurança cibernética, para que possam partilhar informações e criar confiança entre si.

Olagunju sugere que o modelo da CEDEAO poderia ser replicado noutros blocos regionais do continente, permitindo aos líderes adaptar as soluções aos seus problemas específicos de segurança cibernética.

"Talvez faça mais sentido que os países do mesmo bloco se aproximem uns dos outros," disse. "Já não se trata de 'tu contra mim.' Trata-se de 'nós.'"

CENTRO DE FUSÃO MARÍTIMA
Visa Crimes Marítimos

EQUIPA DA ADF

Armas de assalto AK-47 traficadas pelo Irão e destinadas a armar os rebeldes Houthi no Iémen são exibidas a bordo de uma embarcação dos EUA. COMANDO CENTRAL DOS EUA

No dia 15 de Janeiro de 2023, as autoridades apreenderam 3.000 espingardas, centenas de cartuchos de munições e mísseis antitanque num navio de pesca no Golfo de Omã. As armas iranianas destinavam-se à milícia Houthi no Iémen.

Onze dias antes, as autoridades interceptaram 2.000 armas iranianas diversas destinadas ao Iémen num navio de pesca na mesma zona, de acordo com o Centro Regional de Fusão de Informação Marítima (RMIFC) do Madagáscar.

Sem as informações sobre os navios que o centro partilhou com as autoridades locais, algumas das armas poderiam ter acabado na Somália e vendidas a grupos extremistas violentos, como o al-Shabaab e o Estado Islâmico, na Somália. O Irão tem usado o país para canalizar armas para a milícia Houthi desde 2016.

De acordo com o RMIFC, o tráfico de armas na região da África Oriental e Austral e do Oceano Índico (ESA-IO) está a aumentar. O centro combate o problema através da partilha e do intercâmbio de informações sobre segurança marítima a respeito de navios suspeitos de cometerem crimes.

O centro ajuda a identificar embarcações suspeitas que possam estar ligadas a crimes marítimos como o contrabando de drogas, a migração ilegal e a pesca ilegal. A monitorização constante pela sala de vigia do centro ajuda-o a avisar atempadamente as agências de aplicação da lei marítima sobre as ameaças.

As detenções de Janeiro "não só evidenciam que a utilização de embarcações de pesca e barcos à vela continua a ajudar as actividades dos criminosos, mas a existência activa de rotas de contrabando e tráfico conhecidas também está a contribuir para o comércio ilegal," Tenente Saïd Lavani, oficial de ligação internacional das Comores no RMIFC, disse à ADF num e-mail. "A falta de detenção de suspeitos de crimes interceptados no mar também está a permitir que as redes e as rotas de contrabando prosperem."

O RMIFC partilha informações com o seu centro-irmão, o Centro Regional de Coordenação Operacional (RCOC) das Seychelles, e com qualquer país que enfrente uma ameaça marítima. Se o país não for capaz de interditar, pode pedir ajuda ao RCOC.

As frequentes apreensões de armas sublinham uma "ameaça preocupante na região," segundo Lavani, que recomendou que todos os países da região aderissem à arquitectura do Programa de Segurança Marítima (MASE) para poderem receber informações dos centros regionais. O MASE é financiado pela União Europeia e liderado na região da ESA-IO pela Comissão do Oceano Índico.

As Comores, o Djibouti, a França, em nome da ilha Reunião, o Quénia, Madagáscar, as Maurícias e as Seychelles são membros do MASE. Lavani afirmou que a Tanzânia deverá aderir em breve.

Um relatório do Instituto de Estudos de Segurança revelou que a rede de contrabando de armas iranianas se estende provavelmente a grupos ligados ao al-Shabaab na Etiópia, no Quénia e em Moçambique. As armas iranianas também vão parar à República Centro-Africana, ao Sudão do Sul e à Tanzânia.

O Irão tem também ligações confirmadas com muitas redes de contrabando de droga no Corno de África, segundo Abdul Salam Mohammed, director do Centro de Estudos e Investigação Abaad, no Iémen.

COLÉGIO DE DEFESA DO G5 DO SAHEL

EXPANDE-SE COMO 'EXPORTADOR DE SEGURANÇA REGIONAL'

EQUIPA DA ADF

No dia 14 de Fevereiro de 2023, em Nouakchott, Mauritânia, teve início o lançamento da primeira pedra das novas instalações do Colégio de Defesa do G5 do Sahel. Uma vez concluída, a adição incluirá uma biblioteca alargada, espaço para salas de aula, um laboratório de aprendizagem de línguas com 20 lugares e computadores e equipamento de tradução de áudio. Prevê-se que o projecto de 5 milhões de dólares, financiado pelo governo dos EUA, leve um ano a ser concluído.

A embaixadora dos EUA, Cynthia Kierscht, ao centro, o Ministro da Defesa da Mauritânia, Hanena Ould Sidi, ao centro-direita, e outros dignatários participaram numa cerimónia de inauguração de uma biblioteca na Escola de Defesa do G5 do Sahel.
EMBAIXADA DOS EUA NA MAURITÂNIA

"A biblioteca será um símbolo físico de dois importantes papéis do colégio: como fornecedor de ensino militar profissional e como exportador de segurança regional," disse a embaixadora dos EUA na Mauritânia, Cynthia Kierscht. "Na verdade, a biblioteca reflecte o compromisso longo e duradouro dos Estados Unidos de trabalhar com a Mauritânia para promover a paz e a segurança no Sahel."

O Colégio de Defesa do G5 do Sahel deve o seu nome ao G5 do Sahel, uma coligação criada em 2014 para responder aos desafios regionais numa perspectiva unida de segurança política e desenvolvimento. Quando foi criado, o G5 do Sahel era constituído por Burquina Faso, Chade, Mali, Mauritânia e Níger.

O Colégio de Defesa do G5 do Sahel evoluiu para um verdadeiro projecto regional. Dispõe de um centro de simulação capaz de colocar os formandos em situações de terreno e está interligado com os centros do G5 Oriental e Ocidental com os quais pode efectuar exercícios simultâneos.

A escola forma 40 oficiais cadetes dos exércitos da África Ocidental todos os anos. Também está aberto a oficiais de fora do Sahel.

O Brigadeiro-General Brahim Vall Cheibani Cheikh Ahmed, director do colégio, afirma que é imperativo reunir os quadros das forças armadas do G5 em torno do mesmo módulo de formação.

"O G5 do Sahel assenta em dois pilares: um pilar de desenvolvimento e um pilar de defesa e segurança," disse o General, segundo o Africanews. "Sendo os exércitos dos países do G5 confrontados com a mesma ameaça, foi judicioso que os executivos que comandam as forças no terreno recebessem a mesma formação e a mesma visão da ameaça, a mesma abordagem metodológica e os mesmos processos de trabalho, porque amanhã, ao fim do dia, vão encontrar-se no mesmo teatro a trabalhar para enfrentar o mesmo inimigo."

TANZÂNIA ENVIA NAVIO DE GUERRA PARA PATRULHAR

O CANAL MOÇAMBIQUE

EQUIPA DA ADF

A Marinha da Tanzânia enviou um navio para o Canal de Moçambique para ajudar a Comunidade para o Desenvolvimento da África Austral (SADC) e os parceiros internacionais a combaterem uma série de crimes marítimos, incluindo a pesca ilegal, o contrabando de drogas, o roubo de petróleo e o tráfico de seres humanos e de armas.

Embora a pirataria tenha diminuído na região, a segurança marítima limitada ao longo do canal deixa as cidades costeiras e os Estados insulares vulneráveis às ameaças marítimas.

O canal, uma via navegável de 1.600 quilómetros de comprimento entre Madagáscar e África Oriental, que transporta cerca de 30% do tráfego mundial de petroleiros, é uma importante rota para o tráfico de drogas, armas e seres humanos, tráficos ilícitos que, segundo se crê, ajudam a financiar grupos terroristas na região.

O navio da Marinha da Tanzânia junta-se a três navios de guerra sul-africanos no canal, bem como a navios de aliados internacionais. As autoridades anunciaram o seu destacamento na reunião anual do Comité Marítimo Permanente da SADC, em Março de 2023.

Na reunião da SADC, o Vice-Almirante Monde Lobese, chefe da Marinha da África do Sul, disse que as marinhas da região "devem garantir que não haja ameaças ao livre fluxo de comércio."

"Não preciso de lembrar aos nossos irmãos da SADC sem acesso ao mar que até o seu comércio e trocas comerciais passam pelos portos dos seus vizinhos costeiros," disse Lobese numa reportagem do site de notícias sul-africano Independent Online.

Apresentada uma embarcação de 8 metros da classe Defensor operada pela Marinha da Tanzânia. A marinha está a colocar uma embarcação no Canal de Moçambique para ajudar a combater crimes marítimos regionais.
COMANDO NAVAL DA TANZÂNIA

Participaram na reunião altos representantes navais do Botswana, da República Democrática do Congo, da Namíbia, da África do Sul, da Tanzânia e do Zimbabwe.

Os membros trabalharam na estratégia integrada de segurança marítima da SADC, que ajudará os Estados-membros a responderem a emergências ou a questões que ameacem a soberania. A África do Sul vai organizar um curso para representantes regionais sobre "coordenação naval e orientação da navegação," que ajuda as marinhas a monitorizar a navegação nas suas águas. A Marinha da África do Sul planeia um curso de formação de formadores sobre o mesmo tema.

Os líderes navais afirmam que a formação aumentou as parcerias regionais, conduzirá a uma navegação mais segura e protegerá o crescimento económico.

"A paz e a estabilidade de toda a região da SADC estão intrinsecamente relacionadas com a nossa capacidade de reduzir as ameaças à nossa segurança marítima," afirmou Lobese.

Um membro da equipa feminina de busca e detecção da ONU responsável pela identificação de dispositivos explosivos improvisados no Mali HARANDANE DICKO/MINUSMA

Unidade Feminina ABRE NOVOS CAMINHOS NO MALI

MANUTENÇÃO DA PAZ DA ONU

A Unidade de Polícia Formada Egípcia, destacada em Douentza, no Mali, no âmbito da missão da ONU (MINUSMA) em 2017, criou três equipas para fazer face à ameaça dos dispositivos explosivos improvisados (DEI). Uma delas era composta inteiramente por agentes da polícia do sexo feminino e foi a primeira equipa de busca e detecção deste tipo destacada numa operação de paz da ONU.

As equipas são treinadas para identificar DEI para que os especialistas em eliminação de munições os possam neutralizar em segurança.

A equipa de Douentza trabalhou perto de estradas de terra batida utilizadas por civis que são frequentemente alvo de terroristas e grupos armados. De 2020 a 2021, o país registou o segundo maior aumento de mortes de civis e de soldados da paz relacionadas com o terrorismo, de acordo com o Índice Global de Terrorismo. O Conselho de Segurança da ONU votou a favor do fim da missão, e espera-se que a maior parte do pessoal saia até ao final de 2023.

Quando uma ordem de missão é emitida, todos os segundos contam. Se a equipa não encontrar um DEI ou uma mina terrestre, a segurança e a protecção de uma coluna podem estar em risco. A Major Doaa Moussa, comandante da equipa, está ciente disso: "Esta equipa tem de proteger os soldados da paz, mas também os civis. É uma grande responsabilidade."

Enquanto os membros da equipa se deslocavam para o arsenal para levar as armas e o equipamento de detecção, o Tenente-Coronel Ibrahim Rady dava as últimas instruções antes de se deslocarem para o local afectado. Assim que chegaram, a equipa identificou e desactivou uma mina terrestre.

Desta vez, tratou-se de um exercício para garantir que a equipa esteja preparada para riscos reais. Desde 2013, o número de ataques contra as forças de manutenção da paz no Mali aumentou seis vezes, passando de dois incidentes relacionados com DEI em Outubro de 2013 para 12 em 2022. Registaram-se 19 incidentes em 2014 e 15 em 2021.

Desde o seu destacamento, em 2013, a MINUSMA perdeu 162 soldados de manutenção da paz devido a minas terrestres e outros actos hostis. As tropas e as colunas que se deslocam frequentemente pelo território maliano para proteger os civis foram, muitas vezes, alvos de DEI, particularmente nas regiões norte e central.

"Estamos muito orgulhosas por sermos as primeiras mulheres a receber formação em mitigação de ameaças de DEI," disse a Capitã Rana Ghourab. "É uma ferramenta que nos ajudará muito a capacitar as mulheres no Egipto e no Médio Oriente. Esta experiência também nos ajudará a mostrar que [as mulheres] podem fazer tudo o que [os homens] podem fazer."

Missão na RDC Utiliza

UNIDADE CIRÚRGICA PORTÁTIL

MANUTENÇÃO DA PAZ DA ONU

Profissionais de saúde preparam-se para operar um doente no interior do Módulo Cirúrgico Móvel Ligeiro.

MONUSCO

Para cumprir o seu mandato de protecção dos civis, as forças de manutenção da paz que servem na Missão de Estabilização da Organização das Nações Unidas na República Democrática do Congo (MONUSCO) enfrentam frequentemente perigos em zonas remotas, com acesso limitado a serviços médicos.

Um Módulo Cirúrgico Móvel Ligeiro destacado para o Batalhão do Malawi melhorou significativamente a segurança das forças de manutenção da paz.

Funcionando 24 horas por dia, o Módulo Cirúrgico Móvel Ligeiro conta com uma componente estática e uma componente móvel gerida por 31 soldados da paz. A componente estática funciona como um centro médico de referência para hospitais de nível 1 e possui um bloco operatório, área de emergência, radiologia, laboratório, farmácia e unidade de cuidados intensivos. A componente móvel é uma carrinha equipada com um bloco operatório e equipamento de última geração que viaja com as tropas para zonas de difícil acesso. Começou a funcionar em Maio de 2022.

De acordo com a Organização Mundial de Saúde, a telemedicina é a "cura à distância." No terreno, quando as forças de manutenção da paz e os parceiros têm emergências médicas, é uma excelente forma de os cirurgiões apoiarem um oficial médico sem estarem fisicamente presentes.

"Noventa por cento das pessoas morrem em combate devido a hemorragias profusas," disse o capitão Tadziwana Kapeni. "Esta instalação está sempre mais perto das tropas."

Quando a evacuação não é possível depois de um soldado da paz ter sido ferido, os médicos no módulo móvel podem fornecer medidas cirúrgicas de reanimação imediatas antes de o paciente ser transferido para um nível superior de cuidados.

Durante os intensos combates em Kiwanja, no leste da RDC, três soldados marroquinos ao serviço da MONUSCO sofreram ferimentos que puseram em risco a sua vida. A equipa cirúrgica móvel prestou cuidados imediatos de reanimação e cirurgia enquanto estavam debaixo de fogo. Sem a sua presença, os pacientes teriam morrido em poucas horas, uma vez que a evacuação não era possível no meio de um fogo contínuo numa zona de exclusão aérea.

"Esta tecnologia é um multiplicador de forças e deve ser integrada nos cuidados médicos de combate dos dias de hoje, mesmo no contexto civil," afirmou o Tenente-Coronel Phillip Chitekwe, comandante do Batalhão do Malawi. "Acredito que a paz é possível e começa com todos nós como pacificadores."

ESTUDOS:

AS MISSÕES DA ONU DEMONSTRAM TER

ÊXITOS

NAÇÕES UNIDAS

Os fracassos das missões de manutenção da paz das Nações Unidas têm sido muito publicitados, mas estudos recentes mostram razões para optimismo.

As provas, reunidas em 16 estudos especializados, mostram que as forças de manutenção da paz reduzem significativamente as baixas civis, encurtam os conflitos e ajudam a manter os acordos de paz. De facto, a maioria das missões de manutenção da paz da ONU consegue atingir o seu objectivo principal, que é estabilizar as sociedades e acabar com a guerra.

"Se olharmos sistematicamente para os registos, a maior parte das vezes a manutenção da paz funciona." Este é o veredicto da Professora Lise Howard, da Universidade de Georgetown. O seu livro, "Power in Peacekeeping," baseia-se numa extensa pesquisa de campo em diferentes missões da ONU.

"Se olharmos para as missões concluídas desde o fim da Guerra Fria, dois terços das vezes, as forças de manutenção da paz foram bem-sucedidas na implementação dos seus mandatos e na partida," disse Howard numa entrevista ao U.N. Video. "Isso não quer dizer que em todos esses casos tudo esteja perfeito nos países. Mas isso quer dizer que eles já não estão em guerra."

Howard disse que milhões de vidas foram poupadas desde a criação da manutenção da paz, em 1948. A ideia de utilizar soldados para ajudar a manter a paz nasceu durante as negociações no Médio Oriente, em 1948, quando o recém-fundado Estado de Israel estava em conflito com os seus vizinhos.

Um dos casos de estudo de Howard é a Namíbia. Em 1989, uma missão de manutenção da paz da ONU ajudou a pôr fim a uma guerra civil e apoiou as primeiras eleições livres e justas da história do país. Não foi nada fácil.

"A Namíbia é um país que passou por enormes dificuldades," disse Howard. "Teve vários governantes coloniais. Sofreu um genocídio. Foi vítima de uma guerra regional, de uma guerra civil. Mas, surpreendentemente, a Namíbia não foi vítima desta história tremendamente difícil."

Actualmente, a Namíbia é um país estável, com um rendimento médio alto e um sistema democrático funcional — um feito extraordinário, tendo em conta os seus antecedentes históricos.

A missão das Nações Unidas na Namíbia foi inovadora para a sua época. 40% do seu pessoal era constituído por mulheres. Howard disse que a manutenção da paz da ONU é mais eficaz quando não depende apenas da força das armas.

Howard argumenta que a manutenção da paz da ONU é mais bem-sucedida quando se utiliza a persuasão e a indução, em vez da força militar. Mas qualquer que seja a estratégia por detrás do sucesso, os dados de estudos exaustivos mostram que as missões de manutenção da paz são eficazes na maior parte das vezes.

"Se analisarmos sistematicamente todos os casos, as forças de manutenção da paz estão a ajudar as pessoas, na sua vida quotidiana, a passar de uma situação de guerra e de conflito violento para uma situação de maior paz."

Forças de manutenção da paz das Nações Unidas do Ruanda patrulham os arredores de Bangui, na República Centro-Africana.

THE ASSOCIATED PRESS

Um CN-235 utilizado na agricultura

GUINÉ E INDONÉSIA EXPLORAM COOPERAÇÃO NA AVIAÇÃO

EQUIPA DA ADF

O Ministro dos Transportes da Indonésia, Budi Karya Sumadi, e o seu homólogo guineense, Felix Lamah, assinaram uma carta de intenções, o primeiro passo no compromisso dos dois países em explorar a cooperação no sector da aviação. Trata-se de uma proposta invulgar, uma vez que os dois países estão separados por 13.700 quilómetros.

A ideia inicial da cooperação surgiu em Setembro de 2022, segundo o boletim informativo aeroespacial The Bulletin. A Guiné reconheceu a necessidade de modernizar o seu sector comercial e de transportes e manifestou interesse em cooperar com a Indonésia.

"Estamos abertos a esta oportunidade e prontos a cooperar com o governo guineense," afirmou o ministro dos transportes indonésio num comunicado escrito, após ter recebido o ministro dos transportes guineense em Jacarta.

O Presidente da Guiné, Mamadi Doumbouya, quer criar uma companhia aérea nacional, a Guinea Air. Esta substituiria o projecto falhado da companhia aérea privada Guinea Airlines, lançado em 2017. Foi cancelado em 2021 devido ao mau estado dos aeródromos da Guiné e a disputas entre os principais accionistas.

A Guiné pretende utilizar aeronaves fabricadas pela empresa pública PT Dirgantara Indonesia. De acordo com o The Bulletin, a Guiné pretende utilizar pelo menos 13 aeronaves da versão civil do CN-235 para operar em mais de 80 rotas na Guiné e na África Ocidental.

O CN-235 tem sido produzido sob licença pelas instalações indonésias desde 2011, através de uma colaboração industrial com a CASA espanhola, mais tarde integrada na Airbus Defence & Space.

CABO VERDE ACOLHE CIMEIRA DAS FORÇAS MARÍTIMAS AFRICANAS

EQUIPA DA ADF

Os líderes marítimos africanos juntaram-se aos seus homólogos internacionais na Ilha do Sal, em Cabo Verde, na primeira Cimeira das Forças Marítimas Africanas.

A cimeira de três dias, realizada em Março de 2023, foi co-organizada pelo Comandante das Forças Navais dos EUA para a Europa-África, o Almirante Stuart B. Munsch. Reuniu chefes de marinhas, guardas costeiras e infantarias navais de 38 nações para debater abordagens estratégicas e operacionais à segurança marítima.

"As dinâmicas de segurança que afectam as nações africanas estão a moldar o nosso presente e moldarão o nosso futuro. A parceria pode servir de base para a estabilidade em África e para a prosperidade crescente de todas as nações africanas," afirmou Munsch. "Esta semana tivemos a oportunidade de reforçar as nossas parcerias existentes e também de construir novas parcerias, prontas para enfrentar juntas os desafios comuns."

Líderes militares participam na Cimeira das Forças Marítimas Africanas, em frente ao USS Bulkeley, na Ilha do Sal, Cabo Verde.

CABO MARY LINNIMAN/CORPO DE FUZILEIROS NAVAIS DOS EUA

As sessões do painel incluíram debates sobre abordagens estratégicas e operacionais à segurança marítima, resposta a ameaças marítimas através da infantaria naval, desafios comuns dos respectivos serviços marítimos e iniciativas de interoperabilidade regional.

A cimeira também incluiu uma visita ao contratorpedeiro de mísseis guiados da classe Arleigh Burke, USS Bulkeley, para observar demonstrações de combate a incêndios a bordo, exercícios de embarque conjuntos da Guarda Costeira dos EUA e de Cabo Verde e simulações de robótica de eliminação de bombas conduzidas por fuzileiros navais dos EUA.

O Chefe do Estado-Maior da Defesa de Cabo Verde, o Contra-Almirante António Duarte Monteiro, sublinhou a importância da cooperação entre os parceiros regionais e internacionais no seu discurso de encerramento.

"As ameaças à segurança marítima não respeitam fronteiras políticas e há muito pouco que um Estado individual possa fazer sozinho," afirmou Monteiro. "A necessidade de cooperar com outros é fundamental para o próprio conceito de segurança marítima acrescida e para o desenvolvimento sustentável da economia azul. A cooperação com outros Estados em matéria de segurança, aplicação da lei e protecção do ambiente não deve ser vista como uma derrogação da soberania, mas sim como uma multiplicação da eficácia da nossa soberania."

Serviços Médicos Prestados a Comunidades Remotas do Quénia

EQUIPA DA ADF

O pessoal médico das Forças de Defesa do Quénia e do Exército dos EUA concluiu um programa de acção cívica médica de dois dias no condado de Samburu, no Quénia, como parte dos esforços de assistência humanitária durante o exercício Justified Accord 2023.

Tratou-se da última de uma série de acções médicas combinadas entre os dois países.

"Este é realmente o culminar de todos os compromissos anteriores, para os melhorar e continuar a alargar e a reforçar as relações já estabelecidas," disse a Tenente-Coronel do Exército dos EUA, Rhonda Dyer, enfermeira de saúde pública. "As relações já existiam com cada um dos países, mas este exercício juntou todos os parceiros."

As autoridades organizaram o programa, também conhecido como MEDCAP, durante o maior exercício militar do Comando Africano dos EUA na África Oriental. A Força-Tarefa do Exército dos EUA para o Sul da Europa e África lidera o exercício, que inclui cerca de 1.000 participantes de 20 países, representando quatro continentes. O objectivo do exercício é apoiar a segurança regional, a resposta a crises e a assistência humanitária.

O primeiro dia no Archer's Post Sub-County Hospital trouxe mais de 300 doentes, na sua maioria com problemas gastrointestinais e músculo-esqueléticos, e algumas mordeduras de cobra com infecções.

"Conseguimos tratar todos eles," disse Dyer. "Mas provavelmente o ponto alto desse dia foi quando uma paciente grávida visitou a clínica, e a equipa conseguiu ajudar no parto do bebé poucos minutos depois da sua chegada."

A maior parte dos doentes que visitaram a clínica trouxe consigo várias crianças, algumas das quais acompanharam as equipas militares de filmagem e ajudaram a tirar fotografias enquanto os membros da família recebiam tratamento médico.

O segundo dia do programa teve lugar no Dispensário de Larisoro, em Kalama, onde médicos quenianos e do Exército dos EUA trataram mais de 450 pacientes. O dispensário serve de maternidade, e a equipa combinada prestou serviços médicos gratuitos, tais como rastreios da tensão arterial e de diabetes, análises laboratoriais e receitas médicas contra doenças várias.

Aloise Lekupe, oficial queniana responsável pelo Dispensário de Larisoro, afirmou: "Pessoalmente, prefiro que estes programas médicos conjuntos sejam mais frequentes. A maior parte das pessoas desta zona vive abaixo do nível de pobreza. Por isso, quando precisam de serviços médicos, ficam em casa. Usam o pouco dinheiro que ganham apenas para pôr comida na mesa. Os serviços médicos são um luxo para eles."

Pacientes quenianos esperam para ser atendidos durante uma sessão gratuita de consultas médicas organizada em Archer's Post, no Quénia. As Forças de Defesa do Quénia e o Exército dos EUA realizaram a sessão de consultas.

INSERÇÃO: Crianças quenianas olham para dentro de uma máquina fotográfica durante um programa de acção cívica médica em Archer's Post.

CABO GENESIS MIRANDA/EXÉRCITO DOS EUA

Dihya, a Rainha Berbere do Norte de África

EQUIPA DA ADF

No século VII, o Islão começou a espalhar se da Península Arábica para oeste, para o que é hoje a Espanha, e para o leste, para o norte da Índia. A religião e o seu poder político espalharam-se por meio de comerciantes, peregrinos e missionários.

Também se espalhou através de conquistas militares, com os exércitos a dominarem vastos territórios e a estabelecerem postos avançados imperiais. A maior parte desta expansão ocorreu durante o reinado do Califado Rashidun, os primeiros quatro sucessores de Maomé, de 632 a 661.

As tribos conquistadoras também se voltaram para o Norte de África. Foi então que encontraram Dihya, a rainha berbere que vivia nas montanhas do que é actualmente a Argélia. Ela resistiu.

Durante algum tempo, os berberes, por vezes, referidos como "os nativos do Norte de África," estiveram sob o controlo do Exarcado de Cartago, que fazia parte do Império Bizantino. Depois de os árabes terem conquistado o Egipto, o Exarcado tornou-se um dos seus próximos alvos. A capital bizantina de Cartago caiu posteriormente nas mãos dos exércitos de Hasan ibn al-Nu'man, da dinastia Omíada, pondo fim ao controlo bizantino na região.

Com o desaparecimento dos seus antigos líderes, o que restou dos berberes transformou-se em pequenas bolsas tribais de resistência — os únicos opositores ao domínio árabe em África naquela época. Os berberes dispersos uniram-se em torno de Dihya, que provou ser uma líder digna, acabando por construir um poderoso exército.

Era vulgarmente conhecida como a "Kahina," que significa "vidente" na língua árabe. Dizia-se que ela tinha a capacidade de ver o futuro.

Quase tudo sobre ela é um mistério. Por razões políticas, os "factos" sobre ela foram inventados e reinventados após a sua morte, sobretudo no século IX. As datas exactas do seu nascimento, do seu reinado e da sua morte são desconhecidas. Pensa-se que terá chegado ao poder na década de 680. Os historiadores associaram-na a três tribos diferentes e até os seus pais são objecto de controvérsia.

Esta estátua da Rainha Dihya encontra-se na cidade de Baghai, província de Khenchela, na Argélia.

Acredita-se que teve três filhos, um dos quais adoptado. Uma história afirma que, quando era jovem, libertou o seu povo, aceitando casar-se com um tirano e assassinando-o na noite de núpcias. Mas quase nada se sabe ao certo, nem mesmo o seu aspecto. Um relato diz que ela tinha 127 anos quando morreu.

Mas ela era uma rainha poderosa, e Hasan, o general do exército árabe, não tolerou a sua resistência. Foi atrás dela e, em 698, os seus exércitos enfrentaram-se na Batalha de Meskiana, ou "a batalha dos camelos," onde a rainha berbere o derrotou facilmente. Hasan foi forçado a fugir e acabou por estabelecer-se no que é actualmente a Líbia durante cerca de cinco anos.

Dihya sabia que o seu poderoso inimigo acabaria por regressar. A maior parte dos historiadores acredita que ela iniciou uma campanha de terra queimada para destruir tudo no seu império que pudesse ser útil a um inimigo em avanço. A campanha teve pouco impacto nas tribos das montanhas e do deserto, mas devastou as tribos que viviam nos oásis vulneráveis.

Ao destruir algumas das aldeias e fortalezas do seu reino, ela virou o seu próprio povo contra ela. Hassan soube disso e regressou com o seu exército. Desta vez, saiu vitorioso na Batalha de Tabarka, no que é actualmente a Tunísia e a Argélia.

As lendas dizem que morreu em combate, enquanto outras afirmam que tomou veneno para evitar ser capturada. Independentemente da forma como morreu, o seu corpo foi decapitado, tendo a cabeça sido enviada para Damasco como prova da sua morte.

Actualmente, é vista como um exemplo brilhante de feminismo. Mas a sua memória foi, muitas vezes, manipulada ao longo dos séculos como um símbolo do heroísmo e da independência berbere.

Tudo o que sabemos com certeza é que ela foi, durante algum tempo, uma grande e poderosa rainha.

ONDE ESTOU?

DICAS

1. Este local inclui uma cidade real, cemitérios e outros locais sagrados e continua a ser um importante local histórico e espiritual.
2. Inclui um sistema de fortificações com uma série de valas e 14 portões de pedra.
3. Foi utilizado como palácio real e capital política durante o reinado de Andriantsimitoviaminiandriana Andriandrazaka, na década de 1700.
4. Em tempos de perigo, um enorme disco de pedra era rolado em frente ao portão principal para o selar.

RESPOSTA Colina Real de Ambohimanga, Madagáscar

PARTAGEZ VOTRE EXPERTISE

Vous désirez être publié ?

Africa Defense Forum (ADF) est un magazine militaire professionnel qui sert de cadre international d'échanges aux spécialistes militaires et de la sécurité en Afrique.

Le magazine est publié tous les trimestres par l'état-major unifié des États-Unis pour l'Afrique et traite des rubriques suivantes : stratégies de lutte contre le terrorisme, opérations de défense et de sécurité, criminalité transnationale, ainsi que les problèmes affectant la paix, la stabilité, la bonne gouvernance et la prospérité.

Ce cadre d'échanges permet une discussion et des échanges d'idées en profondeur. Nous voulons entendre le point de vue de personnes qui se trouvent dans nos pays partenaires africains et qui comprennent les intérêts et les défis du continent. Soumettez un article pour publication à ADF et faites entendre votre voix.

DIRECTIVES À L'ATTENTION DE L'AUTEUR CONCERNANT UNE SOUMISSION À ADF

EXIGENCES RÉDACTIONNELLES

- La préférence est donnée aux articles d'une longueur approximative de 2 500 mots.
- Les articles peuvent être remaniés pour des questions de style et d'espace. Mais ADF collaborera avec l'auteur sur les changements finaux.
- Incluez une courte biographie de vous-même avec vos coordonnées.
- Si possible, incluez une photographie haute résolution de vous-même ainsi que des images liées à votre article avec une légende et une mention de l'auteur de la photo.

DROITS D'AUTEUR Les auteurs conservent les droits à leur texte original. Cependant, nous nous réservons le droit de revoir et corriger les articles pour qu'ils soient conformes au style de l'Associated Press et s'intègrent dans l'espace disponible. Le fait de soumettre un article ne garantit pas sa publication. Votre contribution à ADF signifie votre acceptation de ces modalités.

SOUMISSIONS

Envoyez vos idées de sujet d'article, vos contenus et vos questions à la Rédaction d'ADF à l'adresse électronique : **ADF.EDITOR@ADF-Magazine.com**. Ou par courrier à l'une des adresses suivantes :

Headquarters, U.S. Africa Command
ATTN: CJ9 Africa Defense Forum Staff
Unit 29951
APO AE 09751 USA

Headquarters, U.S. Africa Command
ATTN: CJ9 Africa Defense Forum Staff
Kelley Kaserne
Geb 3315, Zimmer 53
Plieningen Strasse 289
70567 Stuttgart Germany

Vous êtes impatient de lire le prochain numéro ?

À ADF-Magazine.com, nous vous offrons chaque semaine un traitement en profondeur des enjeux actuels qui affectent la paix et la stabilité. Consultez notre site web pour les mêmes actualités crédibles et précises sur la sécurité, sur une base hebdomadaire, provenant de tout le continent.

RESTEZ CONNECTÉ

Si vous souhaitez rester branché sur les réseaux sociaux, suivez ADF sur Facebook, Twitter et Instagram. Vous pouvez aussi vous abonner à notre liste de diffusion électronique en vous inscrivant sur notre site Web, **ADF-Magazine.com**, ou en envoyant un courriel à **news@ADF-Magazine.com**.