

O Poder Aeroespacial na Organização das Nações Unidas à luz da Doutrina Básica da Força Aérea Brasileira

Andrei Henning Salmoria  0000-0001-7686-0259

Gabinete do Comandante da Aeronáutica, GABAER, Brasília, DF, Brasil

RESUMO

Este artigo se propõe analisar as ações de Força Aérea e as principais capacidades requeridas das aeronaves no emprego do Poder Aeroespacial em Operações de Manutenção da Paz da Organização das Nações Unidas (ONU) à luz da Doutrina Básica da Força Aérea Brasileira (FAB). Por meio de pesquisa documental, utilizaram-se o United Nations Peacekeeping Operations – Principles and Guidelines, o Military Aviation Unit Manual e a Doutrina Básica da FAB (DCA 1-1). Dessa forma, foi possível identificar quais as capacidades requeridas das aeronaves para o emprego na ONU, bem como comparar as ações requeridas pela ONU com as previstas na Doutrina Básica da FAB, e identificar quais e quantas Ações de Força Aérea previstas na DCA 1-1 são empregadas em Operações de Manutenção da Paz. Como principal contribuição, o estudo apresenta um paralelo da doutrina da FAB frente ao contexto de emprego do Poder Aeroespacial pela ONU, podendo servir como referência em futuras participações do Brasil em Operações de Manutenção da Paz.

Palavras-chave: Organização das Nações Unidas; Operações de Manutenção da Paz; Poder Aeroespacial; Força Aérea Brasileira.

Aerospace Power in the United Nations from the perspective of Brazilian Air Force Basic Doctrine

ABSTRACT

This article aims to analyze the Air Force's operational functions and the main capabilities required of aircraft in the application of Aerospace Power in the United Nations (UN) Peacekeeping Operations from the perspective of Brazilian Air Force (FAB) Basic Doctrine. Using documentary research, the study used the United Nations Peacekeeping Operations – Principles and Guidelines, the Military Aviation Unit Manual and the FAB Basic Doctrine (DCA 1-1). This approach made it possible to identify the capabilities required of aircraft operating in UN missions, compare the operational functions outlined by the UN with those provided by FAB Basic Doctrine and determine which and how many of the operational functions described in DCA 1-1 are employed in Peacekeeping Operations. The main contribution of this study is to present a comparison between the Brazilian Air Force doctrine and the application of Aerospace Power by the UN, potentially serving as a reference for future Brazilian participation in Peacekeeping Operations.

Keywords: United Nations; Peacekeeping Operations; Aerospace Power; Brazilian Air Force.

El poder aeroespacial en las Naciones Unidas a la luz de la doctrina básica de la Fuerza Aérea Brasileña

RESUMEN

Este artículo tiene como objetivo analizar las acciones de la Fuerza Aérea y las principales capacidades requeridas de las aeronaves en el uso del Poder Aeroespacial en Operaciones de Mantenimiento de la Paz de las Naciones Unidas (ONU) a la luz de la Doctrina Básica de la Fuerza Aérea Brasileña (FAB). A través de la investigación documental se utilizó las Operaciones de Mantenimiento de la Paz de las Naciones Unidas – Principios y Lineamientos, el Manual de Unidades de Aviación Militar y la Doctrina Básica de la FAB (DCA 1-1). De esta manera, fue posible identificar las capacidades requeridas de la aeronave para su uso en la ONU. Así como, al comparar las acciones requeridas por la ONU con las previstas en la Doctrina Básica de la FAB, se identificó cuáles y cuántas Acciones de la Fuerza Aérea previstas en el DCA 1-1 se utilizan en Operaciones de Mantenimiento de la Paz. Como aporte principal, el estudio presenta un paralelo con la doctrina FAB en el contexto del uso del Poder Aeroespacial por parte de la ONU, que puede servir de referencia para la futura participación brasileña en Operaciones de Paz.

Palabras clave: Naciones Unidas; Operaciones de Mantenimiento de la Paz; Poder Aeroespacial; Fuerza Aérea Brasileña.

1 INTRODUÇÃO

As Operações de Manutenção da Paz da ONU (*United Nations Peacekeeping Operations*) caracterizam-se pelo emprego de forças militares multinacionais com o objetivo de auxiliar as nações na transição de um estado de conflito para a paz, sendo instituídas pela Organização das Nações Unidas, por meio de mandato do Conselho de Segurança (United Nations, 2010). A primeira Operação de Paz teve caráter de observação e foi realizada em 1948, poucos anos após a criação da ONU. Por sua vez, a primeira Operação de Paz que utilizou tropas ocorreu no Oriente Médio, de 1956 a 1967 (United Nations, 1996), e contou com a participação de um batalhão brasileiro (Campos; Fontoura, 2011; Oliveira Junior; Góes, 2010).

Desde 1948, foram realizadas 71 Operações de Paz que contaram com a contribuição de militares e civis de 121 países (United Nations, 2024), tendo o Brasil participado de 46 delas (Andrade; Hamann; Soares, 2019). No decorrer dessas, o poderio militar foi utilizado de diferentes formas, sendo que o Poder Aeroespacial esteve presente desde o princípio no transporte de pessoal e de cargas (Novosseloff, 2017). O “batismo de fogo” do Poder Aeroespacial ocorreu na Operação das Nações Unidas no Congo (ONUC), realizada entre os anos 1960 e 1964 (Dorn, 2014).

A ONUC introduziu na ONU aviões de caça, bombardeiros e helicópteros. Os quais inseriram nas Operações de Paz outras missões aéreas tipicamente militares, como o Reconhecimento Aéreo, Apoio Aéreo Aproximado e Ataque (Dorn, 2014). Destaca-se que o Brasil participou dessa Operação com contingentes de Esquadrões Aéreos e tripulantes, os



quais, inclusive, foram alvos de tiros (Estrada, 2021; Campos; Fontoura, 2011). No período de 1960 a 1964, o Brasil enviou para a ONU 179 militares da Força Aérea Brasileira (FAB), sendo 69 oficiais e 110 praças, os quais foram responsáveis por missões de transporte aerológico, evacuação da população e reconhecimento aéreo (Andrade; Hamann; Soares, 2019).

Com o passar dos anos, as tecnologias, os cenários de emprego e as próprias Operações de Paz evoluíram, bem como os manuais relacionados a elas e ao emprego do Poder Aéreo na ONU, modificando e aperfeiçoando conceitos anteriormente válidos. Nas Operações atuais, são esperados confrontos contra ameaças assimétricas e grupos armados espalhados em grandes territórios, sendo a contribuição do Poder Aeroespacial decisiva para o alcance dos objetivos das Operações de Paz (United Nations, 2021).

As atualizações doutrinárias frente aos novos cenários fazem parte da rotina das forças armadas de diferentes países. No cenário nacional, a FAB, em 2024, atualizou a sua Doutrina Básica (Brasil, 2024).

Considerando que o Brasil é um país que atua nas Operações de Paz desde as primeiras edições, tendo contribuído com contingentes de Esquadrões Aéreos e tripulantes, frente à constante evolução das tecnologias, dos cenários de emprego e das doutrinas, chegou-se ao seguinte questionamento: “Quais são as ações de Força Aérea e as principais capacidades requeridas das aeronaves em Operações de Paz da ONU?”.

Dessa forma, este artigo propõe-se a analisar as ações de Força Aérea e as principais capacidades requeridas das aeronaves no emprego do Poder Aeroespacial em Operações de Manutenção da Paz da Organização das Nações Unidas à luz da Doutrina Básica da FAB. Nesse esteio, serão identificadas as ações cumpridas pelas aeronaves em Operações de Manutenção da Paz, as capacidades requeridas das aeronaves no emprego do Poder Aeroespacial pela ONU e as ações requeridas das aeronaves no emprego do Poder Aeroespacial em Operações de Manutenção da Paz com a Doutrina Básica da FAB.

Embora o uso do vetor aéreo esteja presente desde as primeiras operações da ONU, o General canadense Roméo Dellaire afirmou que o Poder Aeroespacial em Operações de Paz ainda é pouco utilizado e pouco estudado no contexto das Nações Unidas (Dorn, 2014). Sharland, Pendlebury e Champion (2024) corroboram afirmando que embora diversos meios aéreos tenham sido empregados pela ONU, no decorrer dos anos, são limitadas as análises e considerações sobre o tema. Nesse sentido, torna-se relevante estudar a realidade atual do emprego do Poder Aeroespacial em conflitos armados, no caso específico, nas Operações de Manutenção da Paz na ONU, sob a ótica da doutrina brasileira recentemente publicada.

Os achados deste estudo poderão contribuir de forma acadêmica, com a maior discussão sobre o assunto; teórica, com o arcabouço documental e bibliográfico reunido; organizacional, ao trazer um paralelo da doutrina da FAB frente ao contexto de emprego do Poder Aeroespacial em Operações de Manutenção da Paz; e social por meio da divulgação do emprego militar em prol da paz mundial. O estudo poderá, ainda, servir como referência para o emprego do Poder Aeroespacial pela Força Aérea Brasileira em futuras Operações de Manutenção da Paz.



2 DESENVOLVIMENTO

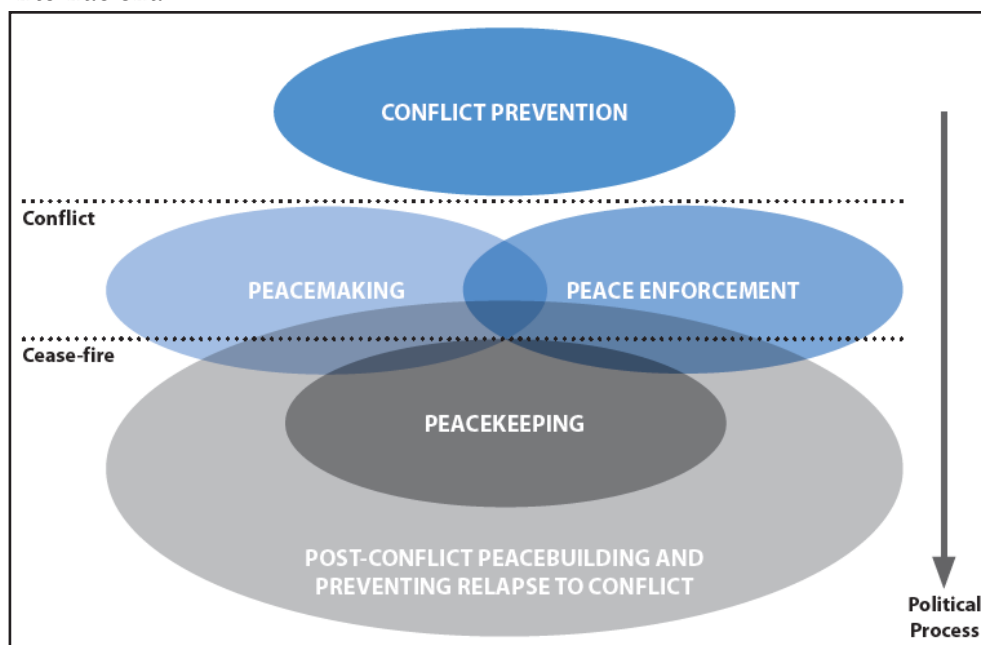
2.1 Revisão de Literatura

Um dos propósitos previstos no artigo primeiro da Carta das Nações Unidas é a manutenção da Paz e a Segurança Internacional. Para isso, a ONU dispõe do Conselho de Segurança, que possui esse tema como sua principal reponsabilidade (United Nations, 1945). O Conselho de Segurança possui diferentes recursos a serem utilizados diante das ameaças à paz e à segurança internacional. Um dos artifícios utilizados é a implementação de um mandato de uma Operação de Manutenção da Paz ou, em inglês, *Peacekeeping Operation*.

É importante diferenciar as *Peacekeeping Operations* de outras abordagens existentes como: *Conflict Prevention*, que compreende a aplicação de medidas para evitar que uma determinada tensão evolua para um conflito armado; *Peacemaking*, que compreende medidas diplomáticas diante de um conflito iniciado, buscando uma negociação entre as partes beligerantes; *Peace Enforcement*, que envolve aplicação, com autorização do Conselho de Segurança, de um conjunto de medidas coercitivas, incluindo o uso militar da força para restaurar a paz e a segurança; e *Peacebuilding*, que envolve um conjunto de medidas para evitar o colapso e sedimentar uma infraestrutura local afetado, a fim de permitir que exista posteriormente a paz e o desenvolvimento sustentável da região (United Nations, 2010).

Na Figura 1, é possível observar as medidas anteriormente citadas e como elas se dispõem desde o conflito ao cessar-fogo, bem como nomenclaturas, métodos e objetivos, em determinado período, de forma simultânea e inter-relacionada.

Figura 1: Inter-relação entre as medidas para manutenção da paz e segurança internacional.



Fonte: United Nations (2010, p. 17).

É importante destacar que o emprego do Poder Aeroespacial é aplicável em qualquer uma das medidas para a manutenção da paz descritas anteriormente, bem como nas diferentes agências, órgãos e organismos da ONU. Corum (1996), ao analisar o Poder Aéreo em missões de *Peace Enforcement*, destaca que assim como em qualquer outra operação, o Poder Aéreo contribui muito, quicá de forma decisiva para que as Operações de *Peace Enforcement* sejam um sucesso. O autor comenta que o Poder Aéreo, nesse tipo de operações, pode contribuir em missões humanitárias, transporte de equipamentos e homens, ações psicológicas e reconhecimento. Todavia, embora o Poder Aeroespacial tenha aplicação ampla, para fins deste trabalho, ele será estudado no contexto das *Peacekeeping Operations*.

As Operações de Manutenção da Paz não estão propriamente definidas nos artigos da Carta da ONU, assinada em 1945. Seu entendimento, amparo legal e aplicação evoluíram ao longo do tempo. Quando ativadas, de acordo com seu objetivo e emprego, utilizam-se os capítulos 5, 6 ou 7 da Carta da ONU para ampará-las. Todavia, derivada da Carta e da experiência adquirida, foi concebido um documento para tratar especificamente do tema e normatiza-lo, o “*United Nations Peacekeeping Operations – Principles and Guidelines*” (United Nations, 2010).

Cada Operação de Manutenção da Paz é estabelecida tomando-se por base a situação, o cenário e os desafios específicos do caso. Assim, o Conselho de Segurança define como se dará uma missão de paz, estabelecendo um mandato, as tarefas que serão executadas, quantas tropas e policiais serão empregados, quais objetivos serão buscados e quais países comporão a coalizão (Uziel, 2015).

Ao longo do tempo, as Operações de Paz evoluíram em sua amplitude e forma de atuação. Durante o período da Guerra Fria, os objetivos eram limitados à manutenção de cessar-fogo e estabilização de situações em campo, com a possibilidade de atuações políticas, a fim de encontrar uma solução pacífica para o conflito (United Nations, 2010).

Após a Guerra Fria, o contexto mudou consideravelmente. As disputas internacionais diminuíram, todavia tomaram seu lugar os conflitos internos, ocasionando guerras civis, principalmente em países mais pobres e com infraestrutura mais precária. Assim, a nova geração de Operações de Manutenção da Paz, denominadas “multidimensionais”, passou a atuar não apenas com forças militares, mas com um conjunto de militares, policiais e infraestrutura civil para suportar a implementação, estabilização e acordos de paz (United Nations, 2010).

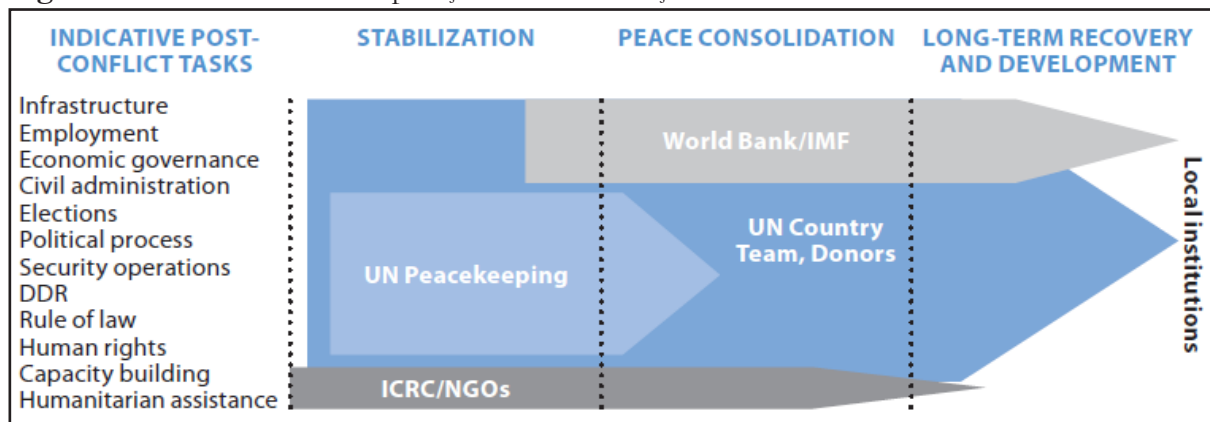
Nesse sentido, as operações multidimensionais passaram a abranger atividades nas áreas política, militar, policial e humanitária, articulando diversos atores da ONU, organismos regionais, não governamentais, financeiros e representantes de diversos setores da sociedade civil (Andrade; Hamann; Soares, 2019).

As Operações de Manutenção da Paz atuais fazem parte de um esforço global para fazer uma transição sustentável do estado de conflito para a paz. Para isso, elas possuem três objetivos principais: criar um ambiente seguro no qual o Estado esteja fortalecido e consiga prover segurança, respeito ao Estado de Direito e Direitos Humanos; facilitar o processo político e diálogo para estabelecimento legítimo de instituições de governança; e fornecer um quadro que permita a ONU e a outros órgãos internacionais a continuidade de atuação no país de forma coerente e coordenada (United Nations, 2010).



Nesse contexto, as Operações de Manutenção de Paz não são um fim em si mesmas, mas fazem parte de um processo maior em busca de metas estabelecidas em conjunto com outros órgãos. Elas atuam por um determinado tempo, reduzindo sua presença até que as demais instituições consigam prosseguir com independência. A Figura 2 apresenta esse fluxo, por meio do *core business* das Operações de Manutenção de Paz.

Figura 2: Core business das Operações de Manutenção de Paz.



Fonte: United Nations (2010, p. 17).

A fim de balizar a sua atuação, as Operações de Paz possuem três princípios básicos, os quais são plenamente observados tanto pelas tropas em campo quanto pelo Secretariado da ONU: consentimento entre as partes envolvidas; imparcialidade; e não utilização da força, exceto em legítima-defesa e defesa do mandato (United Nations, 2010).

Esse é o contexto atual dentro do qual são utilizadas as forças militares na ONU, sendo o emprego do Poder Aeroespacial uma das suas expressões. Assim, apesar de ser uma força pela paz, entende-se que a manutenção da paz moderna requer o uso de poder de fogo cuidadosamente controlado (Dorn, 2015).

O italiano Giulio Douhet foi um dos primeiros grandes estudiosos do Poder Aéreo. Desde jovem, percebeu a influência da tecnologia nos meios militares e ao conhecer o avião tornou-se um entusiasta e, posteriormente, um teórico do assunto. Como major, participou da guerra contra os turcos, em 1911, e comandou o esquadrão que realizou o primeiro bombardeio da história. Ao voltar desta guerra, passou a divulgar, incentivar e escrever sobre os benefícios do Poder Aéreo (Rosa, 2014).

A influência da tecnologia, percebida por Douhet; dos estudos desenvolvidos por outros teóricos; associadas às lições aprendidas após cada conflito; e a evolução dos cenários, fez com que a doutrina no campo do Poder Aeroespacial fosse aprimorada constantemente.

Embora muito se tenha escrito sobre o assunto, hoje não existe uma definição internacional amplamente aceita sobre o que, precisamente, consiste o Poder Aeroespacial. Carlos Eduardo do Valle Rosa (2014), ao analisar diversos teóricos e doutrinas vigentes nas forças aéreas ao redor do mundo, buscou reunir em um único conceito os entendimentos existentes e definiu o Poder Aeroespacial da seguinte forma:

“poder aéreo” é um instrumento para alcance dos objetivos políticos, estratégicos, operacionais e táticos, em determinada situação de crise, conflito armado ou guerra, que pode gerar almejada mudança de comportamento do inimigo na direção dos interesses nacionais. Junto com o poder espacial e demais elementos constitutivos pertencem a um conceito maior que extrapola a dimensão do combate, o Poder Aeroespacial (Rosa, 2014, p. 29).

Sharland, Pendlebury e Champion (2024) argumentam que diferentes países desenvolveram suas próprias políticas e à medida que o conflito moderno evoluiu, a ONU deveria ter desenvolvido políticas próprias, a fim de orientar o uso do domínio do ar, entendendo os efeitos estratégicos que deseja alcançar em diferentes cenários e considerando as suas particularidades e limitações, por ser um órgão multinacional guiado por mandados negociados envolvendo a integração civil e militar.

Mesmo diante dessa lacuna da falta de uma política sobre o Poder Aéreo, a ONU possui diretrizes, orientações, procedimentos padronizados e manual para unidades aéreas, os quais focam nos meios, capacidades e tarefas, todavia a abordagem utilizada pela ONU hoje é limitada, deixando, pela falta de uma política mais abrangente sobre o tema, de adotar, por exemplo, uma definição teórica para Poder Aeroespacial e Ações de Força Aérea.

Ao passo que a Força Aérea Brasileira, em sua Doutrina Básica (DCA 1- 1) (Brasil, 2024) traz definições para esses dois conceitos. Dessa forma, os conceitos definidos pela FAB serão os adotados neste trabalho. A FAB define o Poder Aeroespacial da seguinte forma:

É a expressão do Poder Nacional resultante da integração dos recursos de que a Nação dispõe para a utilização do espaço aéreo e do espaço exterior, quer como instrumento de ação política e militar, quer como fator de desenvolvimento ou dissuasão. (Brasil, 2024, art. 39).

A Doutrina Básica da FAB desvela 54 Ações de Força Aérea, conforme apresentado no Quadro 1. Assim como adota a seguinte definição para o que vem a ser uma Ação de Força Aérea:

Ação caracterizada pelo emprego de Meios Aeroespaciais e de Força Aérea para causar os efeitos desejados. Envolve ações (cinéticas e não cinéticas) em todos os domínios e representa as Capacidades Operativas da FAB. (Brasil, 2024, art. 10).



Quadro 1: Ações de Força Aérea

1. Ação Cívico-Social	29. Inspeção em Voo
2. Ação Direta	30. Instrução Aérea
3. Antissubmarino	31. Inteligência
4. Apoio Aéreo Aproximado	32. Interferência Eletrônica
5. Assalto Aeroterrestre	33. Lançamento de Cargas Úteis ao Espaço Exterior
6. Assuntos Cíveis	34. Logística
7. Ataque	35. Minagem Aérea
8. Autodefesa de Superfície	36. Operações de Informação
9. Busca e Salvamento	37. Operações Psicológicas
10. Busca e Salvamento em Combate	38. Patrulha Marítima
11. Combate a Incêndio em Voo	39. Polícia da Aeronáutica
12. Comunicação Social	40. Posto de Comunicação Aeroespacial
13. Comunicações e Sistemas de Informação	41. Reabastecimento em Voo
14. Contraterrorismo	42. Reconhecimento Aeroespacial
15. Controle Aéreo Avançado	43. Reconhecimento Armado
16. Controle de Sistemas Espaciais	44. Reconhecimento Especial
17. Controle e Alarme em Voo	45. Ressuprimento Aéreo
18. Defesa Aérea	46. Segurança das Instalações
19. Defesa Antiaérea	47. Socorro em Voo
20. Defesa Biológica, Nuclear, Química e Radiológica	48. Supressão de Defesa Antiaérea Inimiga
21. Defesa Cibernética	49. Transporte Aéreo Logístico
22. Demonstração Aérea	50. Transporte Especial
23. Ensaio em Voo	51. Varredura
24. Escolta	52. Vigilância Aeroespacial
25. Evacuação Aeromédica	53. Vigilância e Controle do Espaço Aéreo
26. Exfiltração Aérea	54. Vigilância e Monitoramento de Objetos Espaciais
27. Guiamento Aéreo Avançado	
28. Infiltração Aérea	

Fonte: Adaptado de Brasil (2024, anexo IV).

Segundo Cross (1996), as Operações de Paz estão ganhando, a cada ano, mais relevância e com elas o emprego do Poder Aéreo. O qual tem importância tática nas diversas ações desenvolvidas, mas que pode servir também como demonstração de força, versatilidade e credibilidade diante das partes em conflito, desencorajando agressões.

Diante da evolução tecnológica, o emprego do Poder Aeroespacial evoluiu incorporando, fruto das experiências dos seus estados membros e dos conflitos recentes, novas capacidades e vetores. Como é o caso das aeronaves remotamente pilotadas, que foram utilizadas pela primeira vez na República Democrática do Congo em 2006, pela Bélgica, tendo o primeiro contrato sido firmado pela ONU em 2013. Desde então, o uso desse novo vetor tem sido expandido para outras Operações, demonstrando diversas vantagens (Dorn, 2015).

A ONU não possui meios aéreos próprios, todavia, em 2017, totalizava ao seu dispor 224 aeronaves, dentre as quais 54 de asas fixas, 140 helicópteros (utilitários e de ataque) e 50 aeronaves remotamente pilotadas (ARP). As quais ofereciam suporte, mobilidade e agilidade, contribuindo para aumentar a efetividade das Operações de Paz. Dessas, as aeronaves militares eram propriedade dos Estados-membros e operadas por eles, enquanto as aeronaves civis eram operadas por empresas comerciais (Novosseloff, 2017).

No novo contexto de Operações de Manutenção da Paz multidimensionais, o emprego do Poder Aéreo também se modificou. As capacidades do Poder Aéreo são úteis não somente ao emprego militar em si, mas também aos demais órgãos envolvidos, com vistas ao alcance dos objetivos das novas Operações de Paz. Dessa forma, os vetores aéreos prestam apoio no campo político, no processo eleitoral, no suporte humanitário, nas evacuações aeromédicas e no apoio à reconstrução da infraestrutura local.

Não obstante, como visto anteriormente, a implementação de um mandato de uma Operação de Paz requer o consentimento das partes envolvidas. Assim, a presença de meios aéreos da ONU, às vezes, gera desconfiança, pode ser visto como ameaça e até mesmo pode encontrar resistência ou restrições. Em alguns casos, os movimentos aéreos já foram restringidos de voar por lideranças locais, incluindo voos de evacuação aeromédica, ou foram impostas cooperações intensas com autoridades locais (Novosseloff, 2017).

Dorn (2014) afirma que as Operações de Manutenção da Paz são uma expressão imperativa de suporte a humanidade ao redor do mundo, sendo o Poder Aéreo uma capacidade vital. Sem contar que para os soldados da paz – os *Peacekeepers* – espalhados ao redor do mundo, muitas vezes, as aeronaves são a linha tênue da sobrevivência.

2.2 Métodos

Esta é uma pesquisa qualitativa e descritiva que busca identificar a relação entre a “Doutrina Básica da FAB”, “as ações de Força Aérea” e “as principais capacidades requeridas das aeronaves no emprego do Poder Aeroespacial em Operações de Manutenção da Paz da Organização das Nações Unidas (ONU)”.

Quanto aos procedimentos técnicos, trata-se de uma pesquisa documental por valer-se de livros, apostilas e manuais da Organização das Nações Unidas, da Força Aérea Brasileira e de pesquisadores do Poder Aeroespacial em Operações de Paz. Este tipo de pesquisa mostra-se vantajosa por permitir uma cobertura muito mais ampla sobre o fenômeno estudado, sobre fontes ricas e estáveis, sem contar o custo reduzido da pesquisa que demanda muito mais tempo do que recursos (Gil, 2002).

Com vistas a identificar as ações cumpridas pelas aeronaves em Operações de Manutenção da Paz foi realizada uma pesquisa nos manuais da ONU e livros acerca do Poder Aeroespacial em Operações de Paz. Dos quais também se buscou identificar as capacidades requeridas das aeronaves no emprego do Poder Aeroespacial em Operações de Manutenção da Paz.

Por fim, foi realizada uma pesquisa documental em manuais da Força Aérea Brasileira, em especial, na Doutrina Básica da FAB, para traçar um paralelo com os dados levantados. Nesse esteio, foram comparadas as ações e as principais capacidades requeridas das aeronaves no emprego do Poder Aeroespacial em Operações de Manutenção da Paz com as previstas na Doutrina Básica da FAB, conduzindo aos achados deste estudo.



3 RESULTADOS

No livro “UN *Air Power*” (Dorn, 2014) são feitas diversas reflexões acerca do emprego do Poder Aéreo na ONU. Uma delas diz respeito à Operação ONUC, ocorrida no Congo na década de 60. Essa Operação contou com a primeira e maior “Força Aérea” da ONU. Chegaram a ser empregados dois esquadrões de caça e bombardeio, bombas de 1000 lb, canhões, foguetes e bombas de *napalm*. O volume de voos chegou a registrar picos de 76 surtidas em um dia, sendo utilizadas regras de engajamento rígidas e conceitos como *no-fly-zone*. As aeronaves foram empregadas em missões de ataque, apoio aéreo aproximado, patrulha, interceptação, combate aéreo, inteligência, vigilância e reconhecimento.

Não obstante, o uso da força em Operações de Paz teve suas consequências. Foram atribuídas às aeronaves da ONU o ataque a um hospital e um erro que, por pouco, não atingiu um abrigo de civis com cerca de 150 a 200 pessoas, incluindo mulheres e crianças. A utilização de bombas de *napalm* também trouxe diversos questionamentos, vindo a ser proibida a sua utilização durante a própria Operação. Desde então, a ONU não tornou a utilizar aviões de caça e bombardeiros em suas operações (Dorn, 2014).

Nesse contexto, é válido destacar que, conforme discutido anteriormente, as Operações de Manutenção da Paz evoluíram até chegarem ao conceito atual de “multidimensionais” (United Nations, 2010) e com elas evoluíram também a forma de se empregar o Poder Aeroespacial. Embora existam relatos e experiências anteriores do uso do Poder Aeroespacial na ONU, hoje ele é encarado segundo a realidade atual, a qual possui suas próprias regras e características, sob as quais este estudo irá se basear.

Após anos de experiência na utilização de meios aéreos em Operações de Manutenção de Paz, valendo-se da contribuição dos estados-membros e de lições aprendidas, a ONU publicou, no ano de 2021, a segunda edição do *Military Aviation Unit Manual*, em português, Manual de Unidades de Aviação Militar. O qual se propõe a ser uma referência para o planejamento, treinamento, emprego e avaliação de meios aéreos nas Operações de Manutenção de Paz (United Nations, 2021).

O emprego do Poder Aeroespacial estará condicionado as características da Missão, ao estado final desejado e ao tipo de emprego da força autorizado pelo mandado determinado pelo Conselho de Segurança. Assim como, o emprego e capacidades das aeronaves seguirá a carta de assistência (*Letter of Assist* – LOA) e o memorando de entendimento (*Memorandum of Understanding* – MOU) firmado entre a ONU e o estado-membro (United Nations, 2021).

Em que pese a ONU não tenha uma definição formal para Ações de Força Aérea e não faça distinção entre elas, em análise mais aprofundada do tema, baseado nas definições adotadas neste estudo, foi possível identificar as ações pretendidas para as aeronaves em Operações de Manutenção da Paz. O Manual de Unidades de Aviação Militar (United Nations, 2021), para fins de planejamento, distinção de capacidades e concepções de emprego, considera que as aeronaves são divididas em três grupos distintos: asas rotativas, asas fixas e aeronaves remotamente pilotadas (ARP).

Entendendo que o conceito de Ação de Força Aérea diz respeito ao “...emprego de Meios Aeroespaciais e de Força Aérea para causar os efeitos desejados...” (Brasil, 2024), foi possível identificar no manual da ONU, nos campos da concepção de emprego e descrição das tarefas, 18 ações previstas para asas rotativas, 14 para asa fixa e três para ARP (United Nations, 2021), as quais foram organizadas no Quadro 2.



Quadro 2: Ações cumpridas pelas aeronaves em Operações de Manutenção da Paz.

ASAS ROTATIVAS	ASA FIXA	ARP
Vigilância e Reconhecimento (visual e eletrônico)	Vigilância e Reconhecimento (visual e eletrônico)	Vigilância e Reconhecimento (eletrônica)
Reconhecimento de zona de pouso para helicópteros	-	-
Reconhecimento Armado	Reconhecimento Armado	-
Transporte VIP	Transporte VIP	-
Transporte de pessoal	Transporte de pessoal	-
Transporte de carga	Transporte de carga	-
Transporte de itens perigosos	Transporte de itens perigosos	-
Operações especializadas (assalto aéreo, reação rápida, rapel, <i>fast rope</i> e <i>helocasting</i>)	-	-
Lançamento de paraquedistas	Lançamento de paraquedistas	-
Apoio Aéreo Aproximado	Apoio Aéreo Aproximado	-
<i>Casualty Evacuation</i> (CASEVAC) ¹	<i>Casualty Evacuation</i> (CASEVAC) ¹	-
<i>Medical Evacuation</i> (MEDVAC) ²	<i>Medical Evacuation</i> (MEDVAC) ²	-
Busca e Resgate (SAR)	Operações de Busca	Operações de Busca
Busca e Resgate em combate (CSAR)	-	-
Extração imediata	-	-
Dissuasão/ Neutralização/ Interdição para proteger civis e forças amigas ³	-	-
-	Lançamento de suprimento	-
Patrulha aérea	Patrulha aérea	-
Escolta armada	Escolta	-
-	-	Retransmissão de comunicações (<i>relay</i>)
1 Evacuação da área da ocorrência até a unidade de saúde mais próxima. 2 Evacuação de paciente entre unidades de saúde. 3 Colocar o inimigo fora de combate por um período e em um território determinado. Prevenir a utilização de uma área por meio de medidas físicas ou psicológicas.		

Fonte: Adaptado de *United Nations* (2021).



É válido destacar que nas descrições dos ARP é frisado que não serão utilizados armamentos de nenhum tipo. Por isso, as ações relacionadas aos ARP são todas voltadas para inteligência, vigilância e reconhecimento.

Nas descrições das unidades de aviação, concepções de emprego, ações e capacidades, o manual em tela trata de algumas outras características esperadas das aeronaves que para esta pesquisa não foram entendidas como Ações de Força Aérea, mas como capacidades, uma vez que não “causam os efeitos desejados” (Brasil, 2024), portanto serão discutidas adiante. Isto posto, são descritas para as aeronaves de asas rotativas: a capacidade de operação conjunta/multilateral e a capacidade de operar embarcada.

Em um segundo momento, buscou-se identificar as capacidades requeridas das aeronaves no emprego do Poder Aeroespacial em Operações de Manutenção da Paz, o que também foi obtido por meio do *Military Aviation Unit Manual* (United Nations, 2021).

As mesmas observações destacadas anteriormente quanto à evolução das Operações de Manutenção da Paz são válidas, quais sejam, elas evoluíram, bem como os cenários de emprego. Nesse sentido, por mais que determinadas capacidades tenham sido úteis anteriormente, ou até mesmo tenham sido necessárias, hoje o contexto é outro. Assim, o Manual de Unidades de Aviação Militar, publicado em 2021, traz a percepção e o entendimento mais recente da Organização das Nações Unidas e dos especialistas dos estados-membros consultados.

Para definir as capacidades dos vetores aéreos, a ONU também segue a mesma divisão entre aeronaves de asas rotativas, fixas e remotamente pilotadas. Todavia, para definição de capacidades, ainda, são subdivididas em subtipos de aeronaves, conforme dados apresentados no Quadro 3.

Quadro 3: Classificação das aeronaves por tipos e subtipos.

TIPO	SUBTIPO	CARACTERÍSTICAS
Asas Rotativas	Helicóptero Utilitário Leve	Peso máximo de decolagem < 4.000kg
	Helicóptero Utilitário Médio	Peso máximo de decolagem > 4.000kg ou capacidade de transportar ≥ 10 passageiros
	Helicóptero de Carga Pesado	Peso máximo de decolagem > 9.000kg
	Helicóptero armado / ataque	-
Asa Fixa	Aeronave de Reconhecimento Leve	-
	Aeronave de Transporte Tático	-
	Aeronave armada / ataque	-
Aeronave Remotamente Pilotada	Classe I	ARP pequenos
	Classe II	Controle na linha de visada (LOS); Alcance > 80NM; e teto de operação >14.000ft
	Classe III	Controle além da linha de visada, por satélite (BLOS)

Fonte: Adaptado de *United Nations* (2021).

No quadro 4 são apresentadas as capacidades elencadas para unidades de cada subtipo de aeronave de asas rotativas. As colunas foram divididas por subtipos de helicópteros e as linhas foram agrupadas por semelhanças de capacidades. Para os helicópteros utilitários leves são descritas 16 capacidades, para os helicópteros utilitários médios são descritas 23, para os de carga pesado 17 e para os de ataque nove.

Quadro 4: Capacidades das unidades de aeronaves de asas rotativas - helicópteros.

UTILITÁRIOS LEVES	UTILITÁRIOS MÉDIOS	DE CARGA PESADOS	DE ATAQUE
Voar sob regras de voo visual diurno e noturno	Voar sob regras de voo visual e instrumento diurno e noturno	Voar sob regras de voo visual e instrumento diurno e noturno	Voar sob regras de voo visual e instrumento diurno e noturno
Ser compatível com óculos de visão noturna (NVG)	Operar com óculos de visão noturna (NVG)	Operar com óculos de visão noturna (NVG)	Operar com óculos de visão noturna (NVG), se possível
Operar luz de busca compatível com (NVG) de aproximadamente 30 milhões de candelas	Operar luz de busca compatível com (NVG) de aproximadamente 30 milhões de candelas	Operar luz de busca compatível com (NVG) de aproximadamente 30 milhões de candelas	-
Içar <i>pallets</i>	Içar <i>pallets</i> e veículos leves de até 3000kg	Içar e transportar cargas e veículos de até 3500 kg	-
Raio de alcance (<i>ferry range</i>) – 250NM	Raio de alcance (<i>ferry range</i>) – 360NM	Raio de alcance (<i>ferry range</i>) – 380NM	Raio de alcance (<i>ferry range</i>) – 220NM, carregado com máxima capacidade de armamento
Pronta-resposta 24h, sete dias por semana (24/7) sob condições visuais	Pronta-resposta 24h, sete dias por semana (24/7) sob condições visuais e instrumento	Pronta-resposta 24h, sete dias por semana (24/7) sob condições visuais e instrumento	Comunicar-se e manter contato com as agências de suporte as operações
Realizar assalto aeroterrestre com tropas especializadas no período diurno e noturno	Lançar tropas em <i>fast rope</i> ou rapel	-	-
-	Conduzir Operações de busca com uma única aeronave	-	-
Reabastecer por meio de barris ou pontos fixos	Reabastecer por meio de barris, se necessário	Reabastecer por meio de barris, se necessário	Reabastecer por meio de barris, se necessário
Transportar combustível do aeródromo ou ponto de reabastecimento para outros helicópteros	Transportar combustível do aeródromo para outros helicópteros	Transportar combustível do aeródromo para outros helicópteros	-



Ativar um <i>automatic direction finder</i> (ADF) para guiar outra aeronave em emergência	Ativar um <i>automatic direction finder</i> (ADF) para guiar outra aeronave em emergência	Ativar um <i>automatic direction finder</i> (ADF) para guiar outra aeronave em emergência	-
Montar uma metralhadora em cada helicóptero para autodefesa	Montar duas metralhadoras em cada helicóptero para autodefesa ou suporte de outros helicópteros quando voando em formação	Montar duas metralhadoras em cada helicóptero para autodefesa ou suporte de outros helicópteros quando voando em formação	Empregar metralhadoras, foguetes e, se possível, mísseis anti-tanque.
Evacuar quatro vítimas deitadas ou seis sentadas	Evacuar cinco a seis vítimas deitadas ou dez sentadas com dois atendentes médicos	Evacuar oito a dez vítimas deitadas ou quatorze a dezoito sentadas com dois atendentes médicos	-
Montar e empregar guincho para suspender duas pessoas com 40m de cabo.	Montar e empregar guincho para suspender duas pessoas com 40m de cabo.	Montar e empregar guincho para suspender duas pessoas com 40m de cabo.	-
Capacidade de estabelecer seu próprio local improvisado de abastecimento próximo da área de operação (FARP) no período diurno e noturno	Carregar tanques externos para aumentar a autonomia	-	-
Prover, se requerido, FLIR básico para busca e resgate, patrulha aérea ou consciência situacional quando voando com óculos de visão noturna.	Prover, se requerido, FLIR básico para busca e resgate, patrulha aérea ou consciência situacional quando voando com óculos de visão noturna.	-	-
Teto de serviço de até 14000ft acima do nível do mar (AMSL)	Ser completamente operacional em climas tropicais e deserto	-	Velocidade de cruzeiro mínima de 100-120kt
-	Transportar até 10 soldados com equipamentos individuais	Transportar até 16 soldados com equipamentos individuais	-
-	Içar e transportar cargas de até 3000kg a 1500ft	-	-
-	Estar em condições de deslocar para bases temporárias por até quatro semanas	Estar em condições de deslocar para bases temporárias por até quatro semanas	-
-	Tempo de reação de 2h, exceto se determinado a cumprir uma <i>Quick Reaction Force</i> (QRF)	Tempo de reação de 2h, exceto se determinado a cumprir uma <i>Quick Reaction Force</i> (QRF)	Tempo de reação de 45min até a decolagem

-	Pousar em campo não preparado em condições visuais no período diurno e noturno sem apoio de tropas no solo	Pousar em campo não preparado em condições visuais no período diurno	Estabelecer sua própria zona de pouso
-	Prover a bordo sistemas de intercomunicação com pelos menos seis espaços de conexão (<i>plu-in</i>)	Pousar em campo não preparado no período noturno sem apoio de tropas no solo, se as condições meteorológicas permitirem e a tripulação estiver habilitada ao NVG	-

Fonte: Adaptado de *United Nations* (2021).

Além das capacidades descritas no quadro acima, o documento da ONU traz as capacidades desejáveis, as quais as aeronaves podem possuir, mas que não são restritivas à operação, motivo pelo qual não foram enumeradas nesta pesquisa.

No tópico relacionado as aeronaves de asas rotativas, é destaca a capacidade de operar de forma conjunta/ multilateral, bem como contém uma descrição a parte para aeronaves que possuam a capacidade de operar embarcada, as quais contemplam requisitos específicos: capacidade de operação diurna e noturna com FLIR e NVG; possibilidade de operar CASEVAC/ MEDVAC; lançar tropas e carga; participar de operações de busca; capacidade de voo sob regras visuais e instrumento; extrair pessoas; e operar por pelo menos 1h30min por dia.

No quadro 5, são apresentadas as capacidades elencadas para unidades de cada subtipo de aeronave de asa fixa. As colunas tratam dos subtipos de aeronaves e as linhas foram agrupadas por semelhanças de capacidades, no que for aplicável. Para as aeronaves de reconhecimento leve são descritas 10 capacidades, para as transporte aerotático 13 e para as ataque leve oito.

Quadro 5: Capacidades das unidades de aeronaves de asas fixas.

RECONHECIMENTO LEVE	TRANSPORTE AEROTÁTICO	ATAQUE LEVE
Certificada para voo diurno e noturno sob regras visuais e instrumento	Tempo de reação de 4h para operar diurno ou noturno, sob regras visuais e instrumento, 24h por dia, sete dias por semana	Certificada para voo diurno e noturno sob regras visuais e instrumento
Certificação para voo sobre a água, conforme a norma FAR, <i>part 25 (ditching requirements)</i>	Estar em condições de operar em bases avançadas por até trinta dias	Tempo de reação de 45min, 24h por dia, sete dias por semana
Alcance de 900NM sem tanques externo e capacidade de utilizar tanques internos adicionais de combustível	Alcance de 1.800NM com capacidade estendida até 2.200NM, por no mínimo 10h de voo de cruzeiro a 200kt, sendo desejável 280kt	Alcance de 150NM (280km) carregando armamento
Utilizar combustível JP-8 ou JetA	Lançar cargas e paraquedistas com rampa traseira aberta	Utilizar tanques externos para aumentar o alcance



Sensores de ISR (Inteligência, vigilância e reconhecimento)	Operar em ambiente hostil, sem precisar de apoio de <i>handling</i>	Empregar metralhadoras/canhões, bombas, foguetes e, se possível, mísseis antitanque
Transportar de 2 a 6 passageiros mais a tripulação	Operar da base principal e pistas não pavimentadas	Velocidade de cruzeiro de 180 a 200kt
Pousar e decolar de campos não preparados com no mínimo 1.800lb (818kg) de passageiros e/ou carga	Prover a própria autodefesa, por meio de equipamentos passivos, laser <i>warning receivers</i> e dispensadores de <i>chaff/flare</i> , incluindo placas de blindagem para a tripulação (desejável)	Operar em posições avançadas, decolando, pousando, reabastecendo e rearmando a aeronave em rodopistas
Se a aeronave possuir porta de carga e descarga, que esta permita a entrada de <i>pallets</i> de 36 <i>inchs</i> (91,44 cm) e macas	Capacidade de operar em aeródromos com pistas de 1000m de comprimento, incluindo pistas não pavimentadas	Operar com óculos de visão noturna e FLIR (desejável)
Capacidade de operar de bases sem apoio de solo além do reabastecimento	Transportar no mínimo 40 militares com todo equipamento, sendo desejável a 90 militares	-
Utilizar o avião com estações de piloto duais	Transportar internamente pelo menos 5.000kg (desejável 15.000kg, com dimensões de 7.65m x 2.9m x 2.35m)	-
-	Assentos removíveis para tropas paraquedistas com capacidade para 54 passageiros equipados, com cintos resistentes para 9G e engate metal com metal	-
-	Possuir roletes para operar <i>pallets</i> padronizados com altura de pelo menos 1,7m	-
-	Possuir capacidade para 20 macas removíveis, desejável 50 macas, para realizar CASEVAC e MEDVAC	-

Fonte: Adaptado de *United Nations* (2021).

Observa-se que as capacidades entre as aeronaves de asa fixa diferem bastante umas das outras, tendo em vista as características e missões atribuídas a cada uma. Todavia, a capacidade de operação visual e instrumento é uma constante entre elas.

No quadro 6, são apresentadas as capacidades descritas para unidades de cada subtipo de aeronaves remotamente pilotadas. As colunas tratam dos subtipos de aeronaves e as linhas foram agrupadas por semelhanças de capacidades, no que for aplicável. Para ARP de classe II são apontadas oito capacidades e para as ARP de classe III oito. Uma vez que o manual da ONU não descreve capacidades para ARP de classe I, elas não serão apresentadas no quadro abaixo.



Quadro 6: Capacidades das unidades de Aeronaves Remotamente Pilotadas (ARP).

CLASSE II	CLASSE III
Certificação para operação diurna e noturna	Certificação para operação diurna e noturna
Sensores eletro-óticos e infra-vermelho para operações de reconhecimento e vigilância diurnas e noturnas	Sensores eletro-óticos e infra-vermelho para operações de reconhecimento e vigilância diurnas e noturnas
Alcance mínimo de 80NM (150km)	Cobertura satélite
Autonomia mínima de 8h	Autonomia mínima de 24h
Reação 24h por dia, sete dias por semana	Reação 24h por dia, sete dias por semana
Transmissão de imagens em tempo real para o quartel general e unidades no solo por meio do <i>remote viewing terminal</i> (RVT)	Transmissão de imagens em tempo real para o quartel general e unidades no solo por meio do <i>remote viewing terminal</i> (RVT)
Teto de operação superior a 14.000ft acima do nível do mar	Teto de operação de pelo menos 24.000ft acima do nível do mar
Operar marcador laser	Operar marcador laser

Fonte: Adaptado de *United Nations* (2021).

Observa-se que as diferenças entre as capacidades requeridas entre as ARP são mínimas, estando diretamente relacionadas aos critérios que definem as classes de ARP. O que reflete na cobertura ou não satélite, no teto de operação e na autonomia.

Com vistas a comparar as ações requeridas das aeronaves no emprego do Poder Aeroespacial em Operações de Manutenção da Paz com as previstas na Doutrina Básica da FAB são apresentadas no Quadro 7 as ações identificadas e organizadas anteriormente no Quadro 2 e as ações correlatas previstas na DCA 1-1, exibidas no Quadro 1.

Quadro 7: Ações de Força Aérea requeridas da ONU e a correspondência com a DCA 1-1.

AÇÕES PREVISTAS PELA ONU	AÇÕES ESTABELECIDAS NA DCA 1-1
Vigilância e Reconhecimento (visual e eletrônico)	Reconhecimento Aeroespacial
Reconhecimento de zona de pouso para helicópteros	
Reconhecimento Armado	Reconhecimento Armado
Transporte VIP	Transporte Especial
Transporte de pessoal	Transporte Aéreo Logístico
Transporte de carga	
Transporte de itens perigosos	
Operações especializadas (assalto aéreo, reação rápida, rapel, <i>fast rope</i> e <i>helocasting</i>)	Infiltração aérea
Lançamento de paraquedistas	Assalto aeroterrestre
Apoio Aéreo Aproximado	Apoio Aéreo Aproximado
<i>Casualty Evacuation</i> (CASEVAC)	Evacuação Aeromédica
<i>Medical Evacuation</i> (MEDVAC)	
Busca e Salvamento (SAR)	Busca e Salvamento



Busca e Salvamento em combate (CSAR)	Busca e Salvamento em Combate
Extração imediata em Combate (CIMEX)	
Dissuasão/ Neutralização/ Interdição para proteger civis e forças amigas ³	Ataque e/ou Operações Psicológicas
Lançamento de suprimento	Ressuprimento Aéreo
Patrulha aérea	Controle e Alarme em Voo
Escolta armada	Escolta
Retransmissão de comunicações (<i>relay</i>)	Posto de Comunicação Aeroespacial

Fonte: O autor (2025).

Tendo em vista a diferença teórica existente entre os documentos da ONU e da FAB, o cruzamento de informações apresentado no Quadro 7 buscou aproximar as ações descritas pela ONU com as previstas na Doutrina Básica da FAB. Dessa maneira, buscou-se apresentar qual Ação de Força Aérea uma aeronave da FAB voando na ONU executaria. Assim, algumas ações contidas nos manuais da ONU estão previstas na doutrina da FAB, mas apresentadas nos documentos com uma abordagem diferente, como, por exemplo, incluídas nas descrições de cada tarefa ou consideradas como subdivisões, por isso foram aglutinadas na organização do quadro acima.

Como é o caso do reconhecimento de zona de pouso para helicópteros que é compreendido dentro da ação de Reconhecimento Aeroespacial; transporte de pessoal, de carga e de itens perigosos que são executadas pela FAB, contudo são definidas como Transporte Aéreo Logístico; busca e salvamento em combate e extração imediata em combate que são executadas pela FAB, todavia entendidas ambas como CSAR; e CASEVAC e MEDVAC que estão previstas na DCA 1-1, inclusive com esses termos, todavia são consideradas uma subdivisão da Evacuação Aeromédica.

As demais ações, por suas características e descrições nos manuais da ONU, foram enquadradas dentro das definições existentes na Doutrina da Básica da FAB.

CONCLUSÕES

Objetivando analisar as ações de Força Aérea e as principais capacidades requeridas das aeronaves no emprego do Poder Aeroespacial em Operações de Manutenção da Paz da ONU à luz da Doutrina Básica da FAB foram explorados o *United Nations Peacekeeping Operations – Principles and Guidelines*, *Military Aviation Unit Manual*, a Doutrina Básica da FAB, livros e manuais sobre o assunto.

Em um primeiro momento, discutiu-se acerca das conceituações de Operações de Manutenção da Paz, emprego do Poder Aeroespacial e ações de Força Aérea, buscando definir os conceitos a serem utilizados neste trabalho. Por meio do *Military Aviation Unit Manual* foi possível identificar 18 ações cumpridas pelas aeronaves de asas rotativas, 14 por aeronaves de asa fixa e três por aeronaves remotamente pilotadas.

Nesse mesmo Manual, foi possível identificar as capacidades requeridas das aeronaves no emprego do Poder Aeroespacial em Operações de Manutenção da Paz, as quais são descritas



por tipo e subtipo de aeronaves. Sendo observadas 16 capacidades para os helicópteros utilitários leves, 23 para helicópteros médios, 17 para helicópteros de carga pesada, nove para helicópteros de ataque, 10 para aeronaves de reconhecimento leve, 13 para aeronaves de transporte aerotático, oito para as aeronaves de ataque leve, oito para ARP de classe II e oito para ARP classe III.

Por fim, foi realizada a comparação das ações requeridas das aeronaves em Operações de Manutenção da Paz com as previstas na Doutrina Básica da FAB. Tendo sido identificadas no emprego do Poder Aeroespacial por aeronaves na ONU 16 Ações de Força Aérea das 54 previstas pela FAB. Destarte, pode-se observar quais Ações de Força Aérea uma aeronave da FAB voando na ONU executaria.

Tendo em vista a recente publicação do *Military Aviation Unit Manual*, em 2021, e da Doutrina Básica da FAB, em 2024, e o enfoque documental deste trabalho, abre-se a possibilidade de pesquisas futuras as quais poderão confrontar o emprego do Poder Aeroespacial, as capacidades e ações requeridas em Operações de Manutenção da Paz com a prática. Ou ainda, pode-se avaliar o treinamento das tripulações e as capacidades das aeronaves brasileiras frente as necessidades apresentadas pela ONU em seus manuais.

Informações dos autores:

Andrei Henning Salmoria

<https://orcid.org/0000-0001-7686-0259>

ahsalmoria@hotmail.com

Mini-currículo: Tenente-Coronel Aviador, piloto de Caça da Força Aérea Brasileira. Mestre em Administração pela Universidade Potiguar (UnP-2021), graduado em Ciências Aeronáuticas pela Academia da Força Aérea (AFA-2006), pós-graduado em Planejamento e Gestão Estratégicos (FGV-2022), em Gestão Pública e Emprego da Força Aérea (UNIFA - 2017), em História Militar (UNISUL - 2012) e em Docência do Ensino Superior (FAP - 2010). Experiência na área de Defesa; Administração Pública; Organismos Internacionais (ONU); *Mentoring*; Instrução terrestre e aérea; Gestão de pessoas; Gestão do Conhecimento; e Logística.

Contribuições dos autores:

O autor foi responsável por todas as etapas de elaboração do artigo.



Como citar este artigo:

ABNT

SALMORIA, A. H. O Poder Aeroespacial na Organização das Nações Unidas à luz da Doutrina Básica da Força Aérea Brasileira. **Revista da UNIFA**, Rio de Janeiro, v. 38, p. 1-22, 2025.

APA

SALMORIA, A. H. (setembro, 2025). O Poder Aeroespacial na Organização das Nações Unidas à luz da Doutrina Básica da Força Aérea Brasileira. **Revista da UNIFA**, Rio de Janeiro, v. 38 (1), p. 1-22.

REFERÊNCIAS

ANDRADE, Israel de Oliveira; HAMANN, Eduarda Passarelli; SOARES, Matheus Augusto. **A participação do Brasil nas operações de paz das Nações Unidas: Evolução, desafios e oportunidades**. Texto para Discussão, 2019.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Portaria GABAER nº 1.563/GC3, de 23 de dezembro de 2024. “Aprova a edição da Doutrina Básica da Força Aérea Brasileira” (DCA 1-1). **Boletim do Comando da Aeronáutica**, Rio de Janeiro, n. 232, 30 dez. 2024. Disponível em: <<https://www.sislaer.fab.mil.br/terminalcendoc/Acervo/Detalhe/49109?returnUrl=/terminalcendoc/Home/Index&guid=1736380804313>> Acesso em: 05/02/2025.

CAMPOS, Paulo Roberto; FONTOURA, Tarrisse da. **Brazil: 60 Years of Peacekeeping Operations**. Serviço de Documentação da Marinha, 1st Edition, Rio de Janeiro, 2011.

CORUM, James. Airpower and Peace Enforcement. *AirPower Journal*, Winter, 1996, Volume X, Número 4. Montgomery, 1996. Disponível em: <https://www.airuniversity.af.edu/portals/10/aspi/journals/volume-10_issue-1-se/1996_vol10_no4.pdf>. Acesso em: 23/11/2024.

CROSS, Michael E. The Role of Airpower in Peace Operations. *Naval War College, Newport/RI, Joint Military Operations Department*, 1996. Disponível em: <<https://apps.dtic.mil/sti/tr/pdf/ADA307622.pdf>>. Acesso em: 21/11/2024.

DORN, A. Walter (Ed.). Air power in UN operations: wings for peace. *Ashgate Publishing, Ltd.*, 2014. Disponível em: <https://doi.org/10.4324/9781315566313>. Acesso em 21/11/2024.



DORN, A. Walter. Wings for Peace: The Four Facets of Air Power in UN Operations. *Pensez les Ailes Françaises* n° 33, pag. 34-45. Centre d'études Stratégique Aérospatiale. Paris, 2015. Disponível em: <https://www.walterdorn.net/pdf/Air-Power-Peace-Operations_PLAF33_Dorn_2015.pdf>. Acesso em 23/11/2024.

ESTRADA, Bruna Melo S. Duque. **A Participação da FAB na Missão de Paz da ONU na República Democrática do Congo.** Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica. Rio de Janeiro, 2021. Disponível em: <https://www2.fab.mil.br/incaer/images/eventgallery/instituto/Opusculos/Textos/opusculo_congo.pdf>. Acesso em: 21/11/2024.

GIL, A. C. **Como Elaborar Projetos de Pesquisa.** 4. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

NOVOSSELOFF, Alexandra. Keeping Peace from Above: Air Assets in UN Peace Operations. *International Peace Institute*, 2017. Disponível em: <https://www.ipinst.org/wp-content/uploads/2017/10/1710_Keeping-Peace-from-Above-1.pdf>. Acesso em: 21/11/2024.

OLIVEIRA JUNIOR, Almir de; GÓES, Fernanda Lira. **A presença brasileira nas operações de paz das Nações Unidas.** Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Rio de Janeiro, 2010. Disponível em: <<https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/1401>>. Acesso em: 21/11/2024.

ROSA, Carlos Eduardo Valle. **Poder Aéreo: Guia de Estudos.** Editora Luzes - Comunicação, Arte & Cultura. Rio de Janeiro, 2014.

SHARLAND, Lisa; PENDLEBURY, Jarrod; CHAMPION, Phillip. The Role of Air Power in UN Peacekeeping. Stimson Center, 2024. Disponível em: <https://www.stimson.org/wp-content/uploads/2024/04/Stimson-Center_Air-Power-in-UN-Peacekeeping-Report_April-2024.pdf>. Acesso em: 23/11/2024.

UNITED NATIONS. United Nations Charter. San Francisco, 1945. Disponível em: <<https://www.un.org/en/about-us/un-charter>>. Acesso em: 07/05/2025.

UNITED NATIONS. Department of Peace Operations. United Nations Peacekeeping Missions Military Aviation Unit Manual. *United Nations Publication*. New York, 2021. Disponível em: <<https://resourcehub01.blob.core.windows.net/training-files/Training%20Materials/042%20PKISR%20RTP/042-026%20Ref%205%20-%202021.04%20UNMUM%20-%20Aviation%20Unit%20Manual.pdf>>. Acesso em: 21/11/2024.

UNITED NATIONS. Department of Peace Operations. United Nations Peacekeeping Operations: Principles and Guidelines. *United Nations Publication*. New York, 2010. Disponível em: <https://peacekeeping.un.org/sites/default/files/peacekeeping/en/capstone_eng.pdf>. Acesso em 21/11/2024.

UNITED NATIONS. The Blue Helmets: a review of the United Nations Peace-keeping. *United Nations Publication*, 3rd Edition. New York, 1996. Disponível em: <<https://digitallibrary.un.org/record/228891?v=pdf>>. Acesso em: 21/11/2024.



UNITED NATIONS. United Nations Peacekeeping Operations Fact Sheet. New York, 31 de agosto de 2024. Disponível em: <<https://peacekeeping.un.org/en/data>>. Acesso em: 21/11/2024.

UZIEL, Eduardo. **O Conselho de Segurança, as missões de paz e o Brasil no mecanismo de segurança coletiva das Nações Unidas**. Fundação Alexandre de Gusmão, 2015. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/301477964_O_Conselho_de_Seguranca_as_Missoes_de_Paz_e_o_Brasil_no_Mecanismo_de_Seguranca_Coletiva_das_Nacoes_Unidas>. Acesso em: 23/11/2024.

Recebido: 26 nov 2024

Aceito: 27 fev 2025

