

Aviões ligeiros como elementos orgânicos das unidades de

◆ Infantaria ◆

(Light Airplanes as a
Cooperating Unit of the
◆ Infantry) ◆



BY CY CALDWELL, "in" "AERO DIGEST"

Tradução do

Cap. NELSON RODRIGUES DE CARVALHO,
para a "A DEFESA NACIONAL"

INTRODUÇÃO

A história das guerras tem mostrado quasi sempre que cada novo instrumento nelas aparecido é produto de um invento civil ou foi por ele desenvolvido, ou resulta do esforço individual de alguns militares; mais ainda, que o seu emprego só é advogado por uma minoria de soldados de visão e que finalmente sua aceitação integral só tem sido conseguida das altas autoridades de terra e mar depois da maior relutância. (1)

(1) A propósito, citemos Wells em sua História Universal (1921): "Sob as condições modernas, a ciência militar nunca está em dia; há sempre, em qualquer tempo, invenções inexploradas, capazes de perturbar a prática corrente da tática e da estratégia, e que a inteligência militar recusou aproveitar". Aliás, todo o seu capítulo "Resumo da Grande Guerra até 1917" (pgs. 342 do 3.º volume) está cheio de ensinamentos para nós militares, se tivermos a serenidade de abstrair da agressividade do escritor inglês, serenidade aliás que não é facil de conseguir. (N.T.)

Cerca de 1880, por exemplo, os mais conservadores oficiais da marinha americana empenharam-se em tremenda luta com o fim de impedir a adoção da moderna torre de artilharia nos encouraçados e até mesmo a abolição das velas e troca do vapor. Mais tarde o mesmo aconteceria com a propulsão elétrica e igual sorte tiveram sucessivamente o telescópio, o torpedo, o submarino, os barcos torpedeiros, a tal ponto que "nove em dez dos métodos e instrumentos que aumentaram a eficiência dos navios" foram recusados inicialmente, no dizer do Vice-Almirante A. Fiske, atualmente reformado.

Do mesmo passo, o exército americano não tem sido melhor acolhedor das novas ideias do que a marinha; talvez até bem menos. O ensinamento básico da guerra que findou em 1918 foi que certos projetis podiam penetrar as coberturas; outro, que a guerra de trincheira num front continuo só poderia terminar com o colapso econômico de uma das nações litigantes. O exército alemão aprendeu ambas essas lições. E o exército americano só a veiu aprender depois que os alemães, utilizando uma impressionante força coberta com uma armadura movel e bombardeiros mergulhantes como artilharia de apoio de tanques, esmagou os antiquados exércitos da Holanda, da Bélgica, da França e da Inglaterra no curto espaço de dois meses e com não mais que 200.000 homens providos desse material moderno.

E donde veio a idéia aos alemães ?

O Tanque é uma invenção inglesa baseada no rastro do trator americano. O desenvolvimento da Panzer Divisões segue os princípios do primeiro experimento de forças mecanizadas feito pelo exército americano, desenvolvidos pelo Major General Adna R. Chaffee, recentemente falecido. Também do perito francês em guerra motorizada, então Cel. hoje General De Gaulle, colheram eles ensinamentos, aproveitando suas ideias de guerra ofensiva, ideias que foram ridicularizadas por Petain e Weigand, agora funcionando como "banco de pombos" de Hitler.

De início lembremos que nenhuma grande arma de guerra, como nenhuma aplicação nova de arma de guerra, foi in-

ventada pelos germanos. O bombardeiro mergulhante foi utilizado pela primeira vez pela marinhha americana, mais tarde pela marinha inglesa; o uso de tropas paraquedistas foi primeiro sugerido pelo General William Mitchell, em 1917, ao General Pershing e aos franceses depois da guerra experimentaram a ideia, enquanto os russos formavam alguns batalhões de paraquedistas que resultaram ineficientes na campanha da Finlândia. Acontece, porém, que os alemães desenvolveram realmente as tropas paraquedistas em número eficiente e esta é de fato a razão básica dos sucessos germanos: homens treinados como especialistas e em número suficiente para cumprir a tarefa que lhes cabia.

Antes do deflagrar da guerra, Hitler fez alarde de possuir armas secretas. Ele não as possui nenhuma, a não ser a mina magnética e os planadores-transporte de tropas possam ser tidas como tal. A mina magnética foi uma surpresa, mas a defesa contra ela foi baseada num princípio que antecedeu seu aparecimento, e que repousa na cinta desmagnetizante colocada em torno do navio. Parece-me que a arma secreta que Hitler manejou não foi mais que largo senso comum e habilidade em analisar qualquer problema proposto, chegar à solução acertada, e depois pôr as energias da nação alemã a trabalhar para produzirem o necessário à decisão tomada e lançar seus homens à ação para obtê-la. O resultado disto foi que em todas as campanhas terrestres já empreendidas, os alemães tiveram sempre a faculdade de levar a qualquer ponto que o desejassem mais forças do que os seus adversários poderiam lhes apôr. A única exceção foi a batalha aérea da Inglaterra nos últimos verão e outono, quando os ingleses, embora superados de cinco a um no ar, ainda tiveram firmeza e espírito de luta suficientes para quebrar o impeto do ataque aéreo alemão, realizado para arrazar, mas que em vez disso degenerou numa aéro-guerra de usura.

A IDÉIA DE UM OFICIAL DE INFANTARIA

Apontando a falta de inventiva alemã nesta guerra, e acusando o sucesso que obteve com idéias alheias que desen-

volveu plenamente, fí-lo a título de introdução da ideia concebida por um oficial de infantaria do exército americano, o Major John C. L. Adams. Sua idéia é que cada regimento de infantaria deve ter como parte de seu equipamento, pelo menos oito aviões ligeiros, e cada batalhão de artilharia, cinco. Esses aviões não seriam pilotados por oficiais do Corpo de Aeronáutica, que possuem poucos conhecimentos de infantaria e artilharia, mas pelos próprios oficiais artilheiros e infantes, que poderiam aprender a pilotar aviões ligeiros em umas poucas semanas.

A primeira vista, essa não parece ser uma ideia verdadeiramente revolucionária. E para quem tenha algum conhecimento das convicções da média dos oficiais de infantaria, especialmente daqueles acima de major e de todos do Estado Maior Geral, é para crer-se que esta ideia será provavelmente encarada como uma traição aos infantes e também aos aviaadores. Entretanto ela é tão espontânea e o Alto Comando Alemão é tão bem dotado do senso das cousas, que eu tenho a convicção de que tal ideia se espalhará para a Alemanha e que na próxima primavera cada regimento alemão de infantaria terá a sua dotação de aviões ligeiros. E avanço mesmo que eles ficarão gratos ao Major Adam pela sua sugestão de oito, mas adotarão certamente duas duzias, reservas incluídas. Pode-se sempre confiar em que os alemães, de posse de uma idéia, multipliquem-na por dois ou por quatro, se tanto for necessário para o seu sucesso.

Incidentemente, muitos dos sucessos da Força Aérea Alemã, podem ser atribuídos ao gênio germânico de apanhar estrangeiros e deles aprender alguma cousa. Eles nunca foram muito amigos das teorias do general italiano Douhet. Um coronel alemão de tropas paraquedistas, contou a Bill Courtney do "Collier's": "Nós ouvimos mais o seu General Mitchell do que o General Douhet. Mitchell foi o primeiro grande oficial a ver que o poder aéreo era mais mais do que um méro auxiliar; que era genuinamente uma nova arma que para atingir à plenitude tática e estratégica, requeria independência de comando e de administração — contanto que, naturalmente,

submetida a essa coordenação entre as armas, à essa unidade de comando supremo, que são fundamentais ao êxito da Nação”.

A Força Aérea Alemã tem demonstrado, não somente seu poder como um força independente de bombardeio, senão que também sua habilidade de subordinação às necessidades das forças terrestres, em perfeita coordenação com elas como ainda às combinações de ações de tanques. O Corpo Aéreo dos Estados Unidos, por outro lado, embora seja uma parte do Exército, abandonou completamente o trabalho de cooperação entre as forças de terra e ar, excepto no limitado campo da observação e do reconhecimento para a artilharia, na guerra passada.

A observação da artilharia, atualmente, como a guerra de movimento, está quasi em desuso, por isso que ela se desloca atrás das forças motorizadas, mais avançadas. Sómente uma parte do Corpo Aéreo do Exército pode realmente trabalhar com ele — são os esquadrões de observação da artilharia que aliás muito pouco poderão fazer se a artilharia não se mantiver em ligação íntima com o avanço dos tanques. Além disso (o que me parece irrisório) enquanto a Força Aérea Alemã é inteiramente independente do controle do Exército; enquanto ela tem a faculdade de construir milhares de aviões transporte para os deslocamentos da infantaria transportada alemã onde quer que seja necessário; enquanto isso, nosso Corpo Aéreo do Exército não possui senão um número de transportes que apenas dá para as inspeções dos nossos Generais e Coroneis e terá que requisitar a frota aérea comercial se quizer servir a outras necessidades do Exército com rapidez e onde for preciso. A despeito de tudo isso, entretanto, e da evidência da guerra na Europa, há ainda entre nós, no Exército, quem pense que se pode desenvolver uma poderosa frota aérea superior à Alemã mantendo-a ainda dependente do controle das forças terrestres.

O Major Adams, como oficial de infantaria que é, não está muito interessado nos problemas do Corpo Aéreo. Esse Corpo não está equipado para fazer o que ele ou qualquer ou-

tro oficial de infantaria deseje, ainda mesmo que soubesse realmente o que eles querem, o que é duvidoso. A maior parte desse Corpo Aéreo é composta de bombardeiros e aviões de perseguição, guardada a devida proporção de aviões de acompanhamento do ataque e de reconhecimento, que se supõe trabalhar em íntima cooperação com a infantaria e com a artilharia. No momento tual, eles não sabem se podem ou não realizar uma tal cooperação, dado que não tiveram ainda sanção prática da guerra, muito embora seja bastante sabido que há mais de um ano ou mesmo há dois anos que a Força Aérea Alemã empregou vários meses no treinamento intensivo dessa cooperação com as Forças Terrestres antes de serem lançadas à Campanha da Polônia. O Major General Henry Reilly, do Exército Americano, reformado, que observou a Guerra Civil de Espanha e viu como essa cooperação vinha sendo realizada lá e o foi depois na Polônia, apresentou um relatório ao Departamento Da Guerra onde tudo revelou ha mais de um ano atrás. O Departamento, porém, não se mostrou muito interessado. E do mesmo modo o Estado Maior Francês e o seu colega britânico permaneceram alheios a esses ensinamentos até que as pontas de lança dos tanques alemães penetrassem seus exércitos com a facilidade com que num "purée" de ervilhas se fíncam agulhões de latão.

O fato concreto é que, já que estamos desenvolvendo ativamente nossas forças aéreas, o melhor que temos a fazer é desligá-la do Exército para constituir a Independente Força Aérea dos Estados Unidos, como se faz preciso numa guerra moderna, quando poderá atuar em toda plenitude de sua força. Esta tendência para separar-se do Exército tem se tornando tão pronunciada que se tornou pensamento dominante e só resta, para conciliar as cousas, deixar-lhe uma parte do Corpo Aéreo, pequena, para seu apoio eventual e sob seu comando direto. Aliás o Exército está na situação daquela galinha que chocou uns ovos de pato metidos entre os seus e ficou assombrada quando viu os patinhos se meterem dentro d'água. E a despeito dos cacarejos roufenhos dessa velha galinha choca, o Estado Maior do Exército, o Corpo Aéreo está de fato

nadando por si mesmo, sem se importar se a rabugenta galinha considera pintinhos do Exército ou patinhos das Forças Aéreas.

Assim sendo, é absolutamente necessário que o Exército torne a estudar o problema da cooperação das forças terrestres e aéreas e a situação agora creada para infantaria na guerra moderna. De um modo geral, o reconhecimento a longa distância é tarefa própria das Forças Aéreas, mas em compensação, o reconhecimento aéreo imediato em proveito dos regimentos e batalhões é preciso que fique sob o controle dos comandantes dessas unidades. E isto mais se evidencia nas guerras de movimento, bem diferente em seus aspectos da guerra de posição, como aconteceu na fase das trincheiras de 1918.

A Infantaria vem evoluindo em seus fundamentos desde 1941, ano antes do qual um soldado de infantaria era simplesmente um portador de uma mochila nas costas e um fusil de baioneta nas mãos. Quando o regimento se movia fora das estradas, seu movimento era lento. Motociclos, viaturas motorizadas, automoveis, eram então cousas imaginárias que interferiam em seus exercícios. A artilharia ligeira era parte integrante da artilharia, não da infantaria; e normalmente ela nunca se encontrava onde a infantaria dela precisava.

Atualmente a infantaria dispõe de viaturas motorizadas, carros, motociclos, metralhadoras pesadas, e artilharia leve, como a de 37 milímetros. Esses regimentos tem tudo, menos aeroplanos. E é etapa a frente na sua dotação orgânica possuem também aviões, porque no estado em que as cousas se encontram hoje, um regimento sem aviões é qualquer coisa como um submarino sem periscópio. O avião ligeiro, como parte integrante de um batalhão de infantaria, teria a mesma finalidade desse periscópio de submarino.

O avião ligeiro pode subir, e não precisa subir muito, para ver o que se passa imediatamente a frente e os lados.

No momento, esta tarefa incumbe aos motociclos e aos carros patrulhas; mas a sua visibilidade é limitada pelo terreno sobre o qual operam.

A visibilidade de um avião, porém, só conhece as limitações de largura e profundidade imposta pela vontade do piloto.

Os serviços que um batalhão de infantaria pode pedir de seu próprio avião, pilotados por infantes, únicos que podem conhecer realmente as necessidades da infantaria, são numerosos. Atualmente, são empregadas motocicletas para as entregas de mensagens, mapas, ordens.

Este trabalho entretanto poderia ser realizado com muita mais eficiência, rapidez e segurança em condições que seriam possíveis aos veículos terrestres siquer tentá-los.

Eles poderiam ser usados no controle de fogo das metralhadoras pesadas e dos canhões ligeiros da infantaria, por exemplo, tarefa para a qual os aviões de observação do Corpo Aéreo não são bem indicados, ficando estes então inteiramente entregues à sua missão de observação para a Artilharia.

Esses aviões ligeiros seriam ainda um meio ideal de observação e exploração para os oficiais de Estado Maior e os comandos de unidades de infantaria e artilharia. Os chineses dizem que uma gravura vale mais do que mil palavras. Se o comando do batalhão puder dispor de seu próprio avião, saltar dentro dele, a qualquer tempo, e ir ele mesmo dar um golpe de vista sobre as linhas inimigas e sobre o terreno adjacente, ele terá obtido um quadro exato do que precisa saber, em vez de o conseguir pela reconstituição de relatos e croquis, que frequentemente chegam muito tarde para serem aproveitados, numa guerra de movimento.

Estes aviões poderiam também conduzir observadores avançados sobre pontos importantes, seja aterrando, seja lançando um soldado paraquedista radio-telegrafista com seu aparelho, por meio do qual iria informando seu comandante: informações dos movimentos do inimigo, informações sobre o terreno a frente, informações sobre pontos fortes a serem batidos pela artilharia ou pelos bombardeiros — todas essas informações são de uma importância vital para ele. E atualmente, como são obtidos esses informes? Pelos reconheci-

mentos ocasionais, não permanentes, das Forças Aéreas; pelo envio à frente de motociclistas ou homens a pé; de qualquer forma, pelo emprego de meios antiquados quanto outros mais modernos existem e são muito mais eficientes.

Tais aviões ligeiros podem ainda ser enviados adiante dos exploradores, carros patrulhas e unidades avançadas, motorizadas ou não, à frente ou nos flancos dos regimentos. Tal serviço seria particularmente apreciável na proteção de combóios motorizados, que não devem ser apanhados por um ataque de surpresa com os homens nos carros. Uma coluna que se move rapidamente por uma estrada também não pode destacar muita gente para flanco-guardar as estradas laterais. Mas os aviões ligeiros, voando continuamente em torno dessas colunas, obteriam informações em tempo útil do que se passasse em torno delas. E como esse serviço deve ser permanente, nele deverão ser empregados aviões que pertençam organicamente aos regimentos, em vez de o ser por aviões das Forças Aéreas, partidos de alguma base localizada a 50 ou 100 milhas atrás. O avião ligeiro é particularmente indicado para esses serviços, porque ele pode aterrizar quasi que em qualquer parte, bastando para isso pequenos campos e até uma simples estrada. E por sua simplicidade de emprego e conservação, eles podem ser atendidos por um elemento móvel: um carro oficina pode atender às necessidades de mais de meia dúzia desses aviões.

UMA ÓTIMA DEFESA ANTI-TANQUE

Raros são aqueles que repararam nas possibilidades do avião ligeiro como um ótimo meio de defesa anti-tanque, como esse Major Adams, soldado de visão, e no seu emprego em reforço dos canhões anti-tanques, os quais não provaram eficiência satisfatória nas batalhas da Grécia e da França. O principal obstáculo à sua ação é a sua fixidez, que não permite seguir os movimentos dos tanques, alvos essencialmente móveis e portanto difíceis de atingir. A única resposta até agora dada ao tanque é outro tanque, ou mesmo carro ligeiro,

protegido por uma pequena couraça e dotado de um canhão, tipo 75. Mas este mesmo não deixa de ser um tanque, embora bastante vulneravel e facil de ser posto fora de ação por um tanque de fato. Ele se torna assim um veículo mais forte e veloz, mas não um meio satisfatório de defesa anti-tanque.

Já com o avião ligeiro tal não acontece. Viando a centenas de milhas por hora e por cima do topo das árvores, torna-se um objetivo difficilimo de atingir, muitíssimo mais ainda para as metralhadoras do armamento dum tanque em movimento. O elemento surpresa é inherente à sua velocidade. De nenhum modo poderá um tanque atacante pressentir o ataque do avião voando sobre as arvores, evitá-lo, impedir que lance uma ou mais bombas sobre ele, ultrapassá-lo, tudo isto no espaço de poucos segundos. Um avião ligeiro sómente com seu piloto pode carregar muitas bombas pequenas de poder suficiente para danificar um tanque e pô-lo fora de ação. A despeito da couraça do tanque, as lagartas de um tal engenho ainda permanecem como seu "calcanhar de Aquiles".

Poder-se-ia argumentar que um avião pesado do Corpo Aéreo ou um bombardeiro mergulhante com sua velocidade superior e possibilidades maiores de carregamento de bombas, seria mais eficiente contra os tanques do que um avião ligeiro. Sem dúvida alguma, assim é. Mas onde iriamos obtê-los em quantidade suficiente? Um avião, como qualquer artigo manufaturado, é obtido com material e mão de obra cujo custo se mede em dinheiro. E com o preço de um avião pesado, um bombardeiro, com seu motor, armamento e equipamento, pode-se comprar pelo menos trinta aviões ligeiros. Nada de aviões "militares", com sua centena de cousas, canhões, munição, e o que mais seja. Aviões ligeiros, tais como saem das fábricas, apenas com dispositivos porta-bombas sob as asas, esses é que servem.

Que causará mais estrago a um batalhão de tanques — o ataque de um avião pesado ou o de 30 aviões ligeiros, cada um lançando, digamos, 4 bombas de 50 libras? E considere-se agora o estado em que ficará uma infantaria transportada,

em marcha, ou desenvolvida no campo, se uma centena ou mesmo meia centena de aviões ligeiros repentinamente surge sobre ela, baixa rapidamente e a atinge com estilhaços de suas bombas de 12 libras. Tudo se passaria como uma carga de cavalaria aérea, e provavelmente, seria mais eficiente do que aquelas cargas de cavalaria terrestre da Guerra Civil.

PILOTOS INFANTES

E a respeito dos pilotos para esses aviões ligeiros? Não é necessário e não devem mesmo ser das Forças Aéreas, cuja formação e treinamento sairiam por 20.000 dolares, além dum caro equipamento. Eles devem ser do próprio Exército, oficiais não comissionados, inteiramente familiarizados com as necessidades do Exército, e dotados de experiência bastante para tomar um desses aviões, cumprir uma missão com eles e aterrar de novo. E isso não é cousa difícil. Esses oficiais frequentariam um curso de pilotagem pelo custo de 1.100 dolares e com 50 horas de vôo estariam aptos, quanto à pilotagem e experiência do ar. A preparação dum soldado qualquer leva muito mais tempo; e mais tempo ainda será necessário para formar um observador aéreo. Mas a observação em si já todo o militar conhece bem. Acrescentando o treinamento do ar, ele pode se transformar em um habil piloto para a infantaria e a artilharia, para os trabalhos de campanha dessas armas.

Não é demais repetir — apenas 50 horas de ar é bastante para preparar um piloto e habilitá-lo a voar em aviões ligeiros, tornando-os aptos à realização de tarefas como as que foram esboçadas. Quantas horas deviam ter os pilotos jovens da R. C. F., depois R. A. F., na última guerra. Eu conheci alguns que tomaram parte nos esquadrões que operaram na França, em 1916 e 1917, com 25, 30, 40 horas. Eu fui à França com um esquadrão noturno de bombardeio. E eu não senti que estivesse destreinado. Os aviões eram vagarosos, de baixa potência de motor, de asas fracas. Qualquer um obtinha um diploma utilizando um Maurice Farmans em duas ou três ho-

ras; depois de quatro ou cinco horas deste aparelho tomava logar num Avro ou B. E. depois de uma ou duas horas de instrução. Daí passava para um monoplace Camel ou S. E. 5 com umas poucas palavras de explicação. Quasi sempre sobrevivia. Se fosse considerado inapto para exploração e caça, era enviado para a observação da artilharia ou para o bombardeio noturno. Eu fui um deles. Mas tudo era simples, facil de voar, muito mais simples e muito mais facil do que é atualmente. Por que? E' que esses velhos aviões eram realmente grandes aviões ligeiros, dotados de relativamente poucos aparelhos. Um Avião noturno F. E. com 50 pés de envergadura de asas e um motor de 165 cavalos tinha praticamente as características de um Cub. Mais vagaroso, naturalmente — 75 milhas. Agora, se os moços de 1917 podiam voar com esses desmesurados aviões ligeiros e ir com eles à França e lá combater com apenas 25 ou 30 horas, não ha motivo para não acreditar que os jovens de hoje não possam fazê-lo tão bem ou melhor, melhores e mais fáceis que são os equipamentos de vôo.

Assim, se a infantaria quer ter seus próprios aviões pilotados por seus próprios elementos, não há uma razão "aeronáutica" para que não os possa ter. Claro que não é possível ensinar um general a voar, se ele nunca voou antes de ser general. Assim, o Estado Maior, impossibilitado de voar por si mesmo, mesmo em Aeronáutica, sem dúvida concluirá que é impossível para um simples cabo voar sem que vá aprender a Randolph Field e gaste aí 20.000 dolares com sua aprendizagem.

Deixe-me lembrar aos generais, entretanto, que esta é uma fase de Caporais. Musolini foi caporal; Hitler foi caporal; e, convém lembrar, caporal foi Napoleão. E para bem do mundo, teria sido muito bom que eles tivessem sido promovidos a sargentos. Por isso, tomemos cautela enquanto é tempo. Promovamos os mais ambiciosos caporais do nosso exército a caporais-pilotos, ou a sargentos-pilotos. Isto distrairá suas energias e sua atenção e os afastará da ideia de imitar esses outros caporais e se tornarem ditadores.