

NECESSIDADE DE UMA AVIAÇÃO DE APÓIO IMEDIATO

General de Brigada CRÉPIN

Traduzido da *Revue de Défense Nationale*, de agosto-setembro de 1953, pelo Major FERNANDO ALLAH MOREIRA BARBOSA



Os oficiais do exército terrestre conhecem bem a importância de que se pode revestir a ação da aviação em benefício das unidades que eles empregam no combate. Isso os conduz a solicitar ajudas aéreas cada vez mais numerosas e a desejar que essas ajudas possam ser obtidas em prazos reduzidos. Que espécie de aviação e que aparelhos podem atender a esses desejos justificados?

A Força Aérea tem por missão precípua travar a batalha estratégica aérea, seja atuando independentemente, seja atuando em Quadro aeroterrestre. Os aviões de características aperfeiçoadas, que lhe são indispensáveis para conduzir a bom termo essa missão decisiva e fundamental, serão sempre em pequeno número, em virtude de seu preço de aquisição elevado. As servidões técnicas que são inerentes às suas características, tornam, por outro lado, muito delicados os problemas de ligação com as forças terrestres, particularmente durante os combates móveis de um início de guerra. As demoras de intervenção continuam a ser, em todos os casos, um fator muito importante. Dêsse modo, esses aparelhos serão mal empregados em ações de importância secundária, em pro-

veito das grandes unidades terrestres, não se justificando ações dessa natureza, senão em casos de crises graves ou nas fases decisivas das batalhas ofensivas.

Pedir mais seria utópico e conduziria, por outro lado, à dispersão de esforços e ao mal emprêgo das qualidades intrínsecas da aviação de características aperfeiçoadas.

Não obstante, as unidades do exército terrestre veriam seu poderio ofensivo e defensivo, bem como suas possibilidades de manobra, grandemente aumentados, se pudessem dispor de um apoio aéreo em condições análogas àquelas que regem o apoio normal da artilharia. O grupamento tático de todas as armas, que é a célula básica do combate moderno, deveria poder integrar em sua manobra o efeito dos fogos de elementos aéreos que fôssem considerados, mais como armamento terrestre independente das restrições da circulação no solo, que como aviação, propriamente dita. Tal modo de atuação seria extremamente eficiente e não se poderia aquilatar, então, o papel desempenhado pela aviação, nos acontecimentos, unicamente pelos resultados materiais advindos de sua ação. Nos combates de blindados, por exemplo, o sucesso se tornaria mais freqüente para aquele que pudesse dispor, no momento crítico, de uma liberdade de ação

(1) A expressão "aviação de terra" foi proposta, igualmente, pelo General de Divisão Jacquot, para bem salientar que se trata, mais de viaturas que escapam às contingências da circulação terrestre, que de verdadeiros aviões de combate, capazes de penetrar, profundamente, no dispositivo do inimigo.

recusada ao adversário, graças à presença, no céu, de uma aviação amiga.

O exemplo do combate de um grupamento tático blindado da 2ª Divisão Blindada, contra uma brigada blindada alemã, em Dompaire, é, particularmente, claro. O volume das baixas infligidas pela aviação foi, relativamente, pequeno; para sessenta carros de combate destruídos, ela não contribuiu, senão, com uma dezena. Não obstante, segundo a própria declaração dos combatentes terrestres, sua intervenção determinou a decisão do combate, até então indecisa. Todas as intervenções aéreas, sobretudo a primeira, permitiram aos nossos blindados manobrem sem oposição e aproveitar a paralisia momentânea do inimigo, para ocuparem os pontos do terreno, cuja posse proporcionava vantagens decisivas.

COMO RESOLVER ESSE PROBLEMA ?

É preciso, evidentemente, renunciar, para isso, à aviação de características técnicas avançadas, que deve permanecer de uso privativo da Força Aérea e da Aviação Naval. Mas, o emprego de aviões de possibilidades mais reduzidas é possível no campo de batalha? Veremos, mais adiante, que a resposta parece dever ser afirmativa. Já a aviação de observação da artilharia, empregada de 1943 a 1945, podia permanecer no ar, malgrado a presença, em algumas ocasiões, da caça inimiga, é bem verdade que fraca (Tunísia e certas fases da campanha da França). Ela corria pequeno perigo, decorrente da defesa antiaérea inimiga, uma vez que se mantinha sobre as linhas amigas. Se tais aviões podiam importunar, de muito perto, os carros de combate alemães (exemplo da 2ª DB na Alsácia), não podiam atacá-los senão por meio dos fogos da artilharia ou guiando os carros de combate amigos, uma vez que, em si mesmos, eles eram desarmados.

O avião de combate não é, propriamente, uma arma, mas única-

mente um transporte de armas, uma viatura de qualidades excepcionais. Ele não existia, antes que fossem descobertas armas que associassem a leveza, a potência e uma precisão aceitável a distâncias suficientes.

O que modifica todos os dados do problema é a existência certa de tais armas. Pela leitura da imprensa mundial, verifica-se que, desde algum tempo, todos os países se gabam de possuir, pelo menos em modelos experimentais: 1º) — foguetes que podem ser disparados com possibilidades muito satisfatórias de acertar em um objetivo, fixo ou móvel, até distâncias de 1.000 a 2.000 m. Esses foguetes poderão ser equipados, seja com ogivas de carga perfurante, capaz de atravessar a blindagem de todos os carros de combate conhecidos ou mesmo grandes espessuras de concreto, seja de uma ogiva anti-pessoal, de eficácia superior à de uma granada de artilharia de mesmo calibre; 2º) — de armas aéreas, aeroterrestres ou terrestres, auto-propulsadas ou tele-comandadas, cuja adaptação a aviões não deverá criar, senão, problemas técnicos simples, alguns deles, até, já resolvidos. Essas armas dispõem, em geral, de uma carga explosiva útil suficiente para as necessidades do campo de batalha. As invenções dos alemães, em 1944-1945, no campo das bombas voadoras de trajetórias corrigíveis, são outro exemplo das possibilidades do armamento dos aviões de características reduzidas.

Assim, sem fazer alarde de qualquer informação que não seja do domínio público, temos o direito de admitir que existe ou que deve existir, dentro de prazos reduzidos, armas poderosas e precisas, adaptáveis a aviões leves, e que permitam o ataque, com eficiência, dos objetivos do campo de batalha (carros de combate, viaturas, abrigos, pessoal desabrigado, etc.) a uma distância de 1.000 a 2.000 metros.

Sobre que tipo de transporte será conveniente montar tais armas? A resposta pertence, essencialmen-

te, à Força Aérea, mas podemos, desde já, salientar certos aspectos. Esse transporte de armas deve satisfazer aos requisitos seguintes:

1º) Ser pouco custoso e fácil de fabricar; portanto, simples e leve; seria muito interessante que êle pudesse ser utilizado, desde o tempo de paz, em outras missões (instrução de pilotos, treinamento de civis nos aero-clubes).

2º) Ser de fácil pilotagem; o ideal seria que o piloto médio de aero-clube pudesse dirigi-lo, sem treinamento especial.

3º) Ser muito rústico e rústico e de manutenção fácil; seria necessário que sua manutenção corrente estivesse ao alcance dos meios e pudesse ser feita sob as condições da vida em campanha das unidades terrestres.

4º) Ser extremamente manobreiro, pois aí residiria sua principal defesa; o "teco-teco" clássico (L-4) é fraco, em potência, para poder satisfazer esta condição.

5º) Poder utilizar pistas de aterragem muito curtas ou em estado precário de conservação, de modo que suas pistas de trabalho pudessem estar o mais perto possível das unidades apoiadas, mesmo em locais onde fôsse difícil mantê-las em bom estado.

6º) Poder transportar armamento suficiente.

7º) Possuir grande facilidade de observação (campo de vista), particularmente para a frente.

8º) Dispor de meios rádio que lhe permitissem entrar em contacto com os elementos avançados (por exemplo, mediante a entrada nas rédes rádio da artilharia).

Estabelecidas essas condições, cabe aos aviadores proporem a solução: Será necessário sacrificar, ao máximo, a velocidade à manevrabilidade e à robustez? Será necessário procurar a proteção contra a defesa antiaérea em uma velocidade suficiente, nos voos a pequena altitude ou na blindagem? Será necessário a criação de um avião especial, ou se poderá prever o apro-

veitamento, mediante a adaptação indispensável, de aviões de treinamento já existentes, como, por exemplo, o Fouga CM-170 R? Será conveniente conservar os motores de pistões ou empregar o jato? Seria desejável que se experimentassem várias soluções, o que seria possível, sem grandes inconvenientes, se fôsem utilizados aviões já existentes ou em fabricação. Dentre tôdas as soluções possíveis, poder-se-ia considerar, de preferência, o Fourga CM-170 R e o Potez P-75, que representariam, sem dúvida, duas tendências das mais divergentes. Seria muito interessante, igualmente, experimentar um helicóptero bem pequeno, pouco custoso e de manutenção fácil, cujas pequenas dimensões tornariam difícil de ver e de atingir, tal como o Djinn, que é fabricado pela SNCASO.

Vejamos, agora, pormenorizadamente, as possibilidades de emprêgo de um desses aviões e escolhamos o P-75 (2), que se aproxima muito dos aviões leves familiares aos oficiais do exército de terra.

Este monomotor biplace de propulsão a hélice tem uma velocidade máxima de 300 km-h e uma velocidade operacional de 200 km-h. Seu motor, muito possante para um avião tão pequeno (450 cavalos) lhe dá a possibilidade, ao que dizem os técnicos, de, literalmente, saltar obstáculos, o que não seria possível ao "teco-teco" de motor muito fraco (65 cavalos). Será extremamente manobreiro e o fabricante supõe que o vôo a alguns metros do solo será seu modo normal de operar. O observador, instalado no nariz do aparelho e protegido por uma blindagem, disporá de condições de visibilidade notáveis; o trem de aterrissagem, de três rodas, será muito resistente. Será armado, de acôrdo com as missões, seja de foguetes anticarro ou antipessoal, seja de projetis telecomandados e terá a possibilidade de não necessitar de se aproximar a menos de 800 a 1.000 m do

(2) Avião cujo modelo experimental será submetido a provas, próximamente.

alvo. Por outro lado, será, também, armado de uma metralhadora de 12,7 mm. O comprimento da pista necessária para as decolagens e aterrissagens ainda não foi calculado, mas pode-se esperar que será pequeno, talvez apenas um pouco superior ao do "teco-teco".

A primeira objeção feita a seu respeito é a da vulnerabilidade. A experiência da última guerra mostrou que o "teco-teco" estava longe de constituir uma presa fácil para a caça inimiga. Para abater um "teco-teco" era necessário, muito freqüentemente, que dois aviões de caça o atacassem, num movimento de tenazes. O P-75 será, simultaneamente, mais manobreiro e mais rápido. As possibilidades de ser abatido serão diminuídas, igualmente, em consequência da diferença de velocidade observada entre o caça e seu alvo: o caça terá menos tempo para atirar e terá que fazer evoluções mais amplas. O vôo muito perto do solo, por seu turno, se torna cada vez mais perigoso para o caça, à medida que a velocidade aumenta. Os caças inimigos, pouco desejosos de passarem muito tempo ao nível do solo, em virtude do consumo de combustível, se encarniçarão pouco, sem dúvida, contra um adversário pequeno e tão esquivo, que constitui, além disso, um alvo menos remunerador que um caminhão pesado e, sobretudo, que um carro de combate ou um canhão.

Um exemplo da pequena vulnerabilidade de um avião lento à caça moderna apareceu na revista "Aviation Week" de 16 de julho de 1951: "Há poucas semanas, na Coreia, um avião chinês, de um modelo que parece ser contemporâneo da 1ª Guerra Mundial, fez incursões entre as tropas das Nações Unidas e suas comunicações. Os pilotos da Força Aérea, que pilotavam caças a jato, ou mesmo caças mais lentos, de motores de pistões e, até mesmo, bombardeiros, foram incapazes de interceptar o minúsculo avião, demasiado lento, que evoluía, em todos os sentidos, a pequena altitude, sobre as linhas das Nações Unidas. Finalmente, após

vários dias, o intruso foi abatido, mas, somente, depois que um plano sagaz e custoso foi elaborado, conjuntamente, pela Força Aérea e pelas tropas terrestres".

Para diminuir, ainda, mais, a vulnerabilidade, poder-se-iam tomar, por outro lado, diversas outras medidas. Graças a uma boa ligação com a rede de alerta antiaérea, esses aviões não levantariam vôo, senão quando não houvesse nenhum caça inimigo nas proximidades. A duração muito pequena do vôo de aproximação, impossível de ser assinalado pelo inimigo (6 minutos para 25 quilômetros) e a duração, também muito pequena, de cada intervenção, que uma ligação perfeita com as tropas terrestres teria permitido preparar, minuciosamente, tornaria, extremamente improvável, um encontro com os caças inimigos. Em caso do aparecimento inopinado dos caças, esses aviões poderiam mais rápido que os "teco-teco", se abrigarem em uma zona de proteção, criada pela presença de uma bateria de canhões antiaéreos de 40 mm, instalada para a proteção dos elementos terrestres da divisão, zona onde os caças teriam grande repugnância em os acompanhar; eles poderiam, também, se aproveitar da proteção aérea assegurada no momento em que aviões de melhores características técnicas estivessem operando, para complementar e reforçar a missão destes últimos.

Por outro lado, no leste da França e na Alemanha, particularmente, os aviões leves poderiam voar, aproveitando, de acordo com as necessidades, os poucos momentos de bom tempo, no decorrer dos períodos de vários dias, nos quais o tempo demasiado fechado impede os aviões de melhores características técnicas de se aproximarem do solo. Esta fórmula, daria, no decorrer desses dias, uma grande parte das vantagens decorrentes de uma superioridade aérea local. À noite, esses aviões poderiam operar, sem nada temerem da caça inimiga.

Outra restrição é a da vulnerabilidade à defesa antiaérea. Em

sua forma de ação primordial, o ataque aos elementos avançados ou de contacto, sua vulnerabilidade à defesa antiaérea seria, praticamente, nula, pois estariam além do alcance eficaz das armas que são encontradas, normalmente, em poder dos elementos avançados. O aparecimento inopinado, de detrás de uma garupa ou de um renque de árvores e a pequena duração do ataque, tornariam, outrossim, muito difíceis as condições de tiro das armas da defesa, além de que seria fácil neutralizar, por meio da artilharia, os canhões antiaéreos que se revelassem. Tais aviões poderiam se aventurar no interior do dispositivo inimigo? Certamente, no caso de um avanço rápido de blindados, em terreno que não fôsse completamente desprovido de vegetação. Nesses casos, as armas antiaéreas são colocadas, comumente, ao longo das estradas de acesso, que os aviões poderiam evitar, com facilidade. Em outras situações, sua intervenção seria mais aleatória e sua segurança dependeria, sobretudo, do voo a altitudes muito pequenas, cuja eficácia é mostrada pelo exemplo seguinte:

No dia 23 de março de 1943, à tarde, na Tunísia, em Ksar Rhilane, um avião Fieseler Storch, alemão, extraviado durante a procura de pilotos alemães abatidos, conseguiu atravessar, em sua maior dimensão, tôdas as posições do destacamento "L", que dispunha de quinze canhões antiaéreos de 40 mm e de numerosos outros, de 20 mm e de 12,7 mm, voando entre 2 e 3 metros de altura, havendo conseguido escapar, dessa maneira, aos tiros das tropas inglesas e francesas, o que prova ser isso possível.

De qualquer modo, o ataque partindo das linhas amigas justificaria, por si só, a existência de uma tal aviação.

Como seria organizada essa aviação de apoio imediato? Para se conseguir o melhor rendimento, seria conveniente que ela pudesse se adaptar, constantemente, às evoluções da situação terrestre. A unidade básica, dispondo de, mais ou

menos, dez aviões, devia ser susceptível de poder ser empregada em apoio de uma divisão ou, no máximo, de um corpo de exército. Essas unidades elementares deviam estar em condições de viver, automaticamente, durante alguns dias, embora permanecessem ligadas, administrativamente, a uma unidade de nível hierárquico imediatamente superior, que centralizaria os assuntos administrativos e a manutenção e reparação do material de voo. A Força Aérea poderia ser encarregada da organização dessas unidades.

A maneira mais econômica e mais eficiente para uma unidade desse tipo entrar em ligação com os elementos apoiados seria, sem a menor dúvida, a utilização dos meios de comunicações da artilharia, com quem, de qualquer forma, essa aviação teria que estar intimamente ligada, para sua própria segurança e para se poder obter uma boa coordenação de fogos.

Um Comandante de agrupamento de artilharia, que dispuzesse de um "crédito de saídas" dessa aviação, poderia, sem dificuldade, obter, dentro de poucos minutos a intervenção precisa, ou quase precisa, de uma dezena de aviões, que éle próprio orientaria, dando instruções verbais a um dos pilotos, que já conhecesse e com o qual houvesse tido uma entrevista eventual, antes da operação.

Qualquer observador do campo de batalha, desde que dispuzesse de meios para entrar na rede rádio da artilharia, poderia orientar êsses aviões, sem maiores dificuldades. Seria necessário verificar, por meio de exercícios práticos, a necessidade ou não da instalação de postos rádio especiais, para as comunicações com êsses aviões. Os campos de aterrissagem operacionais, que poderiam, eventualmente, ser diferentes dos campos de base, deveriam estar o mais perto possível das unidades a apoiar, para facilitar as ligações pelo rádio, os encontros pessoais e, portanto, diminuir os prazos de intervenção.

Tais unidades poderiam ser empregadas no desempenho da maior

parte das missões de apóio imediato que podem ser executadas pela aviação. Seriam, particularmente eficazes, nos combates de unidades blindadas, graças a uma ligação muito íntima e aos prazos diminutos de intervenção. Permitiriam, ainda, acentuar, com pequenas despesas e sem sobrecarregar os itinerários — as características de velocidade, de potência, de flexibilidade e de surpresa, elementos essenciais da ação dos blindados. Na manobra ofensiva, elas poderiam dar aos blindados amigos, e roubar aos adversários, a liberdade de ação no momento decisivo. No caso de irrupção de blindados inimigos em uma posição, sua intervenção quase instantânea, possível, mesmo no âmbito de uma situação confusa, permitiria ganhar o tempo indispensável à montagem de um contra-ataque. No decorrer de uma ação retardadora, suas intervenções, bruscas e repetidas, aliviarium os encargos das unidades blindadas, que correm, sempre o risco de serem aferadas e destruídas por um inimigo mais poderoso. Suas ações noturnas inquietariam e retardariam as colunas blindadas lançadas em aproveitamento do êxito. Tais unidades, dependendo pouco do apóio logístico, em virtude da leveza de sua organização, teriam consideráveis possibilidades de deslocamento, muito superiores às das unidades terrestres. Contrariamente à aviação de características técnicas mais aperfeiçoadas, êsses deslocamentos seriam possíveis, mesmo que as novas bases não houvessem sido preparadas, com antecedência.

Convém salientar, para concluir, que, do mesmo modo que a aviação de observação da artilharia não suplantou a aviação de reconheci-

mento, a criação da aviação aqui sugerida não teria a pretensão de tornar supérfluo o apóio terrestre da Força Aérea. Mas, aliviando, com pequena despesa, a tarefa desta última, dispensando-a de missões onde suas qualidades fundamentais não podem ser utilizadas com plena eficiência, a aviação de apóio imediato permitiria que a Força Aérea obtivesse melhor rendimento do seus meios e, portanto, apresentasse resultados melhores. Melhor apoiado no combate, melhor ajudado e melhor coberto, por uma aviação que se concentrasse, unicamente, nessas missões indispensáveis, o exército terrestre seria beneficiado, duplamente, com esta fórmula.

Companhia Progresso Industrial
do Brasil

FÁBRICA BANGU

TECIDOS FINOS

EXIJAM SEMPRE A MARCA



QUE GARANTE:

Elegancia, Cores firmes e Durabilidade

(N. 5)

NÃO HESITE!

Se deseja ser feliz, decore o seu lar com TAPETES e CORTINAS da CASA BEIRIZ

5 — RUA URUGUAIANA — 5

RIO DE JANEIRO