A Participação da FAB na Missão de Paz da ONU na República Democrática do Congo

Nº 70

Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica

A Participação da FAB na Missão de Paz da ONU na República Democrática do Congo

INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA

Rio de Janeiro

2021

FICHA TÉCNICA

A Participação da FAB na Missão de Paz da ONU na República Democrática do Congo

Edição

Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica

Editor

Maj Brig Ar José Roberto Scheer

Autora

1º Ten QOCon HIS Bruna Melo S. Duque Estrada

Revisora

2S QSS BCT Marina dos Santos Bezerra

Projeto Gráfico

Seção de Desenvolvimento Gráfico e Computacional

Diagramador

1S QSS SAD Jailson Carlos Fernandes Alvim

Capa

2S QTA TCO Tiago de Oliveira e Souza

Impressão

Pimore Editora e Distribuidora de Papéis Eireli

Rio de Janeiro

2021

Apresentação

Normalmente, quando muitos pensam sobre a participação da Força Aérea Brasileira (FAB) em conflitos ocorridos fora dos limites territoriais do Brasil, a lembrança tende a limitar a nossa brava atuação na Segunda Guerra Mundial, que, realmente, foi inesquecível e heroica.

Todavia, a nossa Instituição já teve destacadas atuações em outras guerras, onde o envolvimento de tripulantes de voo, infantes, especialistas, pessoal de logística e de saúde se fizeram presentes de maneira a contribuir para o desfecho da contenda, ajudando as nações envolvidas e dignificando o nome da FAB e do País em território estrangeiro.

Neste trabalho, estamos divulgando mais uma atuação na nossa Instituição, agora no Congo, onde estivemos em contato direto com o fogo inimigo e com os riscos inerentes às batalhas. Mas, é para isso que somos treinados, por isso lá estivemos e, mais uma vez, contribuímos para que o êxito fosse logrado e a situação tomasse o rumo da normalidade.

Reiteramos a importância de conhecer o envolvimento da FAB na vida nacional e em apoio a outros povos, principalmente para aqueles que vestem o azul, e mesmo para os cidadãos da nossa terra que podem se vir representados em tantos outros territórios, desfraldando a Bandeira Nacional e ajudando a conquista e a manutenção da paz, onde for necessário.

Além disso, o entendimento das razões pelas quais a situação atingiu o ponto de se fazer necessária a participação da Força Aérea e como foram planejadas e executadas as ações, são relevantes aspectos de aprendizado para o enriquecimento da compreensão sobre conflitos de natureza semelhante, onde, por certo, o resultado desse entendimento se fará mais proficiente.

Esperamos que os opúsculos que o INCAER disponibiliza aos nossos leitores, com ênfase nos jovens e nos futuros oficiais, venham a servir de motivação e de entusiasmo pelo que fizemos e fazemos, incansavelmente, em prol de todos que defendem a liberdade e carecem da ajuda oportuna e eficiente.

A Força Aérea Brasileira, mais uma vez, respondeu "presente" !

Sejam bem-vindos ao saber e boa leitura.

Maj Brig Ar José Roberto Scheer
Subdiretor de Cultura do INCAER

A Participação da FAB na Missão de Paz da ONU na República Democrática do Congo

Bruna Melo S. Duque Estrada

> *O Brasil está convencido da responsabilidade de todos os Estados Membros das Nações Unidas de cooperarem honestamente e eficazmente a fim de que a nova nação africana supere as lutas fratricidas, e os crimes em seu curso cometidos, e atinja a liberdade, estabilidade, total independência e indestrutível unidade a que tem direito. O Congo é dos congoleses e a tarefa das Nações Unidas é criar condições que os permitam governar, constitucionalmente e sem ódios, seu próprio país e encaminhá-lo para a plena utilização de suas potencialidades.*[1]

A mensagem acima, proferida pelo Presidente da República, Jânio da Silva Quadros, expressa o comprometimento do Brasil e de suas Forças Armadas em apoiar os princípios instituídos pela ONU, que, em 1960, após as pressões feitas pela Conferência de Bandung,[2] adotou a Resolução nº 1514 para garantir o direito da autodeterminação dos povos.[3]

Sensível à realidade do Congo Belga, que acabava de se tornar independente, mas enfrentava confrontos resultantes do período secular de colonização e da divisão arbitrária do seu território desde o século XIX,[4] o governo brasileiro se esforçou em apoiar o desejo de liberdade do povo congolês. Assim, declarou que: "O nosso esforço em

---

1 BRASIL, 1961, p. 98.

2 A Conferência foi organizada em 1955, na Indonésia, com a presença de 29 países, de maioria asiática, que reivindicavam a ***autodeterminação dos povos, a igualdade, justiça, dentre outras pautas do movimento anticolonialista.***

3 A Resolução nº 1514, de 14 de dezembro de 1960, versa sobre a concessão de independência aos países e povos coloniais.

4 A Conferência de Berlim (1885) foi um tratado de divisão do Continente Africano entre as potências europeias, na qual as fronteiras territoriais e étnicas, já existentes, foram ignoradas.

África, por mais intenso que venha a ser, não poderá senão constituir uma modesta retribuição, um pequeno pagamento da imensa dívida que o Brasil tem para com o povo africano" (BRASIL, p. 97, 1961).

Foi nesse contexto, cooperando com as Forças de Emergência das Nações Unidas (FENU), que o governo brasileiro designou, em 21 de julho de 1960, o Primeiro Contingente de militares da Força Aérea Brasileira para contribuir na estabilização da segurança no Congo e no cumprimento das funções coordenadas pela Opération des Nations Unies au Congo (ONUC).

Maj Brig Ar Reinaldo Joaquim Ribeiro de Carvalho Filho, Maj Brig Ar Clóvis Monteiro Travassos, Maj Av Alfredo Henrique Berenguer Cesar e Cap Av Roberto Coelho Messeder [5]

Assim, inicia um novo capítulo na história da FAB que será narrado, neste opúsculo, tendo como base o *corpus* documental produzido e expedido pelo próprio Ministério da Aeronáutica (MAer), tendo como foco o "Histórico da atuação da FAB no Congo". Esse documento foi produzido com a finalidade de descrever as ações dos militares em prol da manutenção da paz na República Democrática do Congo (RDC).

No ano de 1964, quando o referido Histórico foi confeccionado, o Ministro da Aeronáutica era o Maj Brig Ar Nelson Freire Lavenère-Wanderley, pioneiro do Correio Aéreo Nacional (CAN) e intelectual, sempre preocupado em registrar a história da FAB. Ao determinar que a atuação dos militares no Congo requeria um registro especial, ele estava contribuindo para salvaguardar a memória da Instituição e produzindo uma fonte que, mais adiante, iria endossar a segunda edição do livro "História da Força Aérea Brasileira", de autoria própria.

---

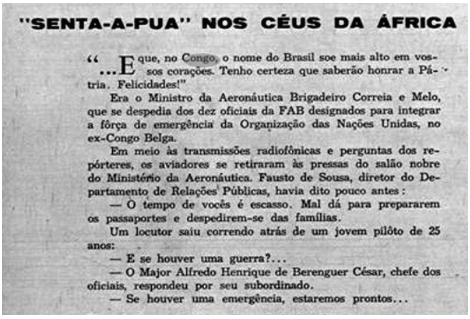
5 Fonte: Manchete, ed. 433, p. 64, 1960.

> *No ano de 1958, o Lavenère-Wanderley dedicou-se a elaborar os preceitos fundamentais da FAB. Em 1959, tornou-se membro do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil (IGHMB), na cadeira patroneada por Augusto Severo. No final de 1966, publicou o livro "História da Força Aérea Brasileira", que se tornou obra referencial para os historiadores (Serra, 2017, p. 7-8).*

Esse livro, publicado pela primeira vez em 1966, aborda acontecimentos históricos da FAB até a década de 1950. Em 1975, a pedido do Ministro da Aeronáutica, Ten Brig Ar Joelmir Campos de Araripe Macedo, o livro foi reeditado, pois a primeira edição já estava esgotada. Conforme se observa nas correspondências trocadas entre ambos, o autor sugeriu que a nova edição contemplasse as décadas de 1950 e 1960, incluindo a participação da FAB no Congo.

> *Desse modo, aproveitávamos o trabalho de uma segunda edição para ampliarmos o âmbito histórico do livro e para registrarmos as operações da Força Aérea Brasileira a serviço da Organização das Nações Unidas, as quais não estão registradas em nenhum documento publicado.*[6]

Outras fontes adotadas para narrar a participação da FAB no Congo são o diário de guerra do Cap Av João Guilherme Clark, que foi transcrito no livro "Relatos de um Piloto de Guerra", de autoria do próprio, e a análise da imprensa da época que completa as fontes consultadas, onde expunha o clima de tensão que se instaurou no Congo Belga, após o processo de independência, e mostrava os desafios enfrentados pela FAB no cumprimento da missão.



"SENTA-A-PUA" NOS CÉUS DA ÁFRICA

"...E que, no Congo, o nome do Brasil soe mais alto em vossos corações. Tenho certeza que saberão honrar a Pátria. Felicidades!"

Era o Ministro da Aeronáutica Brigadeiro Correia e Melo, que se despedia dos dez oficiais da FAB designados para integrar a fôrça de emergência da Organização das Nações Unidas, no ex-Congo Belga.

Em meio às transmissões radiofônicas e perguntas dos repórteres, os aviadores se retiraram às pressas do salão nobre do Ministério da Aeronáutica. Fausto de Sousa, diretor do Departamento de Relações Públicas, havia dito pouco antes:

— O tempo de vocês é escasso. Mal dá para prepararem os passaportes e despedirem-se das famílias.

Um locutor saiu correndo atrás de um jovem pilôto de 25 anos:

— E se houver uma guerra?...

— O Major Alfredo Henrique de Berenguer César, chefe dos oficiais, respondeu por seu subordinado.

— Se houver uma emergência, estaremos prontos...

Fonte: Manchete, ed.433, p. 64, 1960.

Na prática, para escrever uma história é sempre importante levar em consideração diversas fontes e narrativas. Mas é importante ter em mente que, ao se questionar sobre a cultura dos povos que estão sendo analisados, é fundamental interpretar as fontes de maneira a não se produzir um discurso único, hegemônico, pautado numa visão essencialista, dicotômica entre o primitivo *versus* o civilizado.

Embora não tenha espaço, aqui nesse texto, para aprofundar essas questões, faz-se necessário ressaltar que "a história única cria estereótipos, e o problema com os estereótipos não é que sejam mentiras, mas que são incompletos. Eles fazem com que uma história se torne a única história" (Adichie, 2019, p. 26).

---

6 Trecho retirado da carta trocada entre ambos, datada de 08 de agosto de 1973. Fonte: Acervo INCAER.

Revendo os pré-conceitos

A visão eurocêntrica sobre os povos africanos ocupou durante muito tempo os livros de história. Por isso, é necessário reconhecer que o conhecimento que, muitas vezes, temos desse Continente é distorcido. No entanto, desde meados da década de 1970, com a guinada cultural, novas histórias sob o viés africanista vêm se consolidando e quebrando os preconceitos sobre a cultura africana.

A formação do Reino do Congo se situa em torno do século XIV. Por motivos do recorte temporal da pesquisa, não recuaremos tanto no tempo. Mas é sempre importante ressaltar que a história dos congoleses começa bem antes da chegada dos europeus, portanto, reduzir séculos de vivência a uma divisão entre pré-colonial, colonial e pós-colonial, jamais expressará a complexidade cultural desses povos.

De modo característico, dividir o Congo entre belgas, franceses, ingleses e outros povos revela que o espaço é uma construção sócio-histórica, e dar nomes aos "pedaços" da África, repartidos durante a Conferência de Berlim[7], foi uma forma estratégica de dominação. Mas isso não significa que o processo de "roedura" do Continente Africano tenha se iniciado no século XIX, pois a presença dos europeus já se fazia fortemente desde o século XV. Sendo assim, relatar, ainda que resumidamente, a história do Congo requer a seguinte pergunta: sobre qual Congo estamos falando?

Processo de independência do Congo Belga: República Democrática do Congo (RDC)

A independência do Congo Belga foi declarada em 30 de junho de 1960, após movimentos e pressões da comunidade local e internacional, num contexto de pós-guerra, com duas grandes potências consolidadas (Estados Unidos da América e União das Repúblicas Socialistas Soviéticas) e com os países europeus, pioneiros no imperialismo, enfraquecidos.

A imprensa atenta a esse cenário, por vezes, se manifestava preocupada com a participação do Brasil naquela contenda: "Ir para o Congo onde interesses declarados de duas grandes potências estão sendo disputados à risca, colocaria o Brasil em situação ainda mais delicada".[8] Realmente, o clima não era amistoso. Desde o dia em que a independência foi declarada, as comemorações pela liberdade deram lugar aos conflitos nas regiões vizinhas à RDC, assinalando que essa transição não seria de forma pacífica, tampouco que os congoleses gozariam de uma independência de fato e de direito.

---

7 Desde 1878, o Congo era considerado propriedade particular do rei Leopoldo II, da Bélgica. A Conferência de Berlim lhe concedeu a posse do território, que passou a se chamar: Estado Livre do Congo. Após as denúncias das atrocidades cometidas contra os locais, em 1908, o Parlamento Belga assumiu a colonização, passando a chamar a região de Congo Belga.

8 Jornal do Brasil, 26 jul. 1960.

O Congo é bastante favorecido em termos de riquezas naturais, tais como: cobalto, cobre, urânio, estanho, além das jazidas de diamantes, e, além disso, a geografia também o coloca em um espaço estratégico para as trocas comerciais. No entanto, apesar da riqueza, a região sempre foi muito pobre, estando a concentração de renda com a minoria, sobretudo, com os brancos europeus.

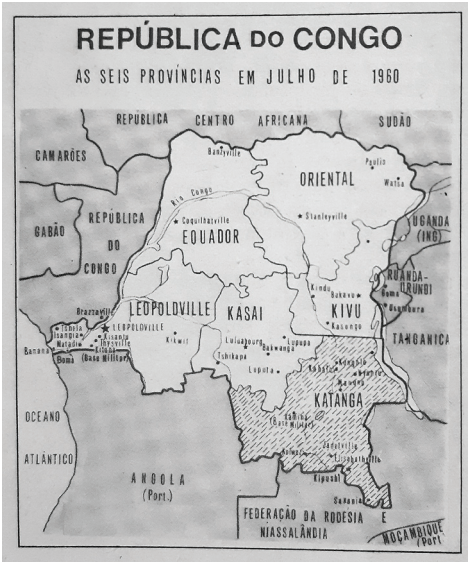
No momento da independência, a insatisfação dos locais com a política voltada unicamente para a espoliação das riquezas do país se fez evidente. Logo, o mundo percebeu que uma ex-colônia, ainda dependente economicamente da Europa, não teria capacidade de autogovernança. Até porque não houve interesse dos antigos colonizadores em estabelecer estruturas para isso.

> *Nas duas semanas que se seguiram ao Dia da Independência, a República Democrática do Congo marchou rapidamente para desordem e o caos [...] componentes de tribos inimigas iniciaram desordens em Leopoldville e Luluabourg [...] os soldados congoleses se amotinaram contra seus oficiais belgas [...]*[9]

Os jornais brasileiros trouxeram uma perspectiva bastante crítica sobre a questão, informando à opinião pública a respeito das condições do país que a nossa Força Aérea iria encontrar.

> *O Congo alcançou a independência com centenas de padres e 4 bispos, mas nenhum jurista! Mal havia sido proclamada a sua independência, alastrou-se a rebelião, seguida de uma onda de violências, principalmente contra os belgas que persistiram em não se retirar da antiga colônia [...] Nos escalões superiores havia uma média de 3 funcionários negros para 4600 europeus. Na Força pública, transformada em Exército, havia apenas 30 africanos graduados, sendo que o de patente mais alta era um simples primeiro sargento.*[10]

A situação política era bem complexa, pois embora tendo reconhecido a independência do Congo, a Bélgica ainda



Mapa da República Democrática do Congo à época da independência[11]

---

9 Lavenère-Wanderley, 1975, p. 359.

10 Manchete, ed. 433, 1960.

11 Lavenère-Wanderley, p. 358, 1975.

mantinha bases militares na região, o que gerava insatisfação entre os militares locais. Ao tentar salvaguardar seus interesses, concordou em "abrir mão" do Congo, mas não de Katanga, província onde estava investido o grosso do capital internacional, principalmente belga e inglês, na União Mineira do Alto Katanga.

Foi nessa conjuntura que o discurso do Primeiro-Ministro Patrice Emery Lumumba, que tendia para uma visão mais nacionalista, pela busca da independência econômica do país, suscitou uma série de divergências políticas, já que as jazidas de diamante, cobre e estanho da região se tornaram um verdadeiro entrave para o processo de emancipação do Congo.

A situação se agravou quando o Governador de Katanga, Moise Kapenda Tshombe, apoiado pelo exército mercenário, patrocinado pelos belgas e outros países com interesse direto na região, resolveu decretar a separação da província. Após esse movimento separatista, o país passou a viver uma guerra civil, o que levou o Presidente da RDC, Joseph Kasa-Vubu, juntamente com Patrice Lumumba, a solicitar a intervenção da ONU para restabelecer a ordem interna e se proteger de uma possível recolonização dos belgas.

Em 14 de julho de 1960, menos de quinze dias da declaração da independência, o Conselho de Segurança da ONU aprovou a Resolução nº 143, atendendo ao pedido de ajuda das autoridades congolesas e exigindo que as tropas belgas se retirassem do território da República Democrática do Congo. Poucos dias depois, outras duas resoluções insistiram no pedido para a retirada da Bélgica, ao mesmo tempo em que solicitavam que os países envolvidos não tomassem decisões que pudessem agravar os conflitos e comprometer a integridade territorial do Congo, também conclamavam para que todos os Estados Membros apoiassem as decisões do Conselho de Segurança para assegurar a paz na região.[12]

Primeiro Contingente da FAB no Congo

Sentados, da esquerda para a direita: Cap Av Tancredo Ferreira Filho, Cap Av Raul de Souza Carvalho, Maj Av Alfredo Henrique Berenguer Cesar, Cap Av Marco Aurélio Campos Tavares e Cap Av Roberto Coelho Messeder; em pé: Cap Av Paulo de Tarso Albuquerque Araujo, Cap Av Joaquim Francisco Lins de Araujo, 1º Ten Av Silvio da Gama Barreto Viana, 1º Ten Av Volnei Monclaro Menna Barreto e 1º Ten Av Sérgio Luiz Millon.[13]

---

12 Resolução nº 145, de 22 de julho de 1960 e Resolução nº 146, de 9 de agosto de 1960.

13 Fonte: Lavenère-Wanderley, s/a, p. 12.

No dia 21 de julho, um dia após ter recebido o pedido de urgência da ONU, que chegou por meio do Ministério das Relações Exteriores, o Ministério da Aeronáutica designou, por meio da Portaria nº 516, dez aviadores para integrar o Primeiro Contingente da FAB em apoio à Força de Emergência das Nações Unidas no Congo.

Neste mesmo dia, a imprensa noticiou os nomes dos pilotos envolvidos na missão e os preparativos que envolviam uma série de treinamentos na Base Aérea dos Afonsos (BAAF), antes dos pilotos embarcarem para o Congo.

> *O Major Afonso Henrique Berenguer Cezar, um jovem piloto da FAB, descendente de uma família de diplomatas, apresentou-se ao Ministro Horácio Láfer, no Itamarati, para receber instruções. Ele será o comandante do primeiro contingente de pilotos brasileiros que entrarão em ação no Congo, sob a bandeira da ONU. Antes, os pilotos receberão instruções sobre o tipo de missão, a região que vão sobrevoar e o tipo de avião a ser pilotado.*[14]

Pelo fato do comunicado da ONU ter sido feito em caráter de urgência, alguns detalhes sobre as atividades não foram mencionados, nem mesmo o tipo de avião que os pilotos brasileiros iriam pilotar.

Embora não soubesse o tipo de aeronave, a FAB tinha a certeza de que a experiência acumulada durante os voos do CAN seria decisiva para qualquer tipo de missão que envolvesse a aeronavegação. Além do mais, o clima e a vegetação do Congo são bem parecidos com o do Brasil, então essa foi a linha de raciocínio. E, assim, se estabeleceu o critério para a seleção dos pilotos.

> *A ONU ao pedir com urgência os pilotos brasileiros não tinha mandado dizer nem que tipo de avião eles teriam que pilotar; podia-se deduzir que se tratava, principalmente, de missões de transporte aéreo de pessoal e material; os nossos oficiais foram selecionados entre os que tinham experiência nas linhas do nosso Correio Aéreo Nacional.*[15]

Antes de embarcarem, os oficiais aviadores se apresentaram no Gabinete do Ministro da Aeronáutica para tratar dos últimos ajustes da missão e receber instruções para atuar na restauração da ordem do Congo. O Chefe do Estado-Maior da Aeronáutica (EMAER), o Maj Brig Ar Reinaldo Joaquim Ribeiro de Carvalho Filho, ressaltou a responsabilidade de cada um em "elevar o nome da Força Aérea Brasileira cuja bravura, disciplina e capacidade técnica são legendas na história militar do Brasil".[16]

---

14 Diário da Noite, 21 jul. 1960.

15 Lavenère-Wanderley, 1975, p. 362.

16 Correio da Manhã, 1960, p. 07.

AVIAÇÃO

Esquadrilha da FAB já à disposição das Nações Unidas

Da esquerda para direita: 1.º ten. Volnei Monclaro, Mena Barreto, 1.º ten. Sílvio da Gama Barreto Viana, brigadeiro Reynaldo J.R. de Carvalho Filho, brigadeiro Clóvis

Fonte: Correio da Manhã, 1960

No dia 26 de julho, os oficiais aviadores seguiram para o Congo em avião comercial da Panair do Brasil, que decolou do Aeroporto Galeão, no Rio de Janeiro, com escala em Recife, Dakar, Acra e, por fim, Leopoldville, onde desembarcaram.

Ao desembarcarem no Congo, no dia 28 de julho, os militares receberam a notícia de que integrariam os esquadrões dos aviões bimotores Douglas C-47, uma vez que todos já estavam bem familiarizados com esse tipo de aeronave, que desde 1945 era empregada nas linhas do CAN,

No aeroporto Galeão-RJ, os aviadores se despedem dos familiares [17]

17 Fonte: Correio da Manhã, 27 jul. 1960.

levando suprimentos, passageiros, médicos e todo tipo de apoio aos mais distantes rincões do território nacional, como também aos países da América do Sul.

Fonte: Flores Jr., 2015, p. 803

Os pilotos ficaram instalados em Leopoldville, então capital da República Democrática do Congo, e foram designados para compor o Primeiro Esquadrão de C-47, sediado no aeroporto de Ndolo, até setembro de 1960, quando passou a ser sediado na Base Aérea de Kamina. A experiência do Maj Av Berenguer, Comandante do Primeiro Contingente da FAB, lhe rendeu a responsabilidade de comandar o Esquadrão, que era composto por militares de diversas nacionalidades, dentre as quais: indianos, etíopes, noruegueses, argentinos, iugoslavos e gregos.[18]

Porta do Comando do Esquadrão de aviões Douglas C-47. As bandeiras são da Argentina, Noruega, Etiópia, Índia, Grécia e do Brasil [19]

Embora não fosse o aviador de maior patente do Esquadrão, o domínio do idioma inglês e francês, somados à larga

18 Lavenère-Wanderley, 1975, p. 15.

19 Fonte: Lavenère-Wanderley, 1975, p. 365.

experiência nas aeronaves C-47, concorreram para que ele assumisse o comando, no qual permaneceu até março de 1961. Após esse período, o Esquadrão de aviões C-47 passou a operar juntamente com o Esquadrão de aviões C-119, ficando sob o comando de um tenente-coronel de nacionalidade indiana.[20]

As missões consistiam em dar apoio logístico aos militares distribuídos em diversas províncias congolesas, realizar a evacuação de pessoas em regiões ameaçadas pelas tropas mercenárias, transportar mantimentos para os refugiados, missões de Reconhecimento Aéreo e de lançamento de folhetins informando a população local sobre as ações da ONU.

> *Durante o mês de fevereiro de 1961, duas tripulações brasileiras, das quais faziam parte os capitães aviadores Raul de Souza Carvalho, Tancredo Ferreira Filho, Marco Aurélio Campos Tavares e Paulo Tarso Albuquerque Araújo, foram mandadas à Itália para transladar dois Douglas C-47, lá adquiridos pela ONU; os aviões foram recebidos pelas tripulações em Veneza e Pisa e foram levados para o Congo sobrevoando o Nilo, desde a foz até as suas nascentes; de lá infletiram para oeste e atravessaram o Congo até Leopoldville.*[21]

Oficiais aviadores e o Douglas C-47 da ONU[22]

---

20 Lavenère-Wanderley, 1975, p. 362.

21 Lavenère-Wanderley, 1975, p. 370.

22 Fonte: Lavenère-Wanderley, 1975, p. 363.

Apesar de tal procedimento parecer simples para os pilotos brasileiros acostumados a voar longas distâncias pelo CAN, voar pelos céus do Congo se transformava numa situação de alto risco, devido "a ausência de um sistema terrestre de comunicações e pela falta completa de informações meteorológicas da rota a ser percorrida", bastante comum no início da missão, mas com a chegada dos radiotelegrafistas tais óbices começaram a ser sanados.[23]

Outra dificuldade encontrada pelos aviadores brasileiros foi a barreira da língua, pois as tripulações eram formadas, muitas vezes, por militares que falavam idiomas diferentes, sendo que poucos dominavam a língua inglesa ou francesa. De início, os dez aviadores integraram cinco tripulações de C-47, mas seus mecânicos e radiotelegrafistas eram estrangeiros de várias nacionalidades, principalmente, iugoslavos e suecos.

Quando, entre os tripulantes, havia um argentino, o parentesco entre os idiomas facilitava a comunicação. A identidade latina, certamente, contribuiu para que surgisse entre eles um clima de cooperação e camaradagem. Em alguns voos, mecânicos e radiotelegrafistas brasileiros foram cedidos para compor a tripulação argentina nos C-47.

Em 1961, em reconhecimento pela relação de amizade e cooperação entre as duas forças aéreas, o Ministério da Aeronáutica conferiu o distintivo e o diploma *Honoris Causa*, de Piloto da Força Aérea Brasileira, a alguns oficiais argentinos que combateram juntos com os pilotos brasileiros no Congo.[24]

Já em 1963, foi a vez da Força Aérea Argentina conceder o mesmo título aos pilotos brasileiros pelo bom combate "no longínquo continente africano, irmanados com os oficiais portenhos, arriscando-se muitas vezes, ombro a ombro, frente aos mesmos perigos".[25] A cerimônia ocorreu na Embaixada da Argentina, no Rio de Janeiro.

Em agradecimento, o Major Aviador Sérgio Cavallari falou, em nome da FAB, e ressaltou o orgulho de todos em ostentar em seus uniformes o novo *brevet*. Acrescentando que os oficiais das duas forças aéreas "foram realmente colegas, todos interessados num só objetivo, qual fosse o de bem cumprir a missão que lhes era destinada pelas Nações Unidas e pelos governos do Brasil e da Argentina".[26]

---

23 Lavenère-Wanderley, 1975, p. 365.

24 Boletim do Ministério da Aeronáutica nº 10, 31 out. 1961.

25 Fala proferida pelo Comodoro José Juarez representante do Governo da Argentina. In: Diário de Notícias, 30 nov. 1963.

26 Diário de Noticias, 30 nov. 1963.

Oficiais aviadores do 1º Contingente da FAB recebendo homenagem na Embaixada da Argentina [27]

Como visto anteriormente, embora a comunicação tenha sido um entrave, a ONU forneceu um curso básico para que os militares conseguissem se comunicar em francês e inglês com as torres de controle dos aeroportos. Além do curso de idiomas, as tripulações brasileiras tiveram instrução para conhecer as especificidades do território e das missões que iriam realizar.

> *Nossa missão era unicamente dar apoio logístico às tropas terrestres, distribuídas em diferentes províncias congolesas. Logo nos primeiros dias, ainda na fase de adaptação, pois todos os pilotos eram checados por uma comissão da Força Aérea Holandesa, recebemos nossas moradias definitivas, recebemos também nossas licenças internacionais para dirigir e nossas armas de defesa individual e da tripulação.*[28]

Em 13 de outubro de 1960, um novo grupo de militares da FAB seguiu para o Congo. Eram dez especialistas em manutenção de aeronaves (três suboficiais e sete sargentos). A ida dos especialistas era bastante esperada pelos pilotos que já estavam na missão do Congo, pois assim seria possível formar tripulações de C-47 somente com brasileiros. Além disso, a segurança de saber que estavam com mecânicos formados pela Escola de Especialistas da FAB redobrava a confiança dos pilotos ao conduzir as aeronaves.

O comando do grupo ficou com o Suboficial Q-AT-MO[29] Antônio Lúcio Falcão Waldeck, que, na foto abaixo, recebe as últimas instruções do Cap Esp Met Cezar Chede, representante do Estado-Maior da Aeronáutica, no Aeroporto do Galeão, com destino a Leopoldville.

Equipe da FAB para integrar fôrça de emergência da ONU

O cap. Cesar Chedo, representante do chefe do Estado-Maior da Aeronáutica, palestrando com o suboficial Antônio Waldeck e seus colegas, momentos antes do embarque para o Congo

Fonte: Correio da Manhã, 14 out. 1960

---

27 Fonte: Lavenère-Wanderley, 1975, p. 364.

28 Clark, 2016, p.104.

29 Sigla que se refere ao Especialista em Motores.

O grupo chegou ao Congo em meio à crise política em que resultou na demissão do Primeiro-Ministro Lumumba e, posteriormente, sua prisão, ordenada pelo Chefe do Estado-Maior do Exército Congolês, Mobutu Sese Seko. A situação local era de conflito generalizado, onde várias forças internas duelavam e entre elas estavam os militares a serviço da ONU, que, por diversas vezes, foram alvos dos mercenários.

LEVANTE NO CONGO

LEOPOLDVILLE, 10 (FP — UPI) — Oito europeus, pelo menos, foram mortos, num ataque que negros da tribo dos balubas, contrários ao "presidente" Tshombe, fizeram ao aeroporto de Kabalas, na província de Katanga. Um pequeno contingente malí, integrante da Fôrça Especial da ONU, conseguiu expulsar os balubas do aeroporto (que estêve em seu poder por algum pleto o motim. Os rebelados estão destruindo linhas férreas.

O comando da ONU enviou para a região um contingente etíope, mas a situação ainda não foi dominada. Até agora não está esclarecido o objetivo dos balubas ao promoverem os desordens. Supõe-se que se trate de medida de hostilidade a Tshombe, que proclamou a independência de Katanga

Fonte: Diário da Noite, 10 out. 1960

A despeito do arrefecimento dos conflitos, a FAB seguiu com a seleção interna para o envio de mais militares para completar o Primeiro Contingente. Em dezembro, mais três oficiais seguiram para integrar a equipe: Cap Esp Av Alberto Botelho Machado, 1º Ten Esp Com José Thomaz Pereira e o 2º Ten Adm Aloysio Guilherme de Sousa, este, inclusive, já tinha tido a experiência de estar no campo de batalha na Itália, quando serviu, ainda como 3º Sgt, no Primeiro Grupo de Aviação de Caça, durante a Segunda Guerra Mundial.

Mais três oficiais da Aeronáutica seguiram ontem para o Congo à disposição das Nações Unidas (ONU). Da esquerda para a direita: cap. Alberto Botelho Machado ten. Aloysio Guilherme de Souza e ten. José Thomaz Pereira

Fonte: Correio da Manhã, 14 dez. 1960

Nesse ínterim, a FAB iniciou os estudos para incluir uma nova rota da linha CAN, a fim de atender os militares que estavam no Congo e, dessa forma, apaziguar a distância e acalmar os ânimos dos familiares, que eram diariamente bombardeados pelos jornais com notícias sobre os conflitos. Em 17 de dezembro de 1960, foi noticiado, pelo Jornal do Brasil, que a primeira mala de correspondências para Leopoldville já tinha data agendada, seguiria no dia 21 de dezembro. O Estado-Maior da Aeronáutica convidava os familiares a enviar suas cartas e encomendas, pois era uma forma de elevar o moral das tripulações brasileiras, refletindo no bom ânimo e maior confiança no resultado das missões.

Em janeiro de 1961, seguiram para o Congo seis radiotelegrafistas, finalizando, assim, os componentes que integraram o Primeiro Contingente, que totalizou 14 oficiais e 15 suboficiais e sargentos. Com esse novo grupo, a FAB pôde completar as esquadrilhas de C-47 apenas com tri-

pulações brasileiras, fato que amenizou as diversas dificuldades que tiveram que enfrentar nesse período tanto em decorrência da desordem instaurada no país como pela ausência de órgãos de proteção ao voo.

> *No início de 1961, o território do Congo estava dividido em quatro partes, dominadas por quatro facções diferentes; Kasavubu, em Leopoldville, com 7000 homens; Gizenga, adepto de Lumuma, em Stanleyville, capital da Provincia Oriental, com 5500 homens; Tshombe, em Elizabethville, capital da Provincia de Katanga, com 6000 homens; Kalongi, no sul da Província de Kasai, com 3000 homens; entre esses quatro núcleos que disputavam o poder havia extensas porções do território congolês que eram terra de ninguém; tornou-se evidente que era necessário reforçar a Força da ONU e dotá-la de equipamentos modernos para que ela pudesse se impor no confuso cenário congolês.*[30]

Os militares do Primeiro Contingente, em geral, ficaram no Congo até agosto de 1961 e presenciaram a mudança drástica das ações da ONUC. O que antes era uma missão de paz acabou tomando rumos de guerra declarada, quando o ex-Primeiro-Ministro Lumumba e outros dirigentes congoleses foram assassinados na prisão, em Katanga, pelas tropas de Tshombe.

Em razão dos acontecimentos, a ONU precisou adotar medidas mais enérgicas para apaziguar o conflito, como, também,

Transferência de Lumumba, de Leopoldville, para o presídio na Província de Katanga, onde foi assassinado em 12 de fevereiro de 1961[31]

para proteger seus militares que viraram alvo dos rebeldes de Katanga. Foi então que o Conselho de Segurança da ONU aprovou a Resolução nº 161, de 21 de fevereiro de 1961, na qual expõe as principais tomadas de decisões no intuito de cessar a guerra civil em curso.

Dentre as medidas, considerou urgente que fosse feita a retirada e o desarmamento de todo pessoal militar, paramilitar e assessores políticos belgas do Congo, assim como de todo exército mercenário. Outra urgência evidenciada na Resolução dizia respeito à retomada das instituições de direito, a fim de garantir as liberdades dos cidadãos, a começar pela reabertura do Parlamento que havia sido fechado por Mobutu.

---

30 Lavenère-Wanderley, 1975, p. 367.

31 Fonte: Manchete, ed. 0463, 1961.

Mas, sem dúvida, a principal guinada de atuação da ONU foi a flexibilização para o uso da força por parte dos militares, ressalvando que, somente em caso de necessidade, como último recurso. Tal medida foi reiterada na Resolução nº 169, de 24 de novembro de 1961, na qual foi reforçada uma ação mais vigorosa com inclusão do uso da força para o combate aos militares, paramilitares e mercenários que guerreavam no Congo.

> *A ONUC foi uma operação sem precedentes na história das Nações Unidas em razão de ser uma intervenção direta nos assuntos internos de um país-membro, passando por uma transição de missão de manutenção da paz para uma força militar de imposição da paz, sendo a primeira operação de peace enforcement. Em razão da alta complexidade do conflito, caracterizado por um governo totalmente instável enfrentando uma situação de guerra, o Conselho de Segurança flexibilizou o formato tradicional das missões de paz, permitindo o uso de força pelos capacetes azuis quando fosse necessário.*[32]

As hostilidades contra as tropas da ONU se intensificaram após a aprovação da referida Resolução. Como retaliação, pela retirada do pessoal belga da região, os comerciantes resolveram boicotar os militares da ONU, negando-se a vender mantimentos para eles. Diante desse panorama, a tripulação brasileira do C-47 assumiu mais uma missão: "participar de uma ponte aérea entre Elizabethville e cidades da Rodésia, inclusive a capital, Salisbury, a fim de ir buscar mantimentos para as tropas da ONU".[33]

Outra missão bastante comum realizada pelas tripulações brasileiras era a de Busca e Salvamento de aeronaves que estavam em pane ou desaparecidas na região. Numa dessas missões, em março de 1961, a aeronave C-47, nº 215, conduzida pelos Capitães Aviadores Marco Aurélio Campos Tavares e Joaquim Francisco Lins Araújo, foi atingida por tiros de metralhadoras quando realizava um voo de busca do helicóptero H-13 da ONU, que estava desaparecido com uma tripulação sueca. Apesar do grave incidente, não houve vítimas.

Os militares da ONU, que agora estavam declaradamente inseridos no campo de batalha, respondiam belicamente a todos os ataques. Sentindo-se pressionado, Tshombe declarou oficialmente o início das investidas contra os capacetes azuis. Antes disso, porém, os líderes do Congo fizeram diversas ameaças à ONU, que foram registradas pela imprensa.

Tshombe ameaça o Congo de banho de sangue caso a ONU tire seus belgas

Elizabethville, Catanga, 20 (AP-JB) — Moisés Tshombe, Presidente da província separatista de Catanga, advertiu às Nações Unidas que se oporá a qualquer tentativa para substituir os técnicos belgas por um "regime colonial" da ONU, e que isso teria por conseqüência um banho de sangue.

A responsabilidade, neste caso, recairia totalmente sôbre as Nações Unidas, disse Tshombe, em nota dirigida ao representante da organização mundial. Ian Berendsen. Tshombe divulgou o texto da nota, através da imprensa.

Fonte: Jornal do Brasil, 21 fev. 1961

---

32 Magalhães, 2019.

33 Lavenère-Wanderley, 1975, p. 370.

Mobutu Faz Ameaças à ONU

LEOPOLDVILLE, 4 (UPI) — O general Joseph Mobutu, chefe do Estado Maior do Exército congolês, advertiu ontem que qualquer tentativa para desarmar suas tropas poderia levar à uma guerra.

Em entrevista à imprensa o "homem forte" do Congo disse que os planos do secretário-geral das Nações Unidas, Dag Hammarskjold, para reorganizar o Exército congolês significarão, na prática, desarmá-lo, e isto, acrescentou, levaria a uma guerra entre as Nações Unidas e os congoleses.

"O secretário-geral segue o plano afro-asiático", declarou Mobutu. Agitando uma cópia do texto do discurso pronunciado por Hammarskjold quarta-feira ante o Conselho de Segurança, disse Mobutu: "Reorganizar é sòmente outra maneira de chamar o desarmamento. Isto significa uma declaração de guerra ao Exército nacional congolês".

O ministro do Exterior, Justin Bomboko, declarou-se tão enèrgicamente resolvido como Mobutu a resistir à "reorganização" do Exército congolês. Não a aceitaremos nunca, — declarou Bomboko — o Congo é um Estado soberano. Temos direito a contar com um Exército".

Acrescentou o ministro que o Exército necessita instrutores militares e material, "porém somos nós que devemos pedi-los e empregá-los como nos pareça conveniente. Qualquer outra ajuda militar seria um novo colonialismo, e isto não aceitaremos nunca", declarou.

Disse que as Nações Unidas prometeram ajuda militar ao Congo quando chegaram seus contingentes a êste país há sete meses. Em seguida acrescentou que o secretário-geral baseia seus planos para o Congo nos informes enviados a Nova Iorque por seu representante especial em Leopoldville, Rajewar Dayal, da Índia. "Temos confiança nas Nações Unidas, porém, não em Dayal — disse Bomboko. Êste deve ser substituído por um homem neutro. Acrescentou que a invasão da província de Kivu pelas fôrças de partidários de Patrice Lumumba foi ajudada pela "inatividade" de Dayal.

Fonte: A Noite, 04 fev. 1961

Em 08 de abril, novos ataques ocorreram e foram respondidos na mesma proporção pelas Forças da ONU "derrotando e desarmando os katangueses; foram feitos numerosos prisioneiros entre os quais estavam trinta mercenários sul-africanos".[34] Daí em diante, as contendas foram constantes e a escalada de violência no Congo só fez aumentar muito em decorrência do apoio belga às tropas rebeldes de Tshombe.

O agravamento dos conflitos domésticos somado ao prestígio que Tshombe ainda gozava entre a comunidade internacional, principalmente, em decorrência das riquezas de Katanga, os diversos interesses e o desentendimento dos líderes congoleses deixavam a busca pela paz cada vez mais distante.

Com o desenrolar das contendas, em meados de 1961, a FAB já encaminhava um Segundo Contingente para o Congo, ao mesmo tempo em que finalizava o tempo de serviço do Primeiro Contingente na ONUC. Em 16 de agosto de 1961, os militares retornavam ao solo brasileiro, a bordo da aeronave da Panair do Brasil. Foram recebidos com honras militares pela FAB, no Aeroporto do Galeão.

Retorno do 1º Contingente ao Brasil[35]

34 Lavenère-Wanderley, 1975, p. 368.

35 Fonte: Arquivo Nacional.

Retorno do 1º Contingente ao Brasil [36]

Retorno do 1º Contingente ao Brasil [37]

---

36 Fonte: Arquivo Nacional.

37 Fonte: Arquivo Nacional.

Segundo Contingente da FAB no Congo

Foi nessa conjuntura de guerra declarada, entre a ONU e Katanga, que o Segundo Contingente da FAB seguiu para o Congo sob o comando do Maj Av Hélio da Costa Campos. O Contingente foi composto por 11 oficiais aviadores, 2 oficiais especialistas e 19 suboficiais e sargentos mecânicos, e chegou ao Congo no final de junho de 1961.

Embarque do 2º Contingente [38]

Embarque do 2º Contingente [39]

O grupo foi recepcionado pelos colegas do Primeiro Contingente da FAB, que estava finalizando o tempo de missão no Congo. O Cap Av João Guilherme Clark, que integrou o Segundo Contingente, narrou em seu diário de guerra que após fazerem um breve *tour* pela cidade de Leopoldville, seguiram para conhecer a Unidade, localizada no aeroporto internacional de N'Djili, quase às margens do rio Congo.

> *Nosso esquadrão era composto em sua totalidade de aviões C-47 Douglas, versão militar, dividido em várias esquadrilhas, nas quais tripulações de diferentes nacionalidades eram distribuídas. Em nossa esquadrilha voavam tripulações brasileiras, argentinas, uruguaias e indianas. Em outra, voavam tripulações holandesas e suecas. Havia também um esquadrão de aviões C-124 dos italianos, agregados ao nosso esquadrão [...].*[40]

O Segundo Contingente permaneceu no Congo de julho de 1961 até janeiro de 1962 e acompanhou os esforços da ONU para estabilizar o país. Contudo, os acontecimentos de Katanga criaram uma situação nova e perigosa, colocando as forças militares da ONUC como parte do conflito. No dia 27 de agosto, o Cap Av Clark escreveu o seguinte relato em seu diário:

> *À noite, a polícia militar da ONU, em Elizabethville, prendeu cerca de 500 oficiais mercenários europeus das tropas katanguesas. A tensão aumenta a cada hora; A maioria desses mercenários eram belgas, sul-africanos, ingleses e até ex-oficiais alemães da antiga*

---

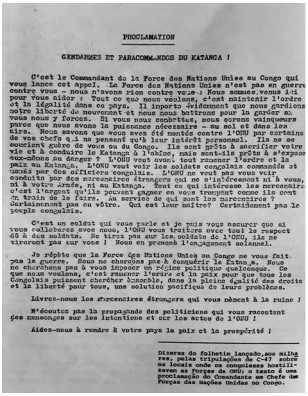
38 Fonte: O Mundo Ilustrado, 1961, ed. nº 208, p. 38-39.

39 Ibid.

40 Clark, 2016, p. 103.

SS. Eles foram transportados por nossos aviões para nossa base em Kamina. Foi uma grande operação de busca nos restaurantes, boates, bares e nas suas próprias residências. Começam as primeiras escaramuças entre nossas tropas e as katanguesas.[41]

A população de Katanga, insuflada pelo discurso de Tshombe, estava atacando os capacetes azuis. Diante disso, a ONU distribuiu milhares de folhetos, tanto no idioma francês como no dialeto swahili, o mais falado no Congo, alertando a população sobre as intenções da missão.



PROCLAMATION

GENDARMES ET PARACOMMANDOS DU KATANGA !

C'est le Commandant de la Force des Nations Unies au Congo qui vous lance cet appel. La Force des Nations Unies n'est pas en guerre contre vous - nous n'avons rien contre vous : Nous sommes venus ici pour vous aider ; Tout ce que nous voulons, c'est maintenir l'ordre et la légalité dans ce pays. Il importe évidemment que nous gardons notre liberté de mouvement et nous nous battrons pour la garder si vous nous y forcez. Si vous nous combattez, nous serons vainqueurs parce que nous avons la puissance nécessaire - au sol et dans les airs. Nous savons que vous avez été montés contre l'ONU par certains de vos chefs qui ne pensent qu'à leur intérêt personnel. Ils ne se soucient guère de vous ou du Congo. Ils sont prêts à sacrifier votre sang pour conduire le Katanga à l'échec, mais sont-ils prêts à s'exposer eux-mêmes au danger ? L'ONU veut avant tout ramener l'ordre et la paix au Katanga. Elle veut voir les soldats congolais commandés et unis par des officiers congolais. L'ONU ne veut pas vous voir conduits par des mercenaires. Ceux-ci ne sont pas des amis pour vous, ni à votre égard, ni au Katanga. Tout ce qui intéresse les mercenaires c'est l'argent qu'ils peuvent gagner en vous trompant comme ils ont pu trois ans le faire. Au service de qui sont les mercenaires ? Certainement pas au vôtre. Qui est leur maître? Certainement pas le peuple congolais.

C'est un soldat qui vous parle et je puis vous assurer que si vous collaborez avec nous, l'ONU vous traitera avec tout le respect dû à des soldats. Je tire pas sur les soldats de l'ONU, ils ne tirèrent pas sur vous ! Nous en prenons l'engagement solennel.

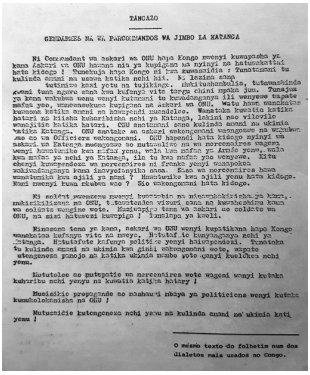
Je répète que la Force des Nations Unies au Congo ne vous fait pas la guerre. Nous ne cherchons pas à conquérir le Katanga. Nous ne cherchons pas à vous imposer un régime politique quelconque. Ce que nous voulons, c'est ramener l'ordre et la paix pour que tous les Congolais puissent chercher ensemble, dans la pleine égalité des droits et la liberté pour tous, une solution pacifique de leurs problèmes.

Livrez-nous les mercenaires étrangers qui vous abusent à la ruine !

N'écoutez pas la propagande des politiciens qui vous racontent ces mensonges sur les intentions et sur les actes de l'ONU !

Aidez-nous à rendre à votre pays la paix et la prospérité !

Diseres do folheto lançado aos militares, pelas tripulações do C-47 sobre os locais onde os congoleses hostilizavam as forças da ONU; o texto é uma proclamação do Comandante em Chefe das Forças das Nações Unidas no Congo.



TANGAZO

GENDAMES NA WA PARACOMMANDOS WA JINSO LA KATANGA

Ni Commandant wa nakari wa ONU bhyo Kongo wenyi kunyanzha yo kwa Katari wa ONU kwenda nili yo hapigana na kyingi na katumbwili kete kidogo ! Tunshuja bhyo Kongo ni tun wamaalidia : Tunotumani tu kulinda amani na usawa katika nchi hii. Ki lazima sisi tutimiza kwa yotu na tujikinge. Ishi tushambulia, tutamshinda ; ewa tuna nguvu zina twa kufanyi vitu tunga chini ngoto jau. Tunajua ya kwa wakubwa wenu wenyi katumani ta kwadanganya ili wenyewe tapate mafuta yao, wanawambuyo hapigana na Katari wa ONU. Watu kwa wanchinke kwanza katika amani na kwenyenli mundelee. Wanatika kwatika katika katari na kitaka kubarikisha nchi ya Katanga, lakini mko vilyoyio wenyiliza katika katari. ONU mutumani sana kulinda amani na ukinia katika Katanga. ONU ambako na ndiyi wakangaziwa wanogonda na wakwa ase na wa Officiers wakongosani. ONU hapendi hata kidogo ngingi wa nakari na Katanga mwangano na mutumiliyo na wa wa mercenaires ongoza wenyi kwenkuelika kwa pilai yao. wala lam mafuta yo Amico yoni, wala kwa mafuta yo nchi ya Katanga. Ata tu ya mafuta yo wangoni. Kitu ebenyi kwenpendana wa mercenaires ni Katanga yenyi kongoleze.

Mutumiliye mercenaires wa Katanga wenyi kwenda kwa kwa wanchinke kwa ajili ya amani ? Kwenbwelo kwa ajili yoni kwa kwa kidogo. Wuni nenyi kwa ekabwa wee ? Ko wakangamani kwa kidogo.

Ni soldat wanatera wenyi kwenchiko na mkangwhatisiwa ya kwa, mshirikiliwa na ONU, tutoutaleh vituri ewa na kwachekwina kwa wa soldats wangine wele. Kwawenyi kwa na nakari na soldats wa ONU, na sisi kwiwesi kwenyiko ! Lazinga a kwali.

Nimsemo tena ya kwa, nakari wa ONU wenyi kwpatikana kwyo Kongo wanakwa kufanya vita na nenyo. Ntukuf ke kwgwangwa nchi ya Katanga. Ntukuf kufanyi politic yenyi kwichendwali. Tunaoha tu kulinda amani na ukinia kwa ginki ukangamani wele, ingine ukangamani yanoja na katika ukinia ukabe yoke yenyi kwikiba nchi yenu.

Mutuulee na gumpotie wa mercenaires wete wagani wanyi kwkwa kahwiku nchi yenyu na kwaitia katika history !

Mumiliche propaganda na mambwi ekeya yo politiciens wenyi kwtaka kumbwlelekwisha na ONU !

Mutumicie kwtengamana nchi yenu na kulinda amani na ukinia kati yenu !

O mesmo texto do folheto num dos dialetos mais usados no Congo.

Fonte: Lavenère-Wanderley, 1975, p. 372-373

Num panorama geral, o folheto dizia o seguinte: os militares da ONU não estão em guerra contra a população e tudo que desejam é manter a legalidade no país. Mas para isso, eles precisam combater os mercenários estrangeiros que estão em Katanga. Contudo, se a população continuar a atacar os militares, eles serão obrigados a revidar, e, com certeza, sairão vencedores, pois tem a força necessária para combater na terra e no ar.

Por fim, reforça que se a população colaborar e não mais atacar os soldados, a ONU se compromete a tratar todos com o devido respeito, pois sua premissa fundamental é devolver a ordem para o país, para que os congoleses possam juntos encontrar uma solução pacífica para os seus problemas.

Propagar essas informações, para o maior número de congoleses possível, foi mais uma missão assumida pelos militares da FAB a serviço da ONU. No dia 08 de setembro, a tripulação brasileira, composta pelo Cap Av Adolfo Herman Otto Thiele, 1º Ten Av Werther Souza Aguiar Temporal e os Sargentos Jorge Brasil de Resende e Miguel Fintelman Júnior, saiu a bordo do C-47, nº 209, para cumprir a missão de lançar os folhetos nas localidades de Luluabourg, Kamina, Albertville, Bukavu e Gome.

41 Clark, 2016, p. 113.

Da esquerda para direita (de macacão de voo) Cap Av Adolfo Herman Otto Thiele e 1º Ten Av Werther Souza Aguiar Temporal, com pilotos irlandeses da ONU [42]

Ao final do dia, os militares brasileiros foram pernoitar em Elizabethville, capital da província de Katanga, e se dirigiram para o Hotel Lido, estabelecimento alugado pela ONU para uso exclusivo do pessoal envolvido na ONUC. Durante a madrugada, o avião C-47, que havia ficado no aeroporto, foi sabotado, impossibilitando o retorno da tripulação brasileira para Leopoldville, sendo necessário pedir o apoio de outra aeronave.

Nesse meio tempo, a guerra foi deflagrada em diversas regiões do Congo. A ofensiva realizada pela ONU recebeu o nome de "Operação Morthor". Os Capitães Aviadores Hugo Martins da Fonseca Filho e João Guilherme Clark, juntamente com sua tripulação, a bordo do C-47 nº 207, foram enviados para reforçar a equipe em Elizabethville. Os referidos militares, que, até então, estavam na Base Aérea de Kamina, presenciaram o clima bélico que se instaurou na localidade. Havia uma intensa movimentação de aviões hospitais C-54 que chegavam com os feridos em combate, ao mesmo tempo em que as tropas da ONU revidavam os ataques vindos dos rebeldes katangueses, que tinham cercado a Base.

> *Em meio ao fogo intenso, decolamos para Elizabethville, mantendo rumo de segurança 172º. Na decolagem víamos ao nosso redor as explosões da artilharia inimiga [...] as nossas ordens era para que não sobrevoássemos a cidade, onde se achavam os morteiros acionados pelos oficiais mercenários belgas, melhores treinados. Aterramos de imediato e recebemos ordens do Base-Office [Comando de Operações da Base] para ficarmos de sobreaviso no avião. Os combates contra os katangas já duravam mais de três dias na cidade.*[43]

Cap Av Clark e Cap Av Hugo [44]

42 Fonte: Manchete, ed. 0505, 1961.

43 Clark, 2016, p. 118.

44 Fonte: Clark, 2016, p. 117.

Enquanto isso, a tripulação brasileira, que ainda estava no Hotel Lido aguardando o apoio de uma aeronave, foi surpreendida quando as tropas rebeldes iniciaram os ataques aos prédios e instalações da cidade "numa disputa pelo domínio dos edifícios onde funcionavam os telefones, a estação radiodifusora e os Correios e Telégrafos".[45]

Na madrugada de 14 de setembro, temerosos de que o hotel também se tornasse alvo de ataques, os funcionários abandonaram o edifício, porém não avisaram aos hóspedes. Ao amanhecer, os brasileiros se deram conta da situação e prontamente prepararam-se para resistir até que o apoio chegasse.

Cartão Postal de Elizabethville com a foto do hotel Lido. Ano: 1958 [46]

No dia seguinte, o helicóptero da ONU chegou ao hotel e transportou os militares para o aeroporto de Elizabethville, onde a aeronave C-47 nº 207 os aguardavam para retornar a Leopoldville. Sob um intenso fogo cruzado, conseguiram chegar ao aeroporto, que já era alvo das investidas dos aviões a jato Fouga-Magister, tripulados por pilotos e mecânicos europeus mercenários, adaptados e armados como caça-bombadeiros.[47]

No momento em que as duas tripulações brasileiras se preparavam para abastecer as aeronaves e, por fim, decolarem para Leopoldville, onde dariam continuidade ao trabalho de transporte de tropas e munições, se depararam com mais uma pane: propositalmente, os rebeldes congoleses, numa estratégia de guerrilha, esconderam os galões de gasolina na mata próxima ao aeroporto, fato que gerou desgaste em todos. Após localizarem os galões e efetuado o abastecimento da aeronave, eles pararam para descansar, próximo ao pátio de estacionamento dos aviões, quando foram surpreendidos pelos ataques do Fouga-Magister.

> *Só deu tempo de nos deitarmos no chão, enquanto ele metralhava nossos aviões e bombardeava nossas instalações. Em seguida, metralhou os aviões que estavam estacionados em frente ao hangar da SABENA [Cia Aérea Belga]. O aeroporto estava cheio de civis refugiados da cidade que, não tendo onde se refugiarem, corriam pelo campo entre as pistas e pátios de rolagem, tornando-se o alvo preferido pelo piloto mercenário. Vários tombavam feridos e nada podíamos fazer enquanto durasse o ataque.*[48]

---

45 Lavenère-Wanderley, 1975, p. 374.

46 Disponível em Ansichtskarte / Postkarte Elizabethville DR Kongo Zaire, | akpool.de. Acessado em 18 fev. 2021.

47 Lavenère-Wanderley, 1975, p.369.

48 Clark, 2016, p. 119.

A intensidade dos ataques vitimou civis, deixando dezenas de feridos. As instalações do aeroporto foram danificadas, assim como os aviões que estavam no pátio. Um dos aviões atingidos foi o Douglas DC-4 do governo de Katanga, que estava ao lado do Douglas C-47 nº 209, da tripulação brasileira.

Ao presenciar a cena, o Ten Av Werther Souza Aguiar Temporal na tentativa de salvar o avião "nele entrou, pôs os motores em movimento e o rolou para longe do avião incendiado". O Fouga-Magister retornou e fez novos ataques com bombas e tiros de metralhadora, atingindo, sem gravidade, o Ten Av Temporal e danificando o Douglas C-47 nº 209, que teve perda total.[49]

Douglas DC-4, do governo de Katanga, em chamas [50]

Ten Av Temporal se recuperando dos ferimentos [51]

Fonte: Manchete, ed. 0505, 1961

---

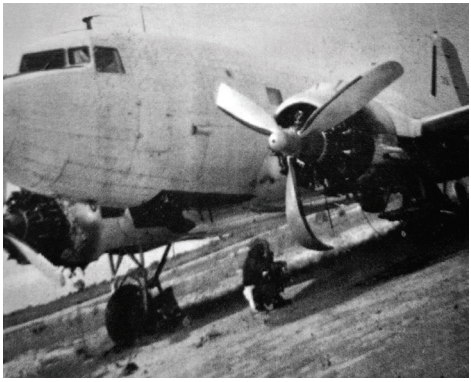
49 Lavenère-Wanderley, 1975, p. 374.

50 Fonte: Manchete, ed. 0505, 1961.

51 Fonte: Mattos, 2012, p. 121.

Recuperados do susto, os aviadores partiram para novas missões. O Cap Av Clark e o Ten Av Temporal seguiram para a Base Aérea de Kamina, encarregados de buscar reforços de tropas, suprimentos e munições. A bordo de outro C-47, de nº 213, estavam retornando para Elizabethville quando, novamente, foram surpreendidos pelo Fouga-Magister.

> *O Fouga nos metralhou e, passando a nossa frente, lançou uma bomba de 100 libras na pista. Nesse ínterim já estávamos apenas a uns dois metros de altura. A bomba danificou ao explodir parte do nosso trem de pouso. Eu senti um forte calor no braço e nas costas. Aterramos o avião, que parou a uns 60 metros, sem se desviar da pista. Todos nós conseguimos abandonar o avião e nos atiramos numa vala, esperando o final do ataque.*[52]



O C-47 nº 213 com a fuselagem danificada após o ataque [53]

A cidade de Elizabethville continuava sofrendo com os ataques dos mercenários. No dia 17 de setembro, a tripulação brasileira, a bordo do C-47 nº 213, presenciou as investidas do Fouga-Magister contra as áreas defendidas pela ONU. Cabe sinalizar que, de início, os mercenários contavam com três Fouga-Magister, mas um deles "sem condições de voo, foi aprisionado no Aeroporto de Elizabethville e outro ficou destruído num acidente".[54]

Sendo assim, os mercenários só possuíam um avião a jato, que "ficou dominando os ares e constituindo-se numa séria ameaça para os aviões de transporte da ONU, quer em voo, quer no solo", tendo em vista que, até então, as forças da ONUC não contavam com esse vetor a seu favor.[55] Era preciso criar estratégias para voar nos céus do Congo sem ser avistado pela aviação mercenária, que mantinha a superioridade aérea.

Ainda no dia 17 de setembro, seguindo essa lógica de ação, o avião da ONU que transportava o Secretário-Geral da ONU, Dag Hammarskjold, que se dirigia para Ndola a fim de negociar com o Presidente de Katanga, Moise Tshombe, um acordo de paz, optou por seguir viagem à noite. Em decorrência da precariedade da comunicação e dos meios de auxílio à navegação aérea, essa não era a melhor solução, mas, em face dos ataques aéreos, optou-se por ela.

---

52 Clark, 2016, p. 120.

53 Lavenère-Wanderley, 1975, p. 374.

54 Lavenère-Wanderley, 1975, p. 369.

55 Ibid.

A menos de quinze quilômetros do destino, o avião Douglas DC-6, com dezesseis tripulantes, chocou-se contra o solo quando se preparava para pousar no Aeroporto de Ndola, na Rodésia do Norte. Todos os tripulantes morreram. A tragédia causou comoção em todo o mundo e, prontamente, a ONU instaurou uma investigação para apurar o acidente. Embora, a causa mais previsível, no calor dos acontecimentos, apontasse para um ataque da aviação mercenária, não se chegou a uma conclusão, sendo apontada, em outro momento, falha mecânica ou até mesmo falha humana.

Ao centro da imagem, Dag Hammarskjold ladeado pela comitiva congolesa que o recebeu no aeroporto, em 13 de setembro de 1961.[56]

Destroços do Douglas DC-6 que transportava a comitiva da ONU [57]

---

56 Disponível em: Quem matou Dag Hammarskjöld, secretário-geral da ONU, em 1961? – Observador. Acessado em: 05 fev. 2021.

57 Disponível em: Aventuras na História · Secretário-geral da ONU teria sido assassinado em 1961 (uol.com.br). Acessado em: 05 fev. 2021.

Após esse intenso período de turbulência, em 21 de setembro, as autoridades katanguesas e a ONU firmaram um acordo provisório de trégua, onde ficou estipulado que nesse intervalo não poderia haver movimentação das tropas e que seria criada uma Comissão Mista (com membros de Katanga e da ONU) para zelar pela manutenção do armistício, como também pela troca de prisioneiros e, sobretudo, para buscar maneiras de sanar o conflito de forma pacífica.

Periodicamente, a Comissão seguia para Elizabethville e outras regiões da província de Katanga com o objetivo de fiscalizar se o acordo de cessar fogo estava sendo cumprido. O transporte da Comissão era realizado pelos C-47 da ONU. Uma das viagens foi realizada pela esquadrilha brasileira, composta pelos Cap Av Luiz Maldonado D'Eça, Cap Av Clark e pelos 1º Sgt Jorge Brasil de Rezende e 1º Sgt Scyllas Silva Da Costa, que transportou a comitiva "por todo norte de Katanga para inspecionar, principalmente, os campos de prisioneiros katangueses a fim de formalizar a troca de prisioneiros".[59]

Comissão do Armistício [58]

Mesmo estando em armistício, os aviadores brasileiros continuaram realizando diversas missões, porém, mais voltadas para o transporte de mantimentos e medicamentos, e, por vezes, também transportavam os adoentados e feridos para os hospitais.

Cap Av Evônio Arouca se preparando para mais uma missão de transporte entre Elizabethville e Kamina [60]

Torna-se relevante ressaltar que outros aviadores da FAB também continuavam em pleno exercício de suas atividades durante esse período de trégua, transportando, por meio das asas do CAN, um pouco do Brasil para o Congo. Desde dezembro de 1960, os contingentes eram abastecidos com feijão, arroz, mate, além das

58 Fonte: Clark, 2016, p. 137.

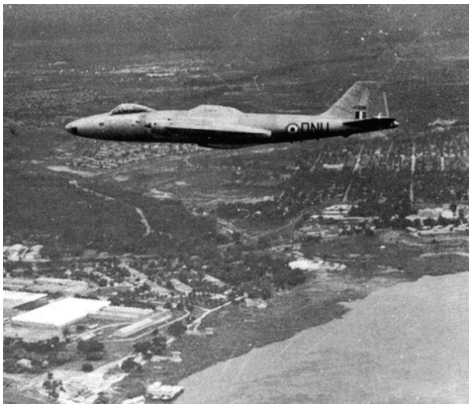
59 Clark, 2016, p. 137-138.

60 Fonte: Manchete, ed. 0505, 1961.

cartas dos familiares e o envio de publicações diversas, encaminhadas pelo Serviço de Distribuição de Revistas da FAB.

Fonte: Calbáo, 2009, p. 222

Em vista dos últimos acontecimentos em setembro, havia ficado latente que as Forças de Emergência das Nações Unidas no Congo estavam em considerável desvantagem nessa batalha. Em virtude disso, em outubro de 1961, a Força Aérea da ONU recebeu "dez aviões de caça a jato, sendo cinco da Etiópia (F-86) e cinco da Suécia (Saab), além de outros cinco bombardeios Camberra, da Força Aérea da Índia".[61] A partir de então, a ONU alcançou a superioridade aérea nos céus do Congo e realizou uma série de ataques a pontos estratégicos, minando as forças mercenárias.



Avião bombardeiro English Eletric Canberra a serviço da ONU no Congo [62]

Aviões de caça Sabre F-86 a serviço da ONU no Congo [63]

Aviões de caça Saab J-29 Tunnan a serviço da ONU no Congo [64]

---

61 Lavenère-Wanderley, 1975, p. 374.

62 Disponível em: GUERRA FRIA: O doloroso legado africano - Amarga herança - Cavok Brasil - Notícias de Aviação em Primeira Mão. Acessado em: 10 fev. 2021.

63 Disponível em: Limbas Squadron: 1963 Philippine Airforce - United Nations (UN) Congo Mission (defenseph.net). Acessado em: 10 fev. 2021.

64 Disponível em: Jatos suecos J29 Tunnan a serviço da ONU - Cavok Brasil - Notícias de Aviação em Primeira Mão. Acessado em: 10 fev. 2021.

A dinâmica social interna do Congo, em que diversos grupos étnicos rivalizavam há séculos, dificultava as conversações para alcançar a paz na região. Sobre os ataques feitos à Katanga, o Presidente Tshombe acusou os dirigentes da ONU de se aproveitarem do cessar fogo para apoiar os ataques feitos pelo Exército Congolês. O cenário que já estava bastante conflituoso se agravou ainda mais quando treze italianos, "que constituíam as tripulações de dois aviões bimotores de transporte de tropas, Fairchild C-119, foram aprisionados no aeroporto da cidade de Kindu e foram barbaramente esquartejados".[65]

O massacre dos aviadores italianos ocorreu na cidade de Kindu, situada na província de Kivu, região que estava sob o controle de Antoine Gizenga. O caso teve ampla repercussão mundial e despertou fortes reações no Brasil. Diversas notícias sobre o clima bélico instaurado no Congo circulavam nos jornais e aumentaram a dramaticidade dos eventos.

Fonte: Manchete, ed. 0502, 1961

A fim de esclarecer os acontecimentos e amenizar o nervosismo dos parentes e dos amigos dos aviadores, o Ministério da Aeronáutica, depois de entrar em contato com a base em que eles se encontravam, expediu nota oficial à imprensa, informando que todos estavam bem e gozando de boa saúde, embora as notícias que estampavam diariamente os jornais dessem margem para que a opinião pública pensasse o contrário.[66]

Katanga: Serão Derrubados Aviões da ONU em Operações

ELISABETHVILLE, Katanga, 5 (UPI-IH) — O govêrno de Katanga ameaçou hoje derrubar qualquer avião da ONU que sobrevoe o seu território, segundo informou a organização mundial. Poucas horas antes, policiais katanguenses haviam assassinado um suíço membro da Fôrça de Emergência da ONU, ferido [illegible] funcionários.

Os funcionários da ONU em Elisabethville revelaram hoje ter [illegible] seus pertences e se preparar para serem repatriados para Leopoldville.

George Ivan Smith, alto funcionário da ONU nesta cidade, declarou que a ameaça de derrubar os aviões da organização mundial foi feita por Evariste Kimba, Ministro do Exterior do Govêrno de Elisabethville. Em conseqüência, o Sr. Smith declarou ao chanceler katanguense que achava a ameaça extremamente grave e iria comunicá-la imediatamente à sede da ONU em Nova Iorque.

Um suíço foi morto e dois outros foram feridos ontem quando o carro em que viajavam foi alvejado pelos policiais de Katanga, num pôsto de contrôle rodoviário, perto do centro da cidade.

Ontem à noite, o govêrno de Katanga disse que o carro teria avançar o sinal do pôsto de contrôle, sem levar em conta as ordens dos guardas. Diz o comunicado que o motorista morreu ao se chocar o carro com uma árvore, depois que os guardas dispararam contra os pneus do veículo. Um médico italiano que operou os feridos, contudo, declarou que êles foram "alvejados à queima-roupa".

N. DA R. — Como se sabe, há poucos dias o comando das operações aéreas da ONU no Congo foi entregue à FAB, a partir de 1.º de janeiro de 1963 e até 30 de junho do mesmo ano, ainda do rodízio que a organização internacional faz entre os países que participam da fôrça mantida no Congo. O Coronel Brigueir César, comandante do primeiro esquadrão que lá esteve, falando à nossa reportagem, declarou que caberá à ONU decidir se se deverão efetuar novas operações aéreas sôbre território de Katanga, através do Secretário Geral U. Trant e do seu comando militar geral, nada mais restando à FAB do que cumprir as ordens que receber, nesse sentido.

Fonte: Última Hora, 05 dez. 1961

---

65 Lavenère-Wanderley, 1975, p. 374.

66 Ibid.

AVIADORES BRASILEIROS NO CONGO NÃO SE ACHAM EM PERIGO

O GABINETE do Ministro da Aeronautica distribuiu nota oficial, ontem, afirmando que "não se registrou qualquer incidente ou acidente" com o grupamento da FAB a serviço no Congo. Por sua vez, o capitão-aviador Alberto Botelho Machado, que participou do primeiro escalão da FAB que esteve no Congo, declarou, ontem, a UH, que o perigo a que se expõem os nossos aviadores a serviço da ONU decorre menos da missão que lhes é confiada — transporte, abastecimento, etc. — do que da situação congolesa:

Fonte: Última Hora, 08 dez. 1961

Antes de encerrar o tempo de missão no Congo, o Segundo Contingente ainda enfrentou outro período de hostilidade, no mês de dezembro. O diferencial foi que, dessa vez, a Força Aérea da ONU estava equipada com aviões de caça e de bombardeio que responderam incisivamente aos ataques. Além disso, o Secretário-Geral da ONU, Maha Thray Sithu U Thant, ordenou que os capacetes azuis adotassem todas as medidas necessárias para se defender.

O saldo do conflito foi positivo para os capacetes azuis, pois conseguiram destruir pontos estratégicos dos rebeldes. Pela primeira vez, a aviação da ONU entrou em combate e causou significativas perdas na aviação de Katanga. Em um ataque em conjunto com as tropas terrestres, os aviões a jato suecos metralharam a Base Aérea de Kogwesi e os bombardeiros Camberra soltaram os obuses sobre o local. Além disso, ainda destruíram a ponte ferroviária sobre o Rio Lufira, que fazia a ligação entre Elizabethville e Jadotville, rota bastante usada pelas forças katanguesas para reforçar suas tropas.

Em poucos dias, "os combates se generalizaram em vários pontos de Elizabethville, onde havia tropas da ONU em torno dos edifícios da Rádio Katanga e Telégrafos e do Quartel-General da Força da ONU, nos campos de refugiados da Tribo Balubas e do Hotel Lido".[67] Ao passo que o clima bélico eclodia no Congo, Tshombe estava em viagem pela Europa e com planos de fazer escala no Brasil para participar do Congresso de Rearmamento Moral[68], sediado no Palácio da Quitandinha, na cidade de Petrópolis, no Rio de Janeiro.

Em consequência da violência que dominava o cenário no Congo, além das ameaças declaradas de que qualquer avião da ONU que sobrevoasse o território de Katanga seria derrubado, Tshombe foi considerada uma *persona non grata* no evento e sua vinda ao Brasil foi negada, tendo em vista que suas atitudes foram consideradas, pelas autoridades brasileiras, como um desafio intolerável as determinações das Nações Unidas.

---

67 Lavenère-Wanderley, 1975, p. 375.

68 Era um movimento com viés anticomunista, que reforçava os bons costumes e valores morais e éticos. Teve apoio da imprensa e também da ala militar.

Fonte: Última Hora, 07 dez.1961

Ao final desse período de hostilidades, em meados de dezembro, a ONU ganhou reforços dos aviões Douglas Globemaster C-124, da Força Aérea dos Estados Unidos, que foram colocados à disposição para transportar soldados e munições. Com isso, as Forças de Emergências já estavam com cerca de 6.000 soldados no campo de batalha, que conseguiram expulsar os rebeldes que haviam sitiado Katanga, assim como estabelecer um "perímetro defensivo em torno da cidade e do aeroporto".[69]

Pressionados pelos constantes ataques e perdas que seu exército estava acumulando, Tshombe mostrou-se disposto a firmar um acordo com o governo central e aceitar a reintegração de Katanga à República Democrática do Congo. Assim, em 21 de dezembro de 1961, reunido com o Primeiro-Ministro do governo central, Cyrille Adoula, Tshombe deixou a entender que uma possível paz estava a caminho.[70]

Enquanto o mundo estava na expectativa para que o acordo fosse ratificado pelas autoridades katanguesas, o Segundo Contingente da FAB no Congo finalizava o seu tempo de missão, simultaneamente, outros militares já se preparavam para integrar o Terceiro Contingente.

INTEGRANTES DA FAB NO CONGO ESTÃO VOLTANDO

REGRESSARAM ao Brasil, após sete mêses de permanência no Congo Belga, a serviço da ONU, os quatro primeiros integrantes do contingente da FAB, do grupo de 47 que ali permanece, aguardando substituição, após cumprido seu tempo de serviço. São êles: suboficiais Renato Paiva Sobrinho e Expedito Henrik Ingverson, o 1º sargento Francisco Castro Junior e o 2º sargento Flávio de Sousa.

Os Integrantes do grupo da FAB no Congo foram recebidos carinhosamente no Galeão.

Fonte: A Noite, jan.1962.

69 Lavenère-Wanderley, 1975, p. 375.

70 Jornal Última Hora, 22 de dez 1961.

Terceiro Contingente da FAB no Congo

Disposta a realizar uma grande ofensiva contra as forças rebeldes, a ONU pediu reforços aos países membros para restabelecer o quanto antes a lei e a ordem no Congo. A FAB atendeu ao pedido e aumentou o número de militares do Terceiro Contingente, que começou a seguir para o campo de batalha em meados de janeiro de 1962. Sob o comando do Ten Cel Av Francisco Bachá, o novo contingente foi composto por 15 oficiais e 34 suboficiais e sargentos, que permaneceram no Congo até meados de setembro de 1962.

Militares do Terceiro Contingente da FAB em apresentação ao Chefe do Estado-Maior da Aeronáutica, Ten Brig Armando de Souza e Mello Ararigbóia, antes de seguirem viagem para o Congo [71]

Fonte: Última Hora, 31 jan. 1962

Fonte: Última Hora, 24 jan. 1962

Fonte: Última Hora, 31 jan. 1962

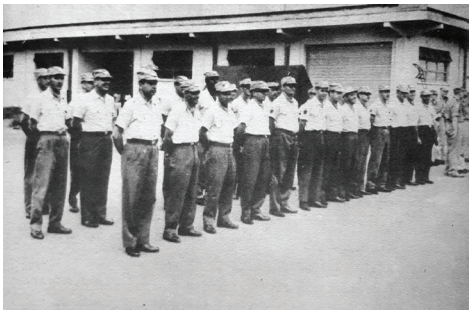
---

71 Fonte: Lavenère-Wanderley, s/a, p. 39.

Ao mesmo passo em que aumentava o número de militares envolvidos na ONUC, aumentava, também, os gastos com a operação. Gradativamente, a missão de paz no Congo se tornou muito dispendiosa, o que demandou mais encargos aos países envolvidos. A FAB, por exemplo, assumiu os encargos de comandar o Esquadrão de C-47, assumindo as operações e a manutenção das aeronaves, a partir de 1º de fevereiro de 1962.

> *O Tenente-Coronel Aviador Francisco Bachá foi o segundo oficial brasileiro que assumiu o comando do Esquadrão de aviões Douglas C-47 da ONU; além disso, [...] assumiu cumulativamente, a chefia de operações da Base Aérea de N'Djilli, que era a principal Base Aérea da ONU no Congo.*[72]

Aparentemente, o Terceiro Contingente vivenciou um período de certa "tranquilidade" entre as tropas da ONU e de Katanga, tendo em vista o possível acordo que estava em tratativas entre os líderes congoleses. Em consequência disso, os oficiais brasileiros conseguiram organizar uma estrutura de funcionamento para o Esquadrão de C-47, na Base Aérea de N'Djili, que, até então, não realizava, a contento, um controle administrativo sobre as missões.



Militares do 3º Contingente em forma na Base Aérea de N'Djili [73]

Em palestra realizada no Encontro INCAER[74], no ano de 1993, o Maj Brig Ar Bachá, que participou do Terceiro Contingente, recordou que usaram os conhecimentos adquiridos na Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica (ECEMAR) para criar uma Seção, no Esquadrão de C-47, voltada para coletar informações de todos os destacamentos, com sala de *briefing* e relatórios padronizados para interrogatórios. Nesse Encontro, também estiveram presentes oficiais que participaram de outros contingentes. A partir de então, as esquadrilhas que participavam de qualquer operação recebiam o *briefing* e o *debriefing*. Desse modo, criou-se um banco de dados, onde todas essas informações eram adicionadas no mapa da situação do dia.

---

72 Lavenère-Wanderley, 1975, p. 375.

73 Fonte: Lavenère-Wanderley, s/a, p. 41.

74 Encontro INCAER nº 42, realizado no dia 31 de março de 1993, no Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER), com a temática: "A FAB no Congo". Contou com a presença dos aviadores: Ten Brig do Ar Alfredo Henrique Berenguer Cesar (1º Contingente), Ten Brig do Ar Carlos de Almeida Baptista (4º Contingente), Maj Brig do Ar Francisco Bachá (3º Contingente), Cel Av Marco Aurélio Campos Tavares (1º Contingente) e Ten Cel Av Werther Souza Aguiar Temporal (2º Contingente).

Além desse trabalho organizado no Esquadrão, os militares da FAB estiveram envolvidos nas operações de transportes que, naquele momento de trégua, estavam focadas em realizar o rodízio das tropas, como também em transportar as peças necessárias para a manutenção das aeronaves da Força Aérea da ONU.

No primeiro trimestre de 1962, a tripulação brasileira, a bordo do C-47, se deslocou até Addis-Abeba, capital da Etiópia, para buscar as turbinas do avião caça Sabre F-86, e também viajou até o "porto de Dar-es-Salam, no litoral da Tanzânia, no Oceano Índico, transportando tropas indianas de rodízio".[75]

Em meados de junho de 1962, diante da demora de Tshombe em ratificar o acordo de reintegração da província, o clima bélico irrompeu em Katanga. É bem verdade que as guerrilhas internas não cessaram em nenhum momento. Os rebeldes continuaram sitiando diversas regiões do Congo, perseguindo e assassinando os civis considerados inimigos; e muitos deles eram religiosos, que passaram a ser alvos nessa guerra.

Ao realizar uma missão de transporte, em maio de 1962, a tripulação brasileira, cujos pilotos eram os 1º Ten Av Artur Tubertini Macagi e o 1º Ten Av Mario Lima Passos, enfrentou momentos difíceis, a bordo do C-47, quando levava uma carga de Leopoldville para Kasongo. Durante o voo, os pilotos receberam a notícia que a região havia caído no domínio dos rebeldes. Diante disso, decidiram seguir para Kabalo. Após a aterrissagem, descobriram que este aeroporto também estava sitiado pelos revoltosos.

Os brasileiros tentaram solicitar apoio pelo rádio tanto à Base Aérea de Kamina como de Leopoldville, mas não obtiveram sucesso. Na tentativa de escapar daquele ambiente hostil, decidiram "fazer uma etapa noturna, não prevista, de uma hora de voo, para irem para Kindu. Enfrentando fortes chuvas, com apenas uma hora e meia de combustível e sem contar com um aeroporto alternativo, conseguiram chegar ao destino".[76]

No final do ano de 1962, encerrava-se a participação do 3º Contingente da FAB no Congo. Ao fazer um balanço sobre a missão, o Ten Cel Av Francisco Bachá ressaltou a necessidade de ter médicos brasileiros integrando os contingentes.

CONTINGENTE DA FAB NO CONGO NECESSITA MÉDICO BRASILEIRO

Do Comandante do II Contingente Brasileiro no Congo, Ten.-Cel.-Av. Francisco Bachá, o Gabinete do Ministro da Aeronáutica recebeu minucioso relatório das atividades da tropa da Fôrça Aérea Brasileira atualmente, servindo naquele nôvo País, à disposição da Organização das Nações Unidas. O relatório, que compreende o período de 1 de abril a 31 de maio do corrente ano, contem dados estatísticos de tôdas as localidades de Albertville, Bukavu, Elizabethville, Luluaborg e Stanleyville. Como se sabe, a FAB tem atualmente, a incumbência de controlar tôdas as operações de transporte naquela região litigiosa da África, dispondo, para tanto, de um esquadrão de aviões C-47, pertencentes a diferentes Países integrantes da ONU. A par dessas importantes missões, o nôvo contingente efetuou reconhecimento aéreo de grande vulto. Sem dúvida diz o relatório do Cel. Bachá "sentimos a necessidade de um médico brasileiro no contingente, sua presença seria essencial, não só no aspecto fisiológico, como também, principalmente, psicológico, auxiliando sobremaneira a êste comando na tarefa de melhor conduzir seus comandados". Mais adiante, diz o relatório, que é considerado muito bom o estado disciplinar dos brasileiros. No decorrer dos meses de abril e maio, nas diferentes missões realizadas, os pilôtos da FAB completaram um total de 1.390 horas de vôo.

Fonte: A Noite, 03 out. 1962

---

75 Lavenère-Wanderley, 1975, p. 375.

76 Lavenère-Wanderley, s/a, p. 40-42.

Quarto Contingente da FAB no Congo

O novo grupo começou a seguir para o Congo a partir de dezembro de 1962, sob o comando do Ten Cel Av Hélio Langsch Keller. Diante da resistência de Katanga, ficou evidente que a ONU precisava de um número maior de militares em suas frentes de batalha. Atendendo ao pedido, a FAB enviou, no Quarto Contingente, um total de 27 oficiais e 42 suboficiais, sargentos e cabos, que só se retiraram definitivamente do Congo no primeiro trimestre de 1964.

Militares do 4º Contingente despedem-se dos familiares e amigos [77]

---

77 Fonte: Arquivo Nacional.

Atendendo às recomendações do Ten Cel Av Francisco Bachá, o novo contingente passou a contar com uma equipe de saúde, integrada pelos Cap Med Nilton Manoel da Penha e o 2º Sgt Enf Waldyr Ramos Monteiro.

Fonte: Teixeira, 1997

Dentre os oficiais aviadores do Quarto Contingente, estava o então Cap Av Carlos de Almeida Baptista que relatou ter seguido viagem num avião da Panair do Brasil. E, já nesse início da missão, ao fazer escala em Lisboa, os militares passaram por transtornos devido a uma pane ocorrida no avião da Panair. O grupo precisou aguardar durante um período no aeroporto até que os devidos reparos fossem feitos.

Assim, aproveitando aquele curto espaço de tempo ocioso, antes de adentrar definitivamente no campo de batalha congolês, o grupo pôde ter uma pequena distração ao se divertir ao som de uma improvisada orquestra sinfônica: "um violão (do Noronha), um pandeiro (do Baltar) e muitas caixas de fósforos. Encerramos com um belo fado".[78]

Pane sanada, o voo seguiu viagem e a próxima escala foi Roma, onde pernoitaram e enfrentaram uma nova pane. Dessa vez, a pane não foi da aeronave, mas do frio de zero grau "para o qual nossos ternos de [clima] tropical, bem ao feitio brasileiro, não significavam o mínimo agasalho e era a denúncia para a civilização romana de que tupiniquins do outro lado do oceano passavam por ali", recordou de forma bem-humorada o Ten Brig Baptista.[79]

Finalmente, a bordo de um DC-8 da Companhia Aérea Alitália, decolaram de Roma e chegaram a Leopoldville, onde encontraram o contingente argentino que iriam substituir e receberam o feedback da missão que os aguardava. Tão logo a par da missão, no dia 21 de janeiro de 1963, o Cap Av Baptista já estava, juntamente com o 1º Ten Av Alberto Baltar, a bordo do C-47 da ONU "tendo como radiotelegrafista um sueco e como mecânico um sargento brasileiro, e mandaram-nos para Bukavu, onde ficaríamos sediados por 30 dias, em apoio às tropas malaias. Era a região mais bonita do Congo, sendo chamada a Suíça Africana, com belos lagos e paisagens maravilhosas".[80]

---

78 Ten Brig Ar Carlos de Almeida Baptista. Trechos retirados da palestra proferida no Encontro INCAER nº 42, realizado no dia 31 de março de 1993, no Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER), com a temática: "A FAB no Congo".

79 Ibid.

80 Ibid.

O grupo chegou ao Congo no momento em que a escalada de conflito se intensificou devido à negativa de Tshombe em reintegrar Katanga. Essa resistência desencadeou uma nova onda de ataques por parte da ONU, que recebeu o nome de "Operação Grandslam". As ações coordenadas, resultantes desta operação, destruíram por completo a aviação katanguesa. Em 04 de janeiro de 1963, os capacetes azuis avançaram e retomaram a cidade de Jadotville, um dos últimos redutos de Tshombe.

Resultado de ataques dos bombardeios feitos pelo avião Canberra sobre o aeroporto de Elizabethville, quando se encontrava sob o controle das forças rebeldes [81]

Alguns dias depois, as Forças da ONU estavam se preparando para tomar a Base Aérea de Kolwezi, tida como a principal base da força reacionária, como também o centro financeiro de Katanga, mas antes que o ataque acontecesse, Tshombe, finalmente, aceitou o plano de reconciliação nacional, rendendo-se pacificamente.

Tshombe e ONU assinam paz

Nações Unidas. Elizabethville (AP-PP-UPI-JB) — As Nações Unidas informaram ontem à noite que os seus representantes em Elizabethville anunciaram um acôrdo com Moisés Tshombe para a rendição pacífica de Kolwezi às fôrças internacionais.

Kwame N'Krumah, Presidente de Gana, sustenta que a ONU age de modo "vacilante" na crise congolesa e pede a prisão imediata do Presidente Tshombe, para que responda pelo assassínio de Patrice Lumumba e outros crimes, numa carta que dirigiu ontem ao Secretário-Geral da ONU.

"Gendarmes katangueses, Moisés Tshombe aceitou agora o plano de reconciliação nacional. Por que continuais a disparar contra as tropas do exército nacional congolês e da ONU?" — diz um apêlo lançado ontem à noite em Elizabethville pelas Nações Unidas, através da emissora local.

O Presidente de Catanga reuniu-se ontem com seus velhos antagonistas, as autoridades civis e militares da ONU, no que pode ser o ato final da capitulação, encerrando o separatismo katanguês.

Chegado a Elizabethville, Tshombe disse ter vindo combinar a entrada pacífica das fôrças da ONU em Kolwezi, o seu último reduto na província que êle lutou para conservar independente do Govêrno central.

"Tôdas as ordens para fazer explodir as instalações vitais de Kolwezi foram suspensas" — declarou êle. Sua ameaça de destruir as instalações para produção de cobre, cobalto e energia elétrica haviam impedido que as fôrças das Nações Unidas marchassem sôbre o vital centro mineiro, a mais de 200 quilômetros de Elizabethville.

O líder katanguês disse à imprensa que não viera a Elizabethville para negociar, mas para acertar os detalhes da rendição de Kolwezi. Os funcionários da ONU, por sua vez, disseram que o primeiro passo após a ocupação de Kolwezi é pôr em prática o plano do Secretário-Geral U Thant de unificação do Congo.

Êsse plano prevê a participação do Govêrno Central nas rendas provenientes da exploração de minérios em igualdade de condições com a província de Catanga. Uma nova constituição daria a províncias ricas como Catanga uma considerável autonomia.

Os meios diplomáticos em Nova Iorque, no entanto, informaram que talvez transcorram semanas antes que a rica província fique integrada na pobre República do Congo.

Fonte: Jornal do Brasil, 18 jan. 1963

---

81 Fonte: Mattos, 2012, p. 124.

Mesmo tendo alcançado o objetivo de manter a integridade nacional da República Democrática do Congo, o clima convulsivo continuava a ameaçar a recém-criada nação. Isso porque parte dos revoltosos de Katanga não se renderam e fugiram armados para a selva. Com frequência, eles se amotinavam para praticar assaltos e assassinatos, na maioria, contra os missionários brancos. Diante disso, o Secretário-Geral da ONU solicitou o prolongamento da ONUC por mais um ano, a fim de cooperar com o restabelecimento da ordem, em apoio ao exército congolês.

Ao longo de 1963, a ONU procedeu com a gradual retirada das suas tropas do Congo. Embora os conflitos continuassem ocorrendo, os gastos com a ONUC extrapolavam o orçamento e estavam gerando desentendimento entre os países membros, que se recusavam a arcar com os custos. Ainda assim, foi preciso manter um pequeno grupo atuando, principalmente nos destacamentos de helicópteros para resgatar a população civil que estava sendo perseguida e massacrada pelos guerrilheiros sob o comando de Pierre Mulele.

Sobre a prorrogação da missão na ONUC, o Ten Brig Baptista relatou que:

> *Após os 6 meses de nossa permanência, a ONU avisou as autoridades brasileiras que as tropas não podiam deixar o Congo como planejado. O período de extensão seria curto, motivo pela qual não se recomendava nossa substituição, fosse por argentinos, fosse por brasileiros [...] ao final dos 9 meses, a situação se repetiu. Aos 12 meses, também. Assim é que, um dos últimos a retornar, sai do Congo em maio de 1964, quase um ano e meio de participação nessa inesquecível experiência.*[82]

Enquanto a ONU se organizava para retirar os boinas azuis do Congo, os aviadores brasileiros, tripulantes do C-47, continuavam envolvidos em diversas missões de transportes realizando as rotas de Bukavu, Leopoldville, Luluabourg e outras. Numa dessas missões, em Luluabourg, o C-47 (pilotado pelo Cap Av Baptista) transportou um convidado VIP: o médico carioca Marcolino Gomes Candau, Diretor-Geral da Organização Mundial de Saúde.[83]

Em outras missões, já sediado permanentemente em Leopoldville, transportou o Comandante do Exército Congolês: Cel Mobuto. Em outra ocasião, o passageiro foi o Comandante das Forças do Congo. A partir de então, ficou envolvido diretamente em missões mais ao estilo do Correio Aéreo Nacional (CAN) e de Grupo de Transporte Especial (GTE).[84]

Os militares do Quarto Contingente da FAB estiveram envolvidos nas buscas pelos soldados separatistas que estavam

---

82 Ten Brig Ar Carlos de Almeida Baptista, 1993.

83 Primeiro brasileiro a ocupar a direção da OMS. Esteve à frente do cargo por vinte anos, de 1953 a 1973.

84 Ten Brig Ar Carlos de Almeida Baptista, 1993.

refugiados na selva, mas também participaram das missões de transporte de medicamentos para as tribos isoladas, transporte de feridos e, principalmente, das missões de evacuação dos missionários na província de Kwilu, onde a ONU precisou montar uma força tarefa de resgate, designada "Operação Jadex".

> *A evacuação dos religiosos em perigo de morte era feita por meio de helicóptero da ONU, os quais eram empregados em grupo de quatro ou cinco; enquanto dois deles desciam, para resgatar os religiosos, os outros permaneciam no ar, dando apoio de fogo e voando em círculo em torno do local, de modo a manter afastados os nativos congoleses em fúria.*[85]

No dia 03 de fevereiro de 1964, duas tripulações brasileiras participaram da missão de resgate a missionários na região de Kikwit, na província de Kwilu. Sob o comando do Coronel Paul Mayer, canadense, a operação envolveu cinco helicópteros Sikorsky H-19, que foram muito usados nos resgates, por ser compacto e ao mesmo tempo ter a capacidade de "transportar uma variada composição de cargas sem afetar de forma adversa seu centro de gravidade".[86]

Os militares brasileiros estavam familiarizados com essa aeronave de asas rotativas que chegou ao Brasil, em fevereiro de 1958, para equipar o Segundo Esquadrão do Décimo Grupo de Aviação (2º/10º GAv), designado por Esquadrão Pelicano, na missão de Busca e Salvamento ou SAR (do inglês, *Search And Rescue*). De início, a FAB adquiriu quatro Sikorsky H-19D que desembarcaram desmontados na Base Aérea do Galeão (BAGL), e foram montados por onze sargentos mecânicos do 2º/10º GAv. No mês seguinte, os H-19D já estavam envolvidos numa missão real de salvamento no litoral de São Paulo.[87]

Fonte: Flores Jr., 2015, p. 923

---

85 Lavenère-Wanderley, 1975, p. 377.
86 Flores Jr., 2015, p. 923.
87 Flores Jr., 2015, p. 925.

Embora familiarizado com a operação de resgate no H-19, obviamente a missão realizada em Kikwit era muito mais complexa, pois o salvamento era feito sob a tensão constante dos ataques dos "Jeunesses", assim chamados os guerrilheiros de Mulele, armados, em sua maioria, com arcos, flechas, lanças e bombas de fabricação caseira.

Vivenciando esse mesmo clima de apreensão, em decorrência dos inúmeros ataques aos missionários, o Ten Brig Baptista recordou que estava em Luluabourg quando teve contato com as tripulações brasileiras que chegaram para voar helicópteros da ONU:

> *Em missões das mais difíceis e perigosas de todas as do Congo. Operavam em lugares distantes e desprotegidos das Forças de Superfície. Em uma oportunidade arriscaram suas vidas, salvando vidas de religiosas que estavam sendo violentadas pelos negros. Levaram-nas para campos de onde nós, de C-47, as trasladávamos para locais de pronto atendimento.*

A missão relatada acima pelo Ten Brig Baptista envolveu diretamente os tripulantes: 1º Ten Av Ércio Braga e o 3º Sgt Mecânico João Martins Capela Júnior, 1º Ten Av Milton Naranjo e o 3º Sgt Mecânico Wilibaldo Moreira Santos. Cada dupla, a bordo de um helicóptero H-19, viveu momentos angustiantes e de muita bravura ao ter que enfrentar a ferocidade desses guerrilheiros para resgatar os religiosos, que há alguns dias haviam se tornado o alvo preferencial dos revoltosos.[88]

O Brig Ar Ércio Braga, em entrevista concedida ao Cel Av Marco Aurélio de Mattos, narrou os acontecimentos daquele dia 03 de fevereiro, que entrou para a história da Força Aérea Brasileira. Recordou que ao chegarem ao local do resgate, dos cinco helicópteros envolvidos na missão apenas o pilotado por ele e mais um, da tripulação sueca, pousaram. Os demais ficaram voando em círculos com o intuito de afugentar os "Jeunesses".

A ação exigia agilidade e por isso ele desceu em autorrotação[89], condição que permite aterrissar de forma mais segura num pouso de emergência. Após a descida, sentiu um cheiro forte de óleo, quando prontamente o 3º Sgt Capela checou a caixa de transmissão e não viu vazamento algum. Com as quatro freiras resgatadas a bordo, a tripulação alçou voo, mas, logo em seguida, percebeu que o instrumento da aeronave marcava que a quantidade de óleo da caixa de transmissão estava em zero. No mesmo momento, o 3º Sgt Capela gritou para que pousasse a aeronave.

---

88 Ten Brig Ar Carlos de Almeida Baptista, 1993.

89 "Condição de voo de uma aeronave de asas rotativas, na qual o rotor de sustentação é acionado exclusivamente pela ação do ar sobre o mesmo enquanto a aeronave está em movimento". Disponível em: Agência Nacional de Aviação Civil. Acesso em: 28 fev. 2021.

Em contato com os tripulantes brasileiros que estavam em outro H-19, o 1º Ten Av Ércio Braga avisou que a aeronave estava em pane e que iria pousar assim que se distanciasse um pouco mais do terreno dos guerrilheiros. Pousou numa colina a cerca de dois quilômetros de Kikwit, e logo em seguida o helicóptero do 1º Ten Av Milton Naranjo e mais um outro pousaram para socorrê-lo.

> *Durante quinze minutos tentaram, infrutiferamente, localizar e sanar a pane. Quando os nativos chegaram próximo, as freiras, o Tenente Ércio Braga e o mecânico foram passados para os outros dois helicópteros e o voo foi retomado, salvando-os de uma morte quase certa. O helicóptero do Tenente Braga foi destruído e queimado pelos congoleses.*[90]

Militares do 4º Contingente da FAB no Congo junto ao Sikorsky H-19 [91]

Uma das freiras resgatadas na "Operação Jadex" [92]

---

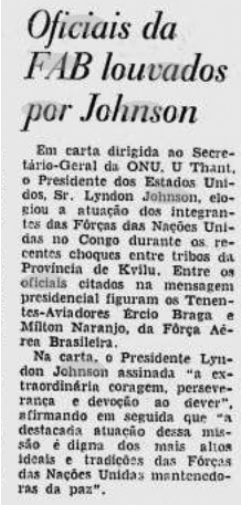
90 Lavenère-Wanderley, 1975, p 378.

91 Disponível em: Força Aérea Brasileira — Asas que protegem o País (fab.mil.br). Acesso em: 28 fev. 2021.

92 Disponível em: MDC-28.pdf (memoiresducongo.be). Acesso em: 28 fev. 2021.

Arte gráfica feita em homenagem ao Dia da Aviação de Asas Rotativas, do ano de 2018 [93]

Por esse e outros atos de coragem durante a participação na ONUC, os Tenentes Aviadores Ércio Braga e Milton Naranjo, juntamente com militares de outros países, foram louvados pelo presidente dos Estados Unidos, Lyndon B. Johnson, em carta enviada ao Secretário-Geral da ONU. O reconhecimento do ato de bravura também veio por parte da FAB, que escolheu a data "03 de fevereiro" para ser o "Dia da Aviação de Asas Rotativas".[94]



Oficiais da FAB louvados por Johnson

Em carta dirigida ao Secretário-Geral da ONU, U Thant, o Presidente dos Estados Unidos, Sr. Lyndon Johnson, elogiou a atuação dos integrantes das Fôrças das Nações Unidas no Congo durante os recentes choques entre tribos da Província de Kvilu. Entre os oficiais citados na mensagem presidencial figuram os Tenentes-Aviadores Ércio Braga e Milton Naranjo, da Fôrça Aérea Brasileira.

Na carta, o Presidente Lyndon Johnson assinada "a extraordinária coragem, perseverança e devoção ao dever", afirmando em seguida que "a destacada atuação dessa missão é digna dos mais altos ideais e tradições das Fôrças das Nações Unidas mantenedoras da paz".

Fonte: Jornal do Brasil, 25 mar. 1964

---

93 Site da FAB (www.fab.mil.br).

94 Criado pela portaria nº 21/GC3, de 19 de janeiro de 2009.

Em junho de 1964, a missão da ONUC foi oficialmente encerrada. Sem conseguir alcançar o entendimento entre os líderes africanos, em decorrência do mosaico político do Congo, dos muitos interesses estrangeiros envolvidos nas riquezas de Katanga e das forças antagônicas que duelavam no auge da Guerra Fria, a missão de paz chegou ao fim, deixando um sentimento de descrédito. Assim que as tropas se retiraram, houve o recrudescimento da crise e o governo constitucional foi destituído pelo ditador Mobuto, que ficou no poder de 1965 até 1997.

Destarte, é inegável que sem a intervenção da ONU a situação no Congo teria um desfecho ainda pior. A atuação dos quase vinte mil militares evitou uma guerra civil com proporções ainda maiores, assim como garantiu, durante o período em que lá estiveram, a estabilidade política do país, com o funcionamento democrático das instituições.

Desses militares, entre 1960 e 1964, a FAB contribuiu com quatro contingentes que se revezaram, num total de 179 militares, sendo 69 oficiais e 110 suboficiais, sargentos e cabos, que acumularam experiências e aprendizados durante os quatro anos que operaram aeronaves de asas fixas, Douglas C-47, e de asas rotativas, Sikorsky H-19, no cumprimento da missão de transporte e de resgate.

"A atuação da Força Aérea Brasileira no Congo é uma página da sua história, digna das suas tradições, que concorreu para elevar o seu conceito internacional".[95]

95 Lavenère-Wanderlei, 1975, p. 379.

1º CONTINGENTE			
Major Aviador	Alfredo Henrique Berenguer Cesar	Suboficial Q-AT-MAV	Annibal da Silva e Boanerges Cavalcante
Capitão Aviador	Raul de Souza Carvalho	1º Sargento Q AT MO	Jouberte Lacerda Santos
Capitão Aviador	Marco Aurélio Campos Tavares	1º Sargento Q AT AM	Sebastião Amorim de Barros
Capitão Aviador	Tancredo Ferreira Filho	1º Sargento Q AT IT	Arquimedes Ferreira Cavalcante
Capitão Aviador	Roberto Coelho Messeder	2º Sargento Q AT MO	Henley Maldonado
Capitão Aviador	Joaquim Francisco Lins de Araujo	2º Sargento Q AT EL	Gualter Barbosa de Moura
Capitão Aviador	Paulo de Tarso Albuquerque Araujo	3º Sargento Q AT RA MR	Calisphoro Bismark da Silva
Capitão Aviador	Sérgio Cavallari	3º Sargento Q AT RA MR	Agostinho Ferreira Borges
1º Tenente Aviador	Volnei Monclaro Menna Barreto	1º Sargento Q RT VO	Waldemar Vicente de Almeida
1º Tenente Aviador	Silvio da Gama Barreto Viana	1º Sargento Q RT VO	Cláudio Pereira Leite
1º Tenente Aviador	Sérgio Luiz Millon	2º Sargento Q RT VO	Diogo Macedo
Capitão Esp Av	Alberto Botelho Machado	2º Sargento Q RT CO	Manoel Miguelino Coutinho Júnior
1º Tenente Esp Com	José Thomaz Pereira	2º Sargento Q RT VO	Achilles Vieira da Gama Filho
2º Tenente Adm	Aloysio Guilherme de Sousa	2º Sargento Q RT VO	Wilson Pereira da Costa
Suboficial Q-AT-MO	Antônio Lúcio Falcão Waldeck		

2º CONTINGENTE			
Major Aviador	Hélio da Costa Campos	Suboficial Q AT MO	Renato Gomes Mendonça
Capitão Aviador	Luiz Maldonado D'Eça	Suboficial Q AT MAV	Orlando Fagundes de Souza
Capitão Aviador	Mário de Melo Santos	Suboficial Q RT VO	Amadeu Luiz Avichi
Capitão Aviador	Pedro Leopoldo Nogueira da Gama	1º Sargento Q AV	Francisco de Castro Júnior
Capitão Aviador	Hugo Martins da Fonseca e Silva	1º Sargento Q AV	Scyllas Silva da Costa
Capitão Aviador	Evônio Arouca	1º Sargento Q AV	Newton Gonçalves Dumont
Capitão Aviador	Adolfo Herman Otto Thiele	1º Sargento Q AV	Djalma Pereira da Silva
Capitão Aviador	Ferdinando Muniz de Farias	1º Sargento Q AV	Jorge Brasil de Rezende
Capitão Aviador	João Guilherme Clark	1º Sargento Q AT MO	Edmundo Mendes da Silva
Capitão Aviador	Justino Pereira de Magalhães Neto	1º Sargento Q RT VO	Angelo Ferreira de Deus
1º Tenente Aviador	Werther Souza Aguiar Temporal	1º Sargento Q RT VO	Antônio Braulio de Medeiros
1º Tenente Esp Av	Francisco Gomes da Silva	2º Sargento Q RT VO	Miguel Fintelman Júnior
1º Tenente Esp Com	Floriano Gonçalves de Freitas	2º Sargento Q RT VO	Geraldo Fidelis Cardoso
Suboficial Q EA ES	Raul Rocha de Albuquerque	2º Sargento Q RT VO	Fausto Mariano
Suboficial Q AV	Renato Paiva Sobrinho	2º Sargento Q RT VO	José Enio Espanholate
Suboficial Q AT MAV	Expedito Henrik Ingvorzen	2º Sargento Q RT VO	Flávio de Souza

3º CONTINGENTE			
Ten Cel Aviador	Francisco Bachá	1º Sargento Q AT MAV	Samuel Ayres de Lima
Capitão Aviador	Ubiratan Cavaleiro de Oliveira	1º Sargento Q AT MAV	Josué do Vale Pereira
Capitão Aviador	Alfredo Ribeiro Daudt	1º Sargento Q AT MO	Luiz Olyntho Capovila
Capitão Aviador	Roy Hermínio Afonso Friede	1º Sargento Q AT MO	José Lisboa Calheiros
Capitão Aviador	Colombo Cristovão	1º Sargento Q AT SH	Luiz Herbert Alves
Capitão Aviador	Gilberto Junqueira Gazolla	1º Sargento Q AT SE	Kleber Lago do Vale Melo
Capitão Aviador	José Xavier	1º Sargento Q AT HE	Maurílio Marcos Oliveira
Capitão Aviador	Murilo Santos	1º Sargento Q EA AL	Italo Pimenta de Moraes
1º Tenente Aviador	Jorge Zehuri	1º Sargento Q AT RA MR	José de Freitas Lima
1º Tenente Aviador	Afonso de Ligorio Ferreira Barbosa	1º Sargento Q AT IT	George Carlite Burnett
1º Tenente Aviador	Artur Tubertini Macagi	2º Sargento Q AV	Floriz Leal Andrade Sales
1º Tenente Aviador	José Fernando Portugal Motta	2º Sargento Q AV	Joaquim Cardoso da Silva
1º Tenente Aviador	Mario Lima Passos	2º Sargento Q AT MAV	Marcelo Bezerra de Araujo
1º Tenente Aviador	Mario Noguchi	2º Sargento Q AT MAV	Oswaldo Ribeiro da Silva
1º Tenente Esp Av	Zeferino Soares Filho	2º Sargento Q AT MAV	Ruy de Souza
Suboficial Q AV	Jorge Ramos	2º Sargento Q RT VO	Edson Carneiro de Azevedo
Suboficial Q AT MAV	Veríssimo Silveira Dávila	2º Sargento Q RT VO	Agostinho de Souza Machado

3º CONTINGENTE			
Suboficial Q AT MO	João Enio Marques Pereira	2º Sargento Q RT VO	Agostinho Diniz dos Santos
1º Sargento Q AV	Roderik de Mello e Silva	2º Sargento Q RT VO	Celso Matoso Lopes
1º Sargento Q AV	José Morais Pereira	2º Sargento Q AT MO	Newton Mauro Cruz Neto
1º Sargento Q AV	Hélio Henrique Monteiro	2º Sargento Q AT MO	Luiz Carlos Figueiredo
1º Sargento Q AV	Oscar de Araujo Costa	2º Sargento Q AT MO	Olímpio Fernandes Parcianello
1º Sargento Q AT MAV	Nilton Milan	3º Sargento Q RT VO	José Mello Magalhães
1º Sargento Q AT MAV	Jair Monteiro	3º Sargento Q RT VO	Darcy de Souza Pereira
1º Sargento Q AT MAV	João de Oliveira Dantas		

4º CONTINGENTE			
Ten Cel Aviador	Hélio Langsch Keller	1º Sargento Q AT MO	Helio Piccinini
Ten Cel Aviador	Mauricio Martin Seidl	1º Sargento Q AT MO	Benigno de Oliveira
Maj Av Engenheiro	José Vicente Cabral Checchia	1º Sargento Q RT VO	Adjerne Gonçalves
Major Aviador	Joel Rocio	1º Sargento Q RT VO	Airton Silva
Capitão Aviador	Antônio Cláudio da Cunha Noronha	1º Sargento Q RT VO	Francisco Edmilson de Lima Colares
Capitão Aviador	José Ruy Alvarez	1º Sargento Q RT VO	José do Nascimento Barbosa
Capitão Aviador	Antônio José Moreira Luz	1º Sargento Q AV	José Maria dos Santos
Capitão Aviador	Jair do Amaral Vasconcellos	1º Sargento Q AT SH	José Nery Herdina Sperlin

4º CONTINGENTE			
Capitão Aviador	Luiz Santos Correia	1º Sargento Q AT MAV	Enos Carvalho Guimarães
Capitão Aviador	Ferdinando José de Souza Oliveira	1º Sargento Q EA AL	Azarias Martins Carrijo
Capitão Aviador	Newton de Góes Orsini de Castro	2º Sargento Q AV	Jerônimo do Amaral
Capitão Aviador	Hartman Rudi Gohn	2º Sargento Q AV	Célio Gomes Pedott
Capitão Aviador	Nilson Leite Lobo	2º Sargento Q AV	Elisio Ourives
Capitão Aviador	Carlos de Almeida Baptista	2º Sargento Q AT MO	Arilton Luz
Capitão Médico Aer	Nilton Manuel da Penha	2º Sargento Q AT MO	Francisco Ricardo Motta
Capitão Esp Av	Anacleto Francisco Salles	2º Sargento Q AT MO	Aloísio Escobar de Paula
1º Tenente Aviador	Luiz Carlos da Silva	2º Sargento Q AT MAV	Herval da Silva e Souza
1º Tenente Aviador	Alberto Baltar	2º Sargento Q AT MAV	Clauco Hermano Delgado
1º Tenente Aviador	Sylvio José João de Biscucia	2º Sargento Q AT MAV	Gilberto Gonçalves Marques
1º Tenente Aviador	Geraldo Pereira Nunes	2º Sargento Q EF	Waldir Ramos Monteiro
1º Tenente Aviador	Carlos Alberto de Freitas Guimarães	2º Sargento Q RT VO	Raymundo Cristino de Almeida
1º Tenente Aviador	Milton Naranjo	2º Sargento Q AV	Hélio Ferreira Valtim
1º Tenente Aviador	Hélio Klein Lontra	2º Sargento Q AV	Delsut Albernaz
1º Tenente Aviador	Aristides Eugênio da Cruz Medeiros	2º Sargento Q AT MAV	Dioceso da Silva
1º Tenente Aviador	João Fares Neto	2º Sargento Q AV	Geraldo Vieira Tatadiba

4º CONTINGENTE			
1º Tenente Aviador	Ercio Braga	2º Sargento Q AV	Wilibaldo Moreira Santos
1º Tenente Aviador	Oswaldo Mezadri	2º Sargento Q AV	Iwao Watanabe
Suboficial Q EA ES	Carlos Ribeiro Filho	3º Sargento Q RT VO	José Maria de Souza e Lima
Suboficial Q AT MO	Guilherme Alberto Moore	3º Sargento Q AT MAV	Raymundo Nonato de Oliveira
Suboficial Q AT MAV	Bruno Lekevíctus	3º Sargento Q AV	Ronaldo Rugue Alves
Suboficial Q RT VO	Denes Alcântara	3º Sargento Q AV	Luiz Antônio Povitzki
Suboficial Q EA ES	Washington Pereira Mafra	3º Sargento Q AV	João Martins Capela Júnior
1º Sargento Q Av	Orlando Barbosa da Silva	Cabo Q EA DT AU	Icaro Roberto Pontual
1º Sargento Q Av	Reginaldo Maia Rowlands	Cabo Q EA DT AU	Antônio de Lima Brito
1º Sargento Q Av	Lourival Soares		

Referências bibliográficas

ADICHIE, Chimamanda Ngozi. O perigo de uma história única. São Paulo, 1ª ed., Companhia das Letras, 2019.

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. Brasília: Ipea, 2019.

BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. Relatório ministerial de 1961. Disponível em: Relatório 1961.pdf (funag.gov.br).

_____. Ministério da Aeronáutica. Boletins do Ministério da Aeronáutica (BMA) entre os anos de 1960 e 1964. Acervo INCAER.

_____. Comando da Aeronáutica. Portaria nº 21/GC3, de 19 de janeiro de 2009. Institui o dia 3 de fevereiro como data comemorativa do Dia da Aviação de Asas Rotativas. Brasília, DF, 2009.

CALHAO, Alcebíades de Barros. Momentos de decidir. Fatos e reminiscências. A fase C-47 do CAN. Corumbá: ASA, 2ª ed., 2009.

CLARK, João Guilherme. Relatos de um Piloto de Guerra: Da África ao Brasil, Verdades Encobertas pelo Tempo. Belo Horizonte: Mosaico Editorial, 2016.

FLORES JUNIOR, Jackson. Aeronaves Militares Brasileiras – 1916-2015. Rio de Janeiro: Action, 2015.

GONÇALVES, Daniel Evangelista. "Olho Nele!" Esquadrilhas de Ligação e Observação Vigília Constante em Defesa da Pátria. Rio de Janeiro: Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, 2016.

HERNANDEZ, Leila Maria Gonçalves Leite. A África na sala de aula: visita à história contemporânea. [S.l: s.n.], 2005.

INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA (INCAER). História geral da aeronáutica brasileira. Janeiro de 1956 a dezembro de 1966. Rio de Janeiro: INCAER, 2014.

LAVENÈRE-WANDERLEY, Nelson Freire. A FAB no Congo. Ministério da Aeronáutica. Centro de relações públicas. s/a.

_____. História da Força Aérea Brasileira. 2ª Ed. Rio de Janeiro: Editora Gráfica Brasileira Ltda, 1975.

MAGALHÃES, Daniel da Cunha. A importância das missões de paz no século XX. Revista Jus Navigandi, ISSN 1518-4862, Teresina, ano 24, n. 5734, 14 mar. 2019. Disponível em: https://jus.com.br/artigos/66007.

MATTOS, Marco Aurélio de. Da cabine do INCAER, um voo na história: ações heroicas no Congo – a FAB na Força de Paz. Revista Ideias em destaque, nº 39. Rio de Janeiro: Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, 2012.

ONU – Organização das Nações Unidas. Carta das Nações Unidas e Estatuto da Corte Internacional de Justiça. Rio de Janeiro: Unic RIO, 1945. Disponível em: http://unicrio.org.br/img/CartadaONU_VersoInternet.pdf.

_____. Conselho de Segurança da ONU. Resoluções de 1960. Disponível em: https://www.un.org/securitycouncil/es/content/resolutions.

PEPE, Leandro Leone. As operações de paz da ONU no pós-guerra fria: a atuação brasileira no Timor Leste. 2006. 100 f. Dissertação (mestrado) - UNESP/UNICAMP/PUC-SP, Programa San Tiago Dantas, 2006. Disponível em: http://hdl.handle.net/11449/96296.

REZENDE, Lucas. O engajamento do Brasil nas operações de paz da ONU: um estudo comparativo. Dissertação (Mestrado em Relações Internacionais). Belo Horizonte – PUC Minas, 2010.

SERRA, Monica Teixeira. Os Balões de Observação na Guerra do Paraguai. Tenente-Brigadeiro RR Nelson Freire Lavenère-Wanderley 1976. Rio de Janeiro: Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, 2017.

Sites consultados

ARQUIVO NACIONAL. Chegada de oficiais da Força Aérea Brasileira, no Galeão, Rio de Janeiro, em 1961. Fundo: Agência Nacional. BR RJANRIO EH.0.FOT, AEO. 282. Disponível em: https://sian.an.gov.br/

_____. Fotos Do embarque de oficiais da Força Aérea Brasileira para o Congo, em 1963. Fundo: Agência Nacional. BR RJANRIO EH.0.FOT, AEO. 297. Disponível em: https://sian.an.gov.br/

HEMEROTECA DIGITAL BRASILEIRA <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/> Jornais consultados: A Noite; Correio da Manhã; Diário da Noite; Diário de Notícias; Jornal do Brasil; Manchete; O mundo ilustrado; Ultima Hora.

https://aventurasnahistoria.uol.com.br/ Aventuras na História • Secretário-geral da ONU teria sido assassinado em 1961 (uol.com.br).

https://www.akpool.de/ Cartão postal do Hotel Lido.

https://www.cavok.com.br/. GUERRA FRIA: O doloroso legado africano - Amarga herança - Cavok Brasil - Notícias de Aviação em Primeira Mão.

https://www.cavok.com.br/ Jatos suecos J29 Tunnan a serviço da ONU - Cavok Brasil - Notícias de Aviação em Primeira Mão.

https://www.fab.mil.br/ Força Aérea homenageia herói de missão no Congo.

https://www.memoiresducongo.be/ MÉMOIRES DU CONGO et du RUANDA-URUNDI Périodique n° 28 - Décembre 2013.

https://observador.pt/ Quem matou Dag Hammarskjöld, secretário-geral da ONU, em 1961? – Observador.

A 1º Ten QOCon HIS Bruna Melo S. Duque Estrada pertence ao efetivo deste Instituto e integra a equipe do SISCULT.

A Participação da FAB na Missão de Paz da ONU na República Democrática do Congo

Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica

Conectando o passado, o presente e o futuro da cultura aeronáutica

INCAER - Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica
Conectando o passado, o presente e o futuro da cultura aeronáutica
www.fab.mil.br/incaer