

QUE VALE A AVIAÇÃO AMERICANA !

Tradução do Ten.-Cel. HEITOR BORGES FORTES

Sob o título "A verdade sobre o nosso potencial aéreo", o General HOYT S. VANDERBERG, Chefe de Estado-Maior da Força Aérea dos Estados Unidos, publicou o seguinte artigo na grande revista "Saturday Evening Post", de 17 de fevereiro de 1951. Sua importância não escapará aos leitores da "Revista de Defesa Nacional" (da França).

COMO RESISTIR À AVIAÇÃO SOVIÉTICA ?

Em tempo de crise, quando a paz mundial e a segurança dos Estados Unidos são infinitamente mais importantes que o prestígio da Força Aérea dos Estados Unidos ou de qualquer outro organismo militar, certos princípios necessitam ser reafirmados. A superioridade aérea não pode, por si só, ganhar a guerra. Mas a perda da superioridade aérea poderia fazê-la perder. Se bem que todas as autoridades militares estejam de acordo para reconhecer que a superioridade aérea deve ser mantida no local em que operações terrestres ou marítimas, em grande escala, são lançadas contra um adversário principal, não creio que a Força Aérea deva esforçar-se para obter uma porção desarrazoada dos homens e dos fundos postos à disposição do Departamento de Defesa. Concedo que o avião, além de ser uma arma, o é também uma espada de dois gumes, que pode ser virada diretamente, de maneira vital, contra cada americano.

O povo americano deve penetrar-se que é impossível instalar ou inventar uma defesa absoluta e inexpugnável contra ataques de bombardeiros conduzidos por um inimigo forte e determinado. A Nação Soviética, por exemplo, possui, agora, pelo menos 450 aviões capazes de atingir nossos principais centros industriais e nossas principais aglomerações, partindo de ba-

ses situadas na U.R.S.S. Admitindo que não nos podemos dar ao luxo de subestimar as possibilidades do inimigo eventual, devemos prever que os Soviéticos dotarão os seus aparelhos de aperfeiçoamentos conhecidos que contrabalançarão, com larga margem, os aperfeiçoamentos que estamos em condições de introduzir na defesa do território nacional. É preciso fazer frente, decididamente, a todas as eventualidades ameaçadoras, sem desprezar a necessidade urgente de contribuir no lançamento de um programa de defesa civil que poderia salvar quantidades imensas de vidas humanas no caso (que Deus nos livre) de um bombardeio atômico.

Se a guerra viesse, não poderíamos esperar destruir mais de 30 % dos aviões participantes de um ataque em força sobre os Estados Unidos, antes que levassem a efeito os bombardeios programados.

E nossos preparativos, hoje, não estão suficientemente adiantados para atingir essa porcentagem. Mesmo se tivéssemos bastante mais aviões de interceptação, de DCA, e uma trama de radar cobrindo todos os acessos às nossas fronteiras, pode-se prever que 70 % dos aparelhos inimigos penetrariam nossas defesas, a despeito do valor e da habilidade de nossos pilotos.

Minha estimativa de 30 % de perda infligidas no decorrer de um ataque aéreo inimigo é baseada na hipótese de que o raid (incursão)

inimigo seria feito com, pelo menos, 100 aviões de bombardeio pesados. Se um inimigo tentasse furar furtivamente um ou mesmo cinco aviões, é perfeitamente possível que alguma cidade americana não sofresse danos. Mas a evidência fria e brutal da última guerra prova, de maneira concludente, que nenhum ataque de bombardeio montado suficientemente em força por Americanos, Ingêleses ou Alemães foi jamais repellido pela ação defensiva mais decidida. A ofensiva tem sido sempre uma vantagem esmagadora na guerra aérea e não é de esperar que a balança mude num futuro previsível.

Os Americanos ficarão chocados com a revelação de que somos tão vulneráveis aos ataques aéreos. Vão eles querer saber porque os milhões de dólares de impostos invertidos com finalidades militares não conseguiram pagar por uma melhor proteção. Mas este direito incontestável comporta a obrigação, para eles, de tentar compreender os problemas que se apresentam àqueles que têm a seu cargo traçar os planos militares e, igualmente, a tarefa atribuída à Força Aérea na segurança global da nação.

Os esforços feitos para chegar a esta compreensão têm sido comprometidos por afirmações contraditórias, de um lado dos amigos da potência aérea que crêem que esta é tudo, e, de outro lado, dos tradicionalistas, que fazem restrições à potência aérea e não querem reconhecer que o *contrôle* do ar é um fator decisivo para ganhar a guerra. Uma escola valorizou exageradamente a potência aérea, como substituta fácil das duras realidades da guerra. A outra interpretou mal e deformou os resultados da potência aérea: é a causa direta da controvérsia a respeito do apoio das tropas terrestres, pela Força Aérea, na Coréia.

AS POSSIBILIDADES DA POTÊNCIA AÉREA

Creio que se pode clarear a dúvida analisando sóbriamente o que

é potência aérea e extrapolando suas possibilidades e suas limitações no futuro.

Muitos românticos absurdos e sonhos podem ser dissipados pela verdade concisa e terra a terra sobre a potência aérea.

Inicialmente, é preciso frizar que o papel da Aeronáutica, no programa de defesa, não é determinado somente pela Força Aérea. As grandes decisões referentes à política a seguir são tomadas pelo Conselho de Chefes de Estado-Maior ("Joint Chiefs Staff") onde eu sirvo, com o General Brodley, seu Presidente, o General J. Lawton Collins, do Exército e o Almirante F. P. Scherman (1), da Marinha. As conclusões do citado Conselho são influenciadas pelas necessidades de cada um dos ramos das Forças Armadas e pelas contribuições particulares que cada um deles pode trazer à montagem da organização militar mais eficaz possível, em função dos créditos e dos efetivos concedidos.

Baseado nestas considerações, o Conselho atribuiu à Força Aérea três tarefas:

- Bombardeio estratégico;
- Defesa aérea dos Estados Unidos.
- Apoio tático das forças de superfície.

Se bem que estas três tarefas pareçam aplicar-se a objetivos diferentes, é impossível separá-los na prática, porque isto é um princípio ferquentemente perdido de vista: a potência aérea é indivisível.

Não se fala de um Exército "estratégico ou tático", ou de u'a Marinha "estratégica" ou "tática"; entretanto estes termos são constantemente empregados para a Força Aérea. Suponho que este hábito esteja muito profundamente enraizado no uso corrente para que se possa corrigi-lo, após tantos anos, mas os termos são enganosos. As funções do que se tem denominado "Aviação estratégica" e "Aviação tática", superpõem-se e se completam.

A principal razão de ser de cada aparelho, seja um bombardeiro ou

(1) Falecido.

um avião de caça, é ganhar a batalha aérea de que depende a vitória final, sobre terra ou sobre mar. Para desempenho desta missão, todos os tipos de aparelhos colaboram, na destruição dos aviões inimigos, que põem em perigo não só os combatentes como os civis.

Um grande bombardeiro estratégico intercontinental é destinado a atacar o potencial industrial de guerra do inimigo.

Assim fazendo, diminui-se as possibilidades do inimigo vir atirar em nossa população civil e nos soldados entricheirados, destruindo-se as usinas que alimentam a sua força aérea.

Seus bombardeiros pesados são destruídos nas linhas de montagem antes de poderem atacar as nossas defesas. Todo avião de caça avariado no ar ou no solo é um de menos entre os que podem ser lançados contra as forças terrestres na zona de batalha. Reciprocamente, nossos aviões táticos atacam objetivos estratégicos, o que alivia, em consequência, nossos grandes bombardeiros e as unidades atribuídas à defesa do território.

A última guerra deu-nos numerosos e frisantes exemplos da intermutabilidade da potência aérea. A mais forte concentração de bombardeiros pesados, jamais vista, foi montada para proporcionar apoio direto às forças terrestres e permitir-lhes penetrar em Saint Lo, a 25 de julho de 1944.

Mil e quinhentos B-17 e B-24 juntaram-se a mil e quinhentos bombardeiros leves e aviões de caça para pulverisar um pequeno perímetro de 9.000 por 2.000 jardas aproximadamente.

Isto permitiu aos Aliados progredir da Normandia à linha Siegfried, em seis semanas.

Concentrações semelhantes, com os maiores aviões que possuíamos na Europa, foram efetuadas para apoiar as forças terrestres em Caen e em Anzio.

Depois que o General Douglas Mac Arthur voltou às Filipinas, em outubro de 1944, grandes bombardeiros operaram de Clark Field, perto de Manila, contra as tropas

japonesas que se encontravam a menos de 10 milhas daí. Mac Arthur inicialmente descreveu a campanha de "saltos de ilha em ilha" no Pacífico, como uma série de batalhas para a posse de campos de aviação. Em agosto último, 40.000 norte-coreanos, emassados ao longo do Naktong, ameaçavam destruir nossas linhas, bem precárias, na região Waegwan. As forças terrestres pediram, com caráter urgente, auxílio e as B-29 lançaram 1.000 toneladas de bombas sobre as posições norte-coreanas.

"Eu não sei se estes bombardeiros mataram uma única vaca ou um único cavalo, declarou o General Hobart R. Gay, comandante da 1ª Divisão de Cavalaria; só sei que o ataque que nos ameaçava, não foi desencadeado".

OFENSIVA E DEFENSIVA

Na era atômica, mais ainda que outrora, uma ofensiva possante é a melhor defensiva. Uma taxa de usura da ordem de 30 % sobre seus aparelhos não demoveria os soviéticos em seus ataques contra nós e a Força Aérea Norte-americana não tem ilusões a este respeito. As destruições espantosas que resultariam de uma única bomba atômica compensariam, para os agressores "vermelhos", mil vezes a perda de 30 ou mesmo 100 aviões e equipagens. Todos os chefes de países democráticos, no conhecimento dos fatos, estão prontos a reconhecer publicamente que a única coisa que impede uma agressão aberta comunista é a certeza de que podemos rapidamente desencadear represálias e infligir mais destruições ao inimigo que as que nos pode ele mesmo infligir.

O General Bradley enunciou esta afirmativa a 17 de novembro: "É um fato doloroso e chocante constatar que, quando nós, Americanos, estamos engajados na Coreia, ficamos sem uma margem suficiente de forças militares para fazer face a um inimigo em qualquer outro local. O que há de verdadeiro é que estamos desprovidos de uma força suficiente para deter um ataque generalizado. Do ponto de vista

militar, o mundo livre se encontra sem recursos adequados, salvo no que se refere à bomba atômica". Nossa reserva de bombas atômicas não é a única coisa que serve de preventivo à agressão. É a nossa aptidão para transportar a bomba, não importa a que região no mundo, que tem mantido em cheque os projetos loucos de dominação mundial do comunismo internacional. Nossa potência aérea estratégica, pronta a despejar sobre qualquer agressor a bomba atômica, no caso em que ela fosse empregada contra nós, pode ser comparada a um tampão que impedissem o comunismo de espalhar-se sobre as nações democráticas.

O músculo de nossa força de bombardeio estratégico é o B-36 que tem mais velocidade, raio de ação, armamento e que transporta um carregamento de bombas mais pesado que qualquer outro avião em serviço hoje em dia, ou que qualquer avião que Moscou possa produzir em série antes de alguns anos. O B-36 pode ultrapassar 400 milhas-hora e tem um raio de ação de combate superior a 4.000 milhas, o que equivale a dizer que pode desempenhar qualquer missão de bombardeio a uma distância de 4.000 milhas e voltar e aterrizar no campo de partida.

O melhor bombardeiro soviético, o TU-4, cópia do nosso B-29, tem uma velocidade da ordem de 325 milhas-hora e um raio de ação de cerca de 2.000 milhas. O raio de ação de combate é a chave da nossa superioridade nos ares. Cada centro industrial ou nó de comunicações da U.R.S.S. encontra-se no interior do raio de ação dos B-36 com base na América do Norte.

Nossos outros bombardeiros pesados, B-29, B-47 e B-50, podem desempenhar missões semelhantes, partindo de bases situadas além-mar, ou ainda com as técnicas de reabastecimento em voo, de bases continentais. Muitos desses aviões seriam derrubados no caso de haver uma batalha aérea — nenhum aviador digno deste nome pretendeu jamais que certos aviões fossem indestrutíveis — mas o fato é que cada avião americano que regres-

sasse, poderia voar e bombardear novamente. O TU-4 dos Soviéticos é capaz, no limite justo, de atingir os centros nervosos dos Estados Unidos, numa missão em sentido único; não transporta combustível suficiente para regressar ao seu território.

Se seus aviões não transportassem senão bombas clássicas explosivas e incendiárias, a potência aérea soviética não constituiria nenhuma ameaça séria para nós, sobre nosso território, mas a bomba atômica mudou radicalmente o quadro. Não afasto a possibilidade de que o Alto Comando Soviético sacrifique aviões na esperança de desferir um golpe decisivo à capacidade produtiva da América, com alguns ataques massivos. Não podemos igualmente ignorar a possibilidade, para a U.R.S.S., de reabastecer em voo os seus bombardeiros pesados, acima das regiões polares, de maneira a lhes dar uma autonomia que permita a "ida e volta". A máxima atenção, na elaboração de nossos planos defensivos, foi dada a esta possibilidade.

AVIÕES AMERICANOS E RUSSOS

Há uma coisa de que estamos seguros: a União Soviética trabalha de maneira intensa num bombardeiro pesado capaz de rivalizar com o B-36. Não se duvida que ela não o realize um dia. Mas o B-36 não representa o limite de nossa capacidade inventiva. Um bombardeiro a reação intercontinental está quase pronto para começar os seus vôos de experiência; um avião propulsado pela energia atômica é mais realizável do que o supõem inúmeras pessoas. As realizações futuras dos Soviéticos, em matéria de grandes aparelhos, exigirão que eu me expresse em termos práticos sobre a situação presente e sobre as possibilidades dos dois ou três próximos anos.

Hoje, sem nenhuma dúvida, a potência, aliás crescente, de nossos bombardeiros estratégicos compensa a superioridade numérica da Força Aérea Soviética. A U.R.S.S. possui aproximadamente 20.000 aviões de primeira linha, de todas as ca-

tegorias. Uma grande parte desta força é composta de aviões de caça, dos quais uma proporção crescente se constitui de modernos aviões a reação.

Seu MIG-15, quanto à velocidade, pertence à classe do nosso avião de interceptação mais rápido, em serviço.

Não partilho da opinião largamente expandida de que os comunistas não sabem pilotar, construir ou manter aviões. Fui "Conselheiro do Ar" junto ao Embaixador W. Averell Harriman, em Moscou, durante 4 meses, no decorrer da segunda guerra mundial e aí vi o suficiente para me convencer que os Soviéticos seriam adversários formidáveis, em caso de guerra. Mostraram-me eles, também, o piloto de combate mais espantoso que já vi — uma mulher magnífica, uma amazona loura de 1,80 m de altura que tinha abatido uma dúzia de aviões alemães. Tomados isoladamente, os pilotos comunistas são quase tão bons quanto os americanos, quando as condições atmosféricas são normais. Os pilotos americanos são superiores em dois domínios: são treinados no voo noturno e também no voo com qualquer tempo.

Estendi-me um pouco na comparação da potência aérea americana com a dos Soviéticos para chamar a atenção sobre a importância do bombardeio estratégico. Se bem que este seja essencialmente uma arma ofensiva, constitui verdadeiramente nossa primeira linha defensiva. O método mais eficaz para aniquilar a aviação inimiga é mantê-la na impotência é destruir os meios que a fazem viver. Se a guerra viesse, a Força Aérea Norte-Americana atacaria simultaneamente dois objetivos: as indústrias que alimentam a economia de Guerra do inimigo e também a sua força aérea.

Agora que sabeis que o B-36 leva a 4.000 milhas as nossas defesas continentais, minha estimativa de uma perda da ordem de 30 %, infligida a uma expedição aérea ao território dos Estados Unidos não é talvez tão aterrorizante quanto nos parecia; **sobre tudo** compre-

dei-me: eu afirmo sempre que nós não somos invulneráveis a um bombardeio atômico, com as perdas espantosas de vidas humanas e as destruições de prédios que dele decorrem.

Repito que todos devem cooperar com as autoridades encarregadas da defesa civil, para aumentar as suas probabilidades de sobrevivência.

COMO PROTEGER-SE

É uma perigosa ilusão crer que aparelhos de radar e dispositivos eletrônicos complicados nos darão uma defesa impenetrável contra os bombardeiros.

Poderíamos levar a cabo um projeto científico que faria com que a Grande Muralha da China não parecesse mais que as construções em areia que as crianças fazem nas praias. Poderíamos construir uma barreira de aço tendo 5 milhas de altura cercando os Estados Unidos, isto é, com uma extensão de 17.936 milhas. Poderíamos equipar o topo dessa barreira com uma linha ininterrupta de radares, proteger nossas cidades com um círculo de canhões antiaéreos automáticos e aperfeiçoar um sistema de alreia susceptível de distinguir os aviões amigos dos aviões inimigos que se aproximassem de nossas fronteiras, 24 horas em cada 24. Poderíamos acionar um "guarda-chuva" de aviões de interceptação cobrindo todo o nosso território, e no entanto não poderíamos deter um inimigo determinado e atacando em força.

Seguramente nosso trama-radar tem necessidade de ser reforçado. Igualmente isto deve ser feito em cada outro aspecto de nossa organização militar.

Não posso, no entanto, recomendar a aplicação de fundos sem limites, em despesas estáticas, porque:

- 1º) os dividendos não são proporcionais aos fundos investidos;
- 2º) o esforço militar restante por fazer, fica reduzido a nada.

Não penso somente em questões de dinheiro. Os milhões de homens altamente treinados, que são necessários à manutenção de um sistema

defensivo complicado, imporiam uma drenagem inadmissível de nossa reserva humana. A vitória total, na guerra moderna é o produto das potências terrestre, naval e aérea. Nada será ganho, tudo estará perdido, se uma das componentes fôr sacrificada a tal ponto que seja incapaz de desempenhar o seu papel.

Ganhar a guerra aérea por exemplo, servir-nos-ia de pouco, se os Estados Unidos e as Nações ligadas pelo Pacto do Atlântico Norte não estivessem rearmadas de modo a poder resistir eficazmente na Europa. A proposição é tão evidente quanto simples. A União Soviética que possui, além disto, vastos depósitos de suprimentos dispersos em sua zona de ocupação na Alemanha, adquiriria um potencial de guerra maior do que aquêle que o nosso bombardeio estratégico poderia destruir no centro da U.R.S.S., se se não a impedisse de se apossar das indústrias da Europa Ocidental. As forças terrestres devem ser suficientemente fortes para impedir o inimigo de se apossar dessas fontes de produção. Ao mesmo tempo, a Marinha deve ser suficientemente forte para repelir a importante frota de submarinos Snorkel que a U.R.S.S. possui, e para manter aberta a rota de abastecimento da Europa.

É fisicamente impossível pôr em pé de guerra um Exército, u'a Marinha ou uma Aeronáutica adequados, se o pessoal e o material estão atribuídos em quantidade desproporcionada à defesa do território. Além disso, os dividendos cada vez mais fracos, que se retiraria do que se tem chamado, muito apropriadamente, de uma "Linha Maginot Eletrônica", faria desta enorme despesa uma coisa impraticável.

Lamento não poder dizer ao povo americano que êle está ao abrigo dos ataques aéreos; no entanto posso dar-lhes uma palavra de consolação: prometo aos Americanos a melhor defesa aérea de que uma população civil jamais gozou.

A ÚLTIMA GUERRA

Os alemães, a despeito de tôdas as suas fraquezas, possuíam um

excelente sistema de alerta e de defesa em profundidade, desde a costa francesa até a Polónia. Tiveram dois anos para pôr à prova os seus preparativos, contra a R.A.F., antes que entrássemos na guerra.

A partir de 1942, a maior parte de sua produção aeronáutica estava consagrada aos aviões de caça, o que não os impediu que houvessem empregado os seus bombardeiros como aviões de caça, após o dia D, na Europa.

A Luftwaffe maltratou selvagemmente a 8ª Força Aérea, em várias ocasiões, notadamente em Schweinfurt e Resensburg, mas a média das perdas que sofremos durante os ataques estratégicos efetuados sobre a Alemanha não atingiu 4%.

Tomai, por exemplo, a performance magnífica da Força Aérea Real (RAF) que abateu 1.178 aparelhos alemães durante a Batalha da Inglaterra, em agosto e setembro de 1940. O espinhaço da Luftwaffe foi quebrado durante essa tentativa abortada para pôr a Inglaterra de joelhos e, no entanto, continuou ela com capacidade para realizar incursões formidáveis sobre Londres, em fevereiro de 1944. Os Alemães não possuíam bombardeiros pesados e a sua concepção da potência aérea estratégica era incrivelmente inepta. As autoridades britânicas e nossos próprios generais, tais como Spaatz e Doolittle chegaram a pensar que os Alemães teriam ganho a Batalha da Inglaterra se houvessem atacado as instalações da Aeronáutica Inglesa e as usinas principais, em vez de experimentar levar o terror às populações civis. Os ingleses sabiam que os Alemães chegavam pela costa Sul, que à rota mais curta, e sabiam que Londres, salvante algumas incursões aéreas sobre Liverpool, era o objetivo, geralmente. Entretanto, a R.A.F., durante toda a guerra, destruiu menos de 10% dos aviões que atacavam a Inglaterra.

Nenhuma aviação excedera jamais em bravura a Real Força Aérea (R.A.F.). Mas, graças às lições tiradas de sua experiência, espero que nossos pilotos consigam ser três vezes mais eficazes. Pro-

meto a realização desta eficácia, a despeito do fato de que patrulharão uma zona 30 vezes mais extensa que o Reino Unido e de que os aviões inimigos terão um armamento e uma potência de fogo bastante mais importante que aquela conseguida pelos Alemães em seus aviões e prometo que se baterão à noite e com qualquer tempo.

Espero ser interrogado sobre um fator que favorece a defesa e que omiti. Far-me-ão notar que os bombardeiros intercontinentais não serão escoltados por aviões de caça e que, em consequência, esses bombardeiros serão susceptíveis de sofrer perdas bastante mais elevadas. Isto será absolutamente verdadeiro, se se raciocinar à base da 2ª Guerra Mundial, quando os bombardeiros alemães voavam penosamente a 200 milhas por hora em altitudes que raramente ultrapassavam 3.600 m. As batalhas aéreas decisivas serão travadas à noite, com mau tempo, a velocidades excedendo 400 milhas por hora e em altitudes superiores a 9.000 metros.

A INTERCEPTAÇÃO

Nas vizinhanças dos 12.000 metros (4.000 pés), o horizonte não é mais azul, mesmo nos dias mais ensolarados; é um vazio violáceo, sem nuvens, que apresenta torres bizarras à vista do homem.

Os pilotos têm dificuldades em apreciar as distâncias, porque, não há fundo para poder comparar as posições relativas dos aviões. O radar, em terra, pode conduzir os aviões de interceptação à vizinhança dos bombardeiros, mas o piloto de caça está, em grande parte, entregue a si mesmo para encontrar o inimigo.

Os aviões a reação devem ser empregados para a interceptação, porque possuem uma velocidade permitindo-lhes alcançar em caminho o assaltante e, o que é igualmente importante, atingir uma grande velocidade ascensional. Com bombardeiros que percorrem 100 milhas em pouco mais de 15 minutos, um avião clássico de pis-

tões não é de nenhuma utilidade para a defesa. Necessita êle de três vezes mais tempo que um jato para subir a 12.000 metros. Uma vez estabelecido contacto com o inimigo, o jato deve dar o seu "toque" rapidamente, porque, transporta munições apenas suficientes para efetuar 4 o 5 passagens. Não se pode aumentar a potência de fogo do avião senão com prejuízo de sua velocidade e de sua maneabilidade. Duzentas libras de munições suplementares afetariam seriamente as vantagens que êle possui sobre o bombardeiro. De qualquer maneira, qualquer que seja o seu armamento, um jato terá sempre uma potência de fogo inferior à dos fogos cruzados de uma formação de bombardeiros.

É difícil abater, com a artilharia anti-aérea, um avião que voa a 7 milhas ou mais, acima da terra. Pode-se calcular a velocidade e a direção de um avião, instantaneamente e com precisão e atirar sobre o ponto exato em que deverá estar, quando a granada explodir no ar.

Mas um projétil de grande velocidade inicial gasta mais de 20 segundos para atingir 12.000 metros e, durante este tempo, um avião que voa a 350 milhas por hora terá percorrido 2 milhas. Melhor ainda, se o piloto muda a sua rota, mesmo que seja apenas de 2 grau, para cima, para baixo, para a direita ou para a esquerda, o projétil errará o alvo por 375 jardas. A esta distância, o aparelho não será sequer sacudido, muito menos avariado. Durante a última guerra, os pilotos dos bombardeiros deviam manter um rumo constante acima da zona do objetivo e abrir caminho literalmente, através uma cortina de flak (2). Nossos novos visores-radar podem atingir a mosca no objetivo, apesar da mais violenta manobra de despistamento.

Um piloto pode zigzaguear quanto queira e seu bombardeador pode, assim mesmo, colocar as bombas no alvo. Tudo isto nos leva a dizer que devemos ainda e principalmente contar com homens

utilizando máquinas, para travar combate com o inimigo. Em nenhuma circunstância não nos deixaremos surpreender com nossos aviões em terra.

A rota mais direta para um ataque por parte dos Soviéticos vem do Norte e passa acima de estações terrestres de radar. Um rápido golpe de vista sobre um mapa-mundi mostra que a U.R.S.S. se encontra diretamente oposta aos Estados Unidos, de outro lado do mundo, e que a distância mais curta entre os dois países é a rota do Polo Norte. Enquanto estais lendo este artigo, qualquer que seja a hora, de dia ou de noite, pilotos de caça, sentados em seus aviões, estão em alerta nas regiões "árticas".

Temos necessidade de mais aviões de interceptação, é certo. Por outro lado também teremos necessidade aguda da Providência para abater os inimigos portadores de bombas atômicas, antes que tenham tido tempo para lançá-las.

* Dos aviões atacando em força somente uma fração seria portadora de bombas atômicas.

Mesmo que o inimigo tivesse 100 bombas atômicas (e no momento não as possui), não poderia correr o risco de perdê-las todas numa única incursão. A bomba atômica é o produto de um esforço industrial de tal forma enorme que ela não pode ser empregada com displicência. Os aviões que a transportassem encontrar-se-iam provavelmente no meio de formações protegidas por seus fogos cruzados.

Seriam eles os mais difíceis de destruir, mas, com sorte (se bem que deteste confiar neste caprichoso elemento) poderíamos abater alguns deles. Poderemos ser atingidos, mas não creio que estes impactos sejam fatais à nossa vontade e à nossa possibilidade de resistir e de ainda combater com furor. A indústria americana já está descentralizada por mais de 40 cidades. O povo americano, finalmente, consciente do grave perigo que ameaça as suas liberdades, reforça a sua organização militar.

Temos muito ainda por fazer, mas os antolhos foram retirados para nossa felicidade.

OS ENSINAMENTOS DA COREIA

Já se disse oficialmente que o apoio prestado pela Força Aérea às operações terrestres na Coreia tem sido altamente satisfatório. As tropas de Nações Unidas receberam dos aviões de caça um apoio mais ininterrupto que qualquer outro Exército na história. A Força Aérea do Extremo Oriente efetuou missões de combate durante 181 dias consecutivos, até 20 de dezembro, e isto não há cessado. Assinalo que o emprêgo, pela Força Aérea, da aviação tática, sem esquecer os fatos que ainda não haviam sido experimentados em combate, ficou plenamente justificado face aos resultados obtidos.

Antes de estudar algumas particularidades, penso que o público deveria ser pôsto a par de vários fatos, a saber:

1º) O General Mac Arthur antes do conflito da Coreia, havia pedido à Força Aérea do Extremo Oriente que tomasse como missão principal a defesa das ilhas do Japão, contra qualquer ataque possível, vindo do mar ou do ar.

2º) A Força Aérea e o Exército haviam, na primavera anterior, montado manobras de cooperação, no Japão, mas as necessidades decorrentes dos encargos de ocupação e as limitações relativas às zonas de manobra tornaram o plano de exercícios impraticável.

3º) Os créditos concedidos à Força Aérea não nos permitiam, então, apoiar cada Divisão do Exército com mais de um "Grupo", ou seja 75 aviões.

4º) O apoio aéreo na Coreia jamais foi negligenciado. Destacamentos de controle aéreo cooperavam com as forças sul coreanas em campanha, dois dias após o início do conflito, antes que tropas de infantaria ou de fuzileiros navais americanos fossem empenhadas.

O emprêgo tático da aviação por certo foi insuficiente nos primeiros dias da guerra na Coreia.

Foi insuficiente pela simples razão de que não havia infantes, fuzileiros navais, carros de combate e canhões suficientes para deter os comunistas. Os Estados Unidos não estavam preparados para combater. Há dois anos e meio eu prestei declaração diante das Comissões Públicas do Congresso, de que os Estados Unidos tinham necessidade de uma Força Aérea de 70 Grupos para opor-se ao risco calculado mínimo. Em 25 de junho de 1950, a Força Aérea possuía 48 grupos.

Não havia nenhuma indicação de minha parte ou da de qualquer outro oficial de alto posto em desprezar o apoio aéreo, antes da Coreia. Se a formação e a experiência podem ser tomadas como bases de comparação, eu sou primordialmente um aviador de apoio aéreo. Após a saída de West Point, em 1923, minha primeira classificação foi num Grupo de Assalto, em Kellyfield, onde voávamos em "gajolas de aves" que mal podiam deixar o solo, quando se lhes punham nas azas as metralhadoras. Os primeiros quinze anos de minha carreira foram consagrados exclusivamente ao vôo em aparelhos de apoio aéreo, ao ensino e ao estudo do apoio aéreo. O cargo mais importante que tive antes do que ocupo, no momento, foi o Comando da IXª Força Aérea que apoiou os Primeiro, Terceiro e Nono Exército, da Normandia ao Elba. A IXª Força Aérea efetuou mais missões de combate que todas as outras forças aero-táticas americanas, aliadas e inimigas reunidas.

Não pretendo conhecer as respostas a todas as perguntas formuladas, mas tenho tanta experiência quanto não importa quem, no mundo, no que se refere ao apoio aéreo.

As pessoas que não apreciam realmente o valor da potência aérea, creem que recebem um apoio verdadeiramente bom quando vêem um avião destruir um morteiro, um carro de combate ou um ninho de matralhadoras que se encontra diretamente à sua frente. Este é o apoio mais ineficaz que avião pode dar. Pelo contrário, a idéia verdadeira é atacar tropas inimigas, bem

como suas armas, antes mesmo que estejam em situação de causar males às nossas forças.

A mesma bomba que destrói um morteiro no campo de batalha, pode destruir um comboio de 10 morteiros que ainda se encontrava a 50 milhas da linha de frente; 500 milhas mais longe ainda, esta mesma bomba pode fazer explodir uma locomotiva, ou uma ponte de estrada de ferro, impedindo assim a chegada de 100 morteiros à zona de combate.

Um avião que patrulha o campo de batalha não pode atingir senão um número limitado dos objetivos que aí estão largamente espalhados, apropriados para a artilharia. Esta arma é bem mais precisa que um avião voando a cerca de 200 milhas-hora. A artilharia de campanha pode, tomando-o sob seus fogos, pulverizar um objetivo até o seu nivelamento completo, enquanto um avião não pode manter um fogo contínuo sobre ele. A eficácia do avião está totalmente contida na sua velocidade e no seu raio de ação, servidões que são utilizadas melhor quando ele é lançado na caça de objetivos inopinados, situados bastante além do alcance da artilharia, tais como concentrações de tropas, comboios, depósitos de munição, trens de reabastecimento e reuniões de viaturas.

Naturalmente, os estragos causados pela aviação aos Norte-Coreanos não apareceram imediatamente, nas primeiras fases da guerra.

Concluir daí, como muitos o fizeram, que a potência aero-tática havia decepcionado as esperanças nela depositadas, seria tão ridículo como afirmar que os submarinos da Armada de nada haviam valido no Pacífico porque as destruições sofridas pela marinha mercante japonesa não foram imediatamente apreciadas.

Jamais se tentou utilizar o avião como uma arma anti-pessoal, na zona de batalha. Sua eficácia reduzida, quando utilizado assim, ficou demonstrado quando as hordas comunistas chinesas se lançaram sobre a Coreia, em fins de novembro. Centenas de milhares de

homens concentrados em uma região relativamente pequena, como a Coreia do Norte, estavam no entanto tão largamente dispersos que um bombardeio e um metralhamento aéreos foram incapazes de deter o seu avanço. Os exemplos da Coreia provaram, de uma vez por todas, que a potência aero-tática completa, mas absolutamente não substitui as forças combatentes de terra. Isto é particularmente verdadeiro contra o soldado chinês, cuja capacidade de viver com um punhado de arroz e de transportar fardos incríveis, simplifica os problemas logísticos.

Não é nem meu papel, nem minha intenção, criticar a decisão das Nações Unidas que impediu os ataques aéreos à Manchúria, contra tropas e depósitos de suprimentos chineses. O isolamento da zona de batalha diante de reforços é a função primordial do apoio aéreo; enuncio simplesmente o acontecimento militar pelo qual a potência aérea foi tornada praticamente inoperante quando a O.N.U., no empenho de evitar uma rutura diplomática com os comunistas chineses, deteve a ação ofensiva nas margens do Yalu, que separa a Manchúria da Coreia. Os pilotos das Nações Unidas obedeceram escrupulosamente às ordens dadas, não contando as pontes do Yalu se não do "lado coreano", mas tais medidas tornaram-se inoperantes quando o Yalu gelou sólidamente, o que, pela formação de uma ponte natural, permitiu aos chineses carregar nas costas alimentos e munições para armas leves em quantidade suficiente para sustentá-los durante várias semanas.

Acostumados que estão, a fazer longas etapas a pé, em terreno acidentado, os chineses foram perturbados apenas quando obrigados a usar trilhas impraticáveis.

A sua só "massa" compensa a sua falta de mobilidade e de equipamento pesado. Quando encontram um obstáculo, uma posição, eles simplesmente o contornam e continuam, inexoravelmente, na marcha.

Nós perdemos uma batalha na Coreia, mas a potência aérea auto-

riza a não perdemos uma guerra. Os chineses, impedidos, pelas patrulhas da O.N.U., de utilizar as estradas durante o dia, não puderam seguir nossas tropas tão rapidamente para transformar uma retirada metódica em derrota. Tudo, desde as garrafas de plasma sanguíneo até as pontes portáteis, foi lançado do ar para as unidades isoladas, salvando-as de completa aniquilação. Depois, quando uma cabeça de ponte de evacuação foi estabelecida, em Hungnam, o domínio do ar impediu os chineses de avançar com a artilharia pesada que lhes teria permitido esmagar nossas tropas sem escapatório, enquanto estivessem agrupadas na zona de embarque, esperando galgar o bordo das embarcações.

PAPEL DA FORÇA AEREA

Os críticos que denegriram a atuação da Força Aérea nas primeiras fases da luta na Coreia, negaram-se a compreender ou a considerar a diferença entre apoio aproximado (ataques nos setores imediatos de batalha) e potência aérea tática real (ataques atrás das linhas, para isolar o campo de batalha). Não posso censurar os infantas, que passam pelos maiores sofrimentos pessoais na guerra, de sofrer a amargura e de perder de vista o "quadro de conjunto", expressão que põe furioso cada homem uniformizado.

É significativo notar que os Comandantes cujas responsabilidades se exerciam sobre uma zona mais extensa, não tiveram senão elogios para a Força Aérea. Os Generais Keiser, Kean e Gay, comandantes respectivamente das 2ª e 25ª Divisões de Infantaria e da 1ª Divisão de Cavalaria, declararam que a Aviação tinha, muitas e muitas vezes, salvo as suas unidades.

O General Walton Walker, comandante do Oitavo Exército, anunciou oficialmente que as cifras dadas pela Força Aérea, no que respeita ao material inimigo destruído, eram muito baixas (o que espantou os antigos combatentes da última guerra mundial). O Coronel J. H. Michaelis, do célebre

27º Grupamento Tático Regimental, exprimiu "o profundo reconhecimento de todos os membros de seu destacamento" pelo apoio aéreo que lhes foi dado.

A 15 de novembro de 1950, o Quartel-General do General Mac Arthur anunciou que a Força Aérea tinha, em seu ativo, a destruição de 75 % dos 900 a 1.000 carros comunistas postos fora de combate. Três meses antes, o General Mac Arthur escrevia ao General Stratemyer que o papel desempenhado pela Força Aérea do Extremo Oriente, no conflito coreano, havia sido magnífico. Sua missão fora cumprida muito acima da expectativa".

Uma controvérsia que afeta até a própria vida dos soldados não pode ser tratada mediante colheita de votos, como num concurso de popularidade. Deve ser um confronto ponderado dos melhores métodos para obter os resultados almejados.

Bem. O Papel da aviação tática é ajudar a ganhar a batalha aérea e diminuir as possibilidades que as forças de terra inimigas têm de molestar e prejudicar as nossas próprias forças terrestres. Tentando criar a impressão de que a Força Aérea não tinha feito tudo que podia para ajudar o Exército, aqueles que lhe fazem oposição, chegaram ao ponto de pretender que um avião clássico, com motor de pistões e hélice, era superior ao avião a reação, no apoio aéreo. É uma afirmativa, fraudulenta, sem similar.

O AVIÃO A REAÇÃO

Os aviões com motor de pistão, empregados na Coreia, teriam sido massacrados se aviões a reação se lhes opusessem. Transformamos nossa aviação tática a jato tão rapidamente quanto possível, baseados na hipótese de que ela deve estar pronta para combater uma grande potência, visando adquirir o domínio do ar. Esta batalha vital não pode ser ganha senão com aviões a reação e a União Soviética possui-os em grande quantidade.

Perde-se tempo buscando tirar lições do papel da potência aérea na Coreia, onde a ausência de opo-

sição aérea inimiga é total. Os aviões com pistão, sobrevoando o campo de batalha, teriam sido forçados a uma retirada precipitada diante de um jato inimigo. É possível proporcionar um bom apoio aéreo com aviões de observação ou com helicópteros, se os pilotos atuam sem oposição inimiga.

Pressinto que, volta a inevitável pergunta. Suponhamos que estejamos engajados em outras Coréias, na Ásia ou na Europa, sem que haja aviação inimiga. Será que, para o apoio aéreo, o avião a pistão, mais lento e mais seguro, não é preferível ao avião a reação, rápido e intermitente? A resposta a esta pergunta é simples. Os aviões a reação são superiores para todas as missões concebíveis para aviões de caça, ai compreendidos os mergulhos para silenciar uma metralhadora. Isto foi demonstrado por todas as provas possíveis e imagináveis.

O piloto de jato vê melhor o alvo, porque não há uma hélice perturbando a visada, e porque o motor está atrás dele, em vez de à sua frente, como é o caso, de aviões de pistão. O avião a reação é uma plataforma de tiro mais estável, porque sua configuração anula praticamente as vibrações e o conjugado de inversão. Nos concursos de tiro de Las Vegas, em março último, os pilotos de jato obtiveram mais pontos que os dos aviões a pistão, sobre alvos aéreos e no solo, no bombardeio picado e rasante. Os jatos, não eram ainda equipados para atirar com rojões, mas a Coreia demonstrou que o avião a reação é uma plataforma mais precisa para lançar tais projetis. A grande velocidade do jato deu nascença à opinião enganosa de que ele é demasiado veloz para acertar no alvo. Se for necessário, o avião a reação poderá ter reduzida a velocidade, por forma a não exceder de 10 milhas-hora à do avião com pistão; no entanto, mesmo a 500 milhas-hora, o avião a reação é uma arma mais precisa que o avião a pistão fazendo 250 milhas por hora.

Um avião de caça deve ser sólido. O avião a reação, que ainda não havia sido provado num combate,

confundiu os peritos, pela sua robustez, na Coreia. Até 9 de novembro de 1950, os F-80 a reação, tinham efetuado 16.141 saídas, enquanto os F-51 a pistão, realizaram apenas 12.188. O inimigo havia abatido, com tiros de terra, 21 F-80 e 50 F-51. O jato é duas vezes mais rápido e, por consequência, pode responder duas vezes mais depressa a um chamado urgente vindo do solo. A autonomia do avião a pistão é maior, porém é necessário ter presente que o motor a pistão está no seu estágio final de desenvolvimento, ao passo que o motor a reação está na infância. Os primeiros aviões a reação que tivemos, há cinco anos, não podiam percorrer senão 300 milhas. Hoje, o avião de caça de série F-84E pode voar mais de 2.000 milhas sem escalas. Os pilotos a jato exigem maior tempo de formação, mas viverão e combaterão por mais tempo.

Em resumo, o avião a reação é um avião para "todas as missões", que tudo pode fazer melhor que o avião a pistão, inclusive o apoio aproximado. Sobrepondo-se a tudo, responde êle à condição primordial: "É capaz de travar e de ganhar a batalha aérea".

SALVAÇÃO PELA POTÊNCIA AÉREA

Potência aérea somente não garante a segurança da América, mas creio que é ela que melhor tira partido da principal vantagem de nossa nação: a superioridade tecnológica. Apesar de todo o nosso gênio produtivo, não poderemos lançar na luta quantidades massivas de homens, como a Rússia e seus satélites.

Nossa inferioridade numérica será mais desesperadora que nunca,

durante os anos vindouros, no decorrer dos quais, por causa da fraca natalidade que reinou durante os anos de depressão (1930), teremos menos homens em idade militar que há 10 anos. Mas podemos, como durante a última guerra, fabricar aviões melhores e mais numerosos que todo o resto do mundo reunido, e temos um reservatório de jovens com a aptidão mecânica desejada, para pilotar esses aviões.

Não faço alusão a uma guerra barata ou sem perigos. Estes dois termos estão aliás em contradição absoluta. O custo da guerra excede o imaginável, se bem que, como o disse Henry Morgenthau Jr., antigo Secretário do Tesouro, custe mil vezes menos ganhar uma guerra do que perdê-la.

A vitória nos ares comporta uma luta longa e laboriosa. Foram precisos quatro anos aos Estados Unidos e à Inglaterra, para adquirirem a superioridade aérea sobre os Nazis e isto não foi senão o primórdio. A morte atinge tão rudemente nos ares quanto em terra ou no mar. A Força Aérea Norte-Americana perdeu, no decorrer da 2ª Guerra Mundial, 53.783 homens, mais que qualquer outro ramo das Forças Armadas, com exceção do Exército.

Potência aérea contém, em si mesma, a catástrofe e a esperança da paz. Somente os senhores de Kremlin sabem durante quanto tempo o temor de represálias pelo bombardeio estratégico impediu-os de mergulhar o mundo no caos. Mas cada dia gasto pelos homens de Estado em conferências, é um dia ganho para a civilização, que continua a fazer preces para que toda a esperança não se desvaneça em poeira atômica.

