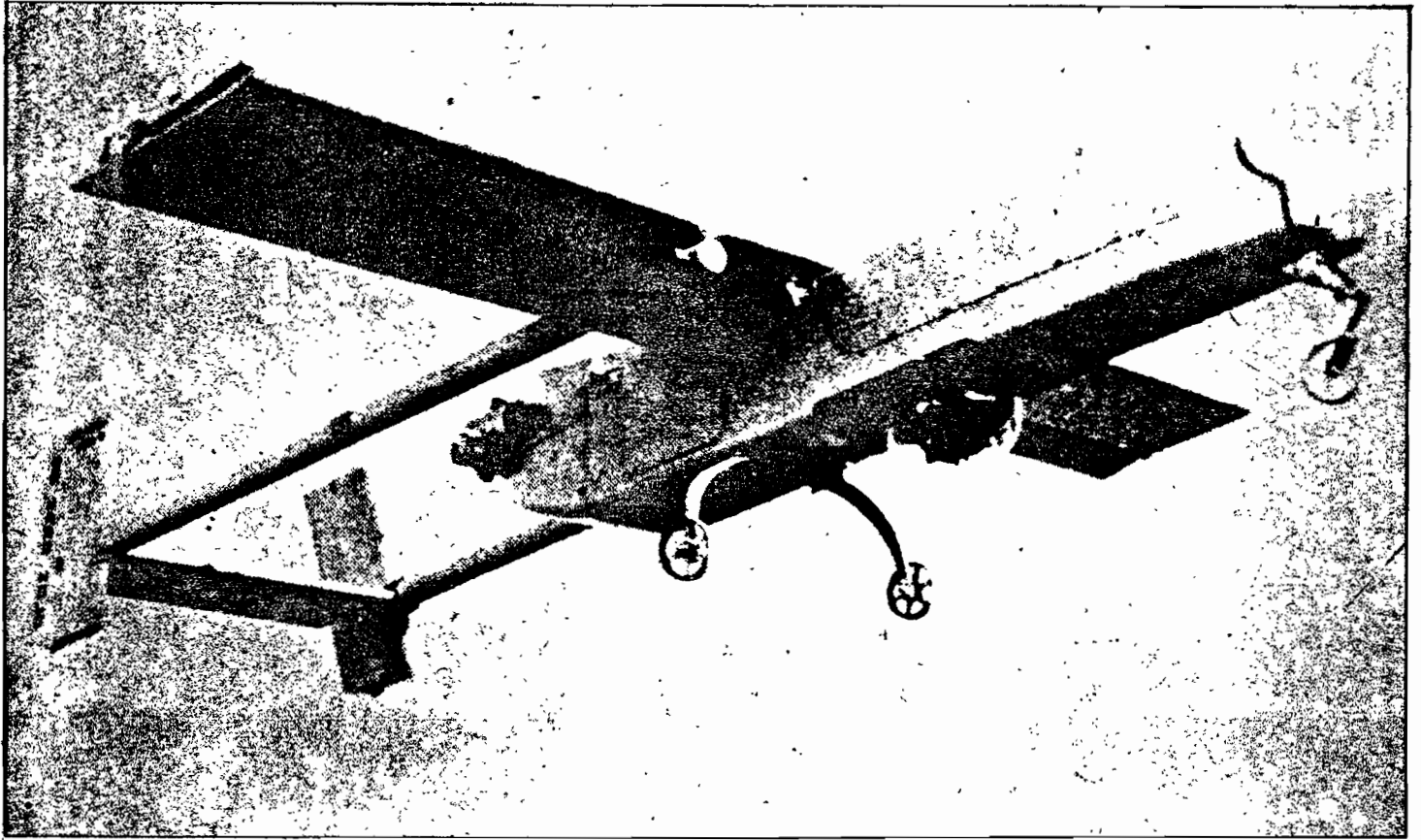


Teve vida curta o espião que veio do sul

Texto: Jorge Costa



O Scout mini-RPV, fabricado por Israel, em operação. De reparar no triciclo que faz de trem e na localização da câmara de filmar

Lá em cima, naquela tarde de segunda-feira, estava frio, mas não muito. O espião olhava cá para baixo, a uma altura de dois mil metros e via os edifícios da cidade, os automóveis, os trabalhadores, as crianças que brincavam nos parques. O seu olho de vidro registava tudo, no seu cérebro de celulósido. O espião tinha en-

trado em território moçambicano cerca das 13 horas e 30 minutos e tinha cumprido já parte da sua missão quando, em cima de Maputo e de súbito, como que um punho se abateu sobre ele, derrubando-o irremediavelmente. Vida curta teve este espião que veio do sul.

Na segunda-feira, dia 30 de Maio de 1983, a capital do País tinha regressado ao trabalho, depois da pausa para o almoço. Em todo o lado havia actividade necessária ao desenvolvimento do País.

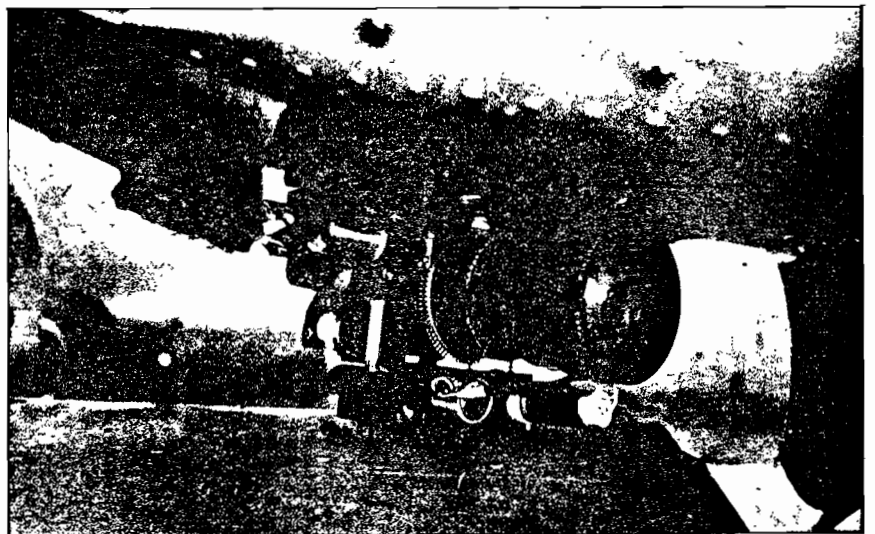
Uma população pacífica dedicava o seu esforço à construção de uma vida melhor. Lá em cima porém, a cerca de dois mil metros de altitude e voando a cerca de 150 quilómetros horários, um espião de metal e plástico preparava-se para registar tudo o que via cá em baixo, ajudado pela excelente visibilidade de um céu muito claro. O seu trabalho serviria para um destes dias os seus donos sul-africanos voltarem a assassinar civis, homens, mulheres e crianças, prosseguirem a sua obra de destruição de bens da nossa economia.

Cá em baixo, os civis não se apercebiam dessa vigilân-

cia. E de súbito, às 14.34 horas, a população de Maputo foi alertada por duas explosões quase sucessivas. O espião, apesar de ter sido construído para iludir ao máximo os radares, como veremos adiante, não escapara aos «olhos» atentos da nossa defesa. E o fogo antiaéreo abateu-se de súbito sobre ele, derrubando-o e atirando-o para as águas da baía.

De imediato as nossas forças de defesa e segurança iniciaram o trabalho de recuperação dos destroços. Procurou-se algum sobrevivente, embora já nessa altura se calculasse que, pelos sinais deixados no radar, se deveria tratar de um aparelho não tripulado, mais exactamente de um avião rádio-comandado.

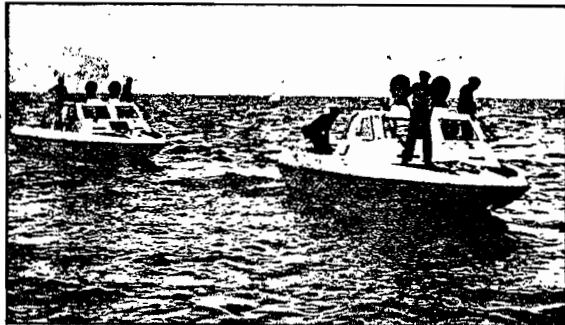
Depois de reconhecimento do local onde o aparelho caíra, tarefa realizada por um helicóptero da Força Aérea e lan-



A câmara de filmar incorporada no avião. Este é construído exactamente para transportar material deste tipo



Logo que o avião foi abatido iniciaram-se as buscas, com um helicóptero



e com lanchas da Marinha de Guerra

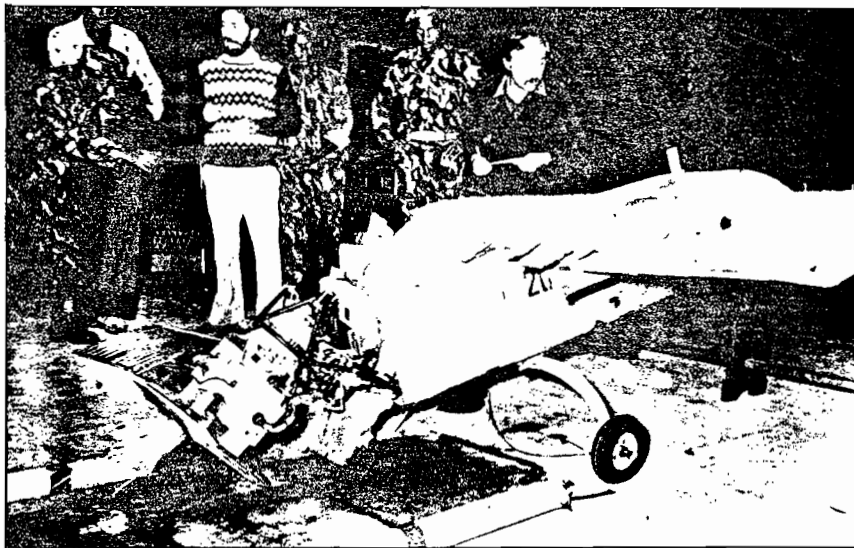
chas da Marinha de Guerra, foi iniciada a dragagem da baía. No dia seguinte, destroços do aparelho foram recuperados às águas. A identificação do aparelho, como era perfeitamente previsível e única resposta lógica, deu-o como propriedade da República da África do Sul. Em Durban há uma linha de construção destes aparelhos.

BRINQUEDO TRANSFORMADO EM ARMA MORTÍFERA

A utilização de aviões deste tipo para operações de reconhecimento, não é nova. Inicialmente, tudo começou com réplicas em ponto pequeno de aviões que, possuindo um pequeno motor, eram manobrados por fios, pelo seu operador em terra. Era e é ainda uma modalidade desportiva inocente: o aeromodelismo. Mais tarde, com a utilização de rádio-comandos, estes pequenos aviões já andavam sozinhos, podendo afastar-se num raio de dois ou três quilômetros.

Esta capacidade veio a mostrar-se interessante para o exército e depressa foram construídos aparelhos mais potentes, com maior raio de acção e capazes de transportar uma câmara de cinema ou televisão, com o respectivo equipamento. Há aviões deste tipo que, inclusivamente, podem servir de bombardeiros ou até serem transformados em bomba e dirigidos com precisão contra o inimigo. E podem ter motor convencional, a jacto ou foguete.

Os Estados Unidos da América desenvolveram vários RPV (Remotely Piloted Vehicles — Veículos pilotados remotamente) e utilizaram-nos em missões de espionagem em diferentes partes do mundo. Hoje, a construção deste tipo de aparelhos generalizou-se e vários são os países que os



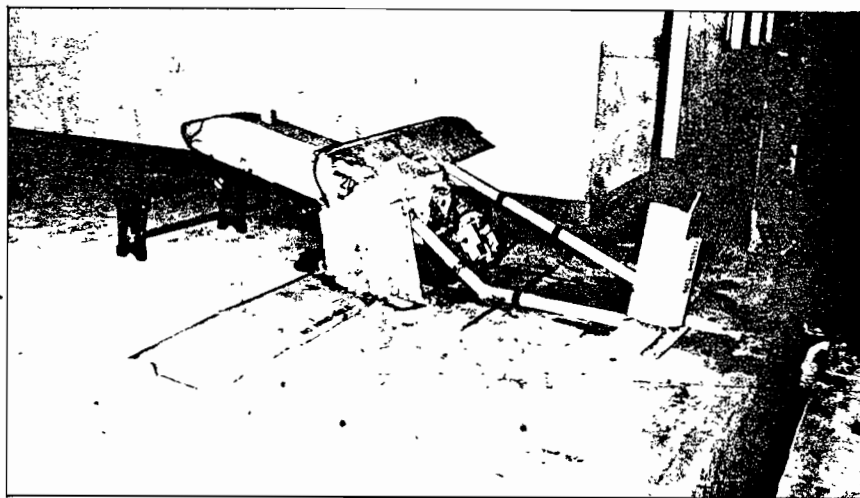
O RPV sul-africano, já em terra parcialmente reconstruído. Em relação ao original, apenas mudaram as rodas e as jantes do trem traseiro

vendem. Entre eles contam-se Israel e a África do Sul. **BILHETE DE IDENTIDADE DE UM ESPÃO**

O motor do avião-espião abatido pelas nossas forças tem a inscrição IAI-P/N-ZVN 161003 o que significa que foi construído pela Israel Aircraft Industries, com sede no aeroporto Ben Gurion, na cidade de Lod. Outras inscrições apontam que ele foi construído em 25 de Janeiro de 1981, com o número de produção 381, da série 810-112.

A Israel Aircraft Industries desenhou e fabrica um sistema mini-RPV, conhecido como Scout, para trabalhos de reconhecimento aéreo. O sistema completo compreende o aparelho Scout, a estação de controlo em terra e a rampa de lançamento.

O Scout está ao serviço das forças de defesa israelitas mas é também exporta-



Reconstituição do avião. Sem margem para dúvida um Scout mini-RPV. Atenção que até existem nos dois a inscrição «No Hand Hold» — Não segurar aqui — nos «flaps» e no leme de cauda

do para vários outros países, entre os quais a África do Sul.

O corpo deste aparelho é monoplano, de asa alta. A fuselagem é constituída por uma carlinga (nacela) de secção rectangular e dois suportes laterais dos lemes de profundidade e cauda. O aparelho lançado por uma cata-

pulta não possui trem mas há uma outra versão opcional (que é o caso do aparelho abatido em Maputo) que possui um trem de aterragem constituído por um triciclo não retráctil. A construção do aparelho é feita por módulos, com painéis de fácil acesso.

Uma característica interes-

sante: este aparelho fornece sinais de detecção muito fracos, o que quer dizer que se torna dificilmente detectável pelos radares.

Um motor de pistão, de dois cilindros, arrefecido a ar, com 18 cavalos de potência, instalado na retaguarda da carlinga, fornece a potência a um hélice de duas lâminas. O combustível é uma mistura de gasolina e óleo, numa proporção de 20 para um. O conjunto trabalha silenciosamente.

O avião pode ser lançado de um camião catapulta e recolhido numa rede mas a descolagem e a aterragem convencionais podem igualmente ser realizadas, com a instalação do triciclo.

Há vários sistemas para o comandar. Um deles pode ser com a utilização de um piloto-automático programado que inclui um sistema de auto-destruição. Mas geralmente é rádio-comandado. O sistema de rádio-comando é convencional e o alcance do rádio-contrôle anda à volta dos 200 quilómetros. O operador usa uma série de manipuladores de controlo ligados a um emissor UHF que emite cinco canais de sinais em frequência modulada. O receptor no aparelho «traduz» os sinais recebidos, para sete distintas operações de controlo.

Duas frequências controlam a sua elevação, duas controlam as aletas de estabilidade e uma quinta o motor. Há ainda sinais para accionar a câmara de filmagem.

O Scout tem um comprimento de asa de 3,60 metros e um comprimento total de 3,68 metros. Pesa 22 quilos e transporta 14,5 litros de combustível. Pode operar a 3050 metros de altitude, a uma velocidade aproximada de 150 quilómetros horários, durante mais de quatro horas.

Assim, o espião sul-africano tinha ainda combustível mais do que suficiente para realizar a sua missão e regressar à sua base. Não o conseguiu, no entanto, por ter terminado prematuramente a sua carreira, abatido por uma única salva da nossa defesa antiaérea. Teve o fim que terão todos os violadores do nosso território.



A fuselagem do avião, com parte da asa e o motor. Na mão de um soldado está a roda do trem dianteiro do RPV