

O EXÉRCITO ESTÁ PRECISANDO DE AVIÕES...

Gen Bda A. FRANCO FERREIRA

O Homem, desde que começou a fazer guerras, sempre teve a preocupação de se antecipar ao seu adversário, procurando, a relativa distância, conhecer o seu dispositivo, precisar os seus movimentos e calcular a sua força, a fim de cobrir os grossos amigos contra os terríveis efeitos da surpresa. A princípio, quando todos os movimentos eram feitos a pé, aliviaram-se alguns homens, treinaram-nos nas corridas, no fôlego e na resistência, e mandaram-nos para os campos inimigos, para verem o que ali se passava e retornarem, no mais curto prazo possível, a fim de dizerem o que haviam visto. Tão logo pôde o homem dominar o cavalo, passou a lhe explorar as andaduras para realizar a diferença de velocidades necessária para caracterizar os elementos de segurança e de busca de informações. E, por muitos e muitos séculos constituíram apanágio da Cavalaria as missões de Cobertura e de Exploração, passando à categoria de alta eficiência — porque melhor informados —, os exércitos que desfrutassem de melhor cavalaria, mais audaz, mais flexível, mais veloz, mercê da boa raça de seus cavalos, do bom estado físico de seus cavaleiros e da completa preparação moral e técnica de seus chefes em todos os escalões.

No fim da Primeira Grande Guerra, e como ensinamento colhido, proclamava-se que a busca de informações passara a ser missão exclusiva da Aviação — tão amplamente desenvolvida nos quatro anos da terrível catástrofe — enquanto que outros estudiosos defendiam a idéia de que nenhum outro elemento terrestre seria capaz de esquadrihar o terreno em busca do inimigo, nem de confirmar as informações negativas da alada força irmã, do que a centenária Cavalaria...

Entre a Primeira e a Segunda Grande Guerra ocorreu um extraordinário surto na indústria automobilística do mundo, a qual logo se imiscuiu pelos exércitos adentro, criando a mentalidade da motorização e apresentando a maravilhosa concepção do engenho blindado, capaz de conduzir em qualquer terreno e a considerável velocidade, a potência de fôgo de um canhão de alta rapidez de tiro e de mais algumas metralhadoras adicionais, sob a proteção da blindagem de sua carcaça, que tornava os homens da guarnição imunes aos insultos do campo de batalha. A velha cavalaria sentindo atingida a eficiência de sua missão precipua, com a utilização apenas dos seus 14 quilômetros horários fornecidos, assim mesmo, pelos bons cavalos de seus cavaleiros excepcionais,

e tendo, outrossim, por vêzes, que trabalhar em proveito de grossos motorizados a se deslocarem pelas estradas à razão de 45 quilômetros horários em busca de campos de batalha favoráveis, não teve dúvida de, como primeiro recurso, embarcar, também, seus homens e cavalos em viaturas automóveis, por forma a atingirem, com a necessária antecedência, as regiões de prováveis encontros com o inimigo, para vasculhá-las e completar, a cavalo, as observações dos aviadores, tão ousadamente colhidas, a despeito da vigilância e da eficácia da defesa antiaérea inimiga, e para, por fim, utilizando o prodígio da radiofonia ou a segurança do telefone pelo fio, informar o clássico: — QUEM, ONDE, QUANDO e COMO... A segunda fase da evolução da arma dos espaços livres, a que se vive no momento, é a da relegação do cavalo para teatros secundários de operações em regiões de excepcional dificuldade ao tráfego automóvel e onde, por outras fontes de informações, já se tenha tido a certeza de que o inimigo não tentará usá-lo, montando-a então em viaturas sobre rodas ou sobre lagartas, blindadas ou não, contanto que adequadas à missão de busca de informações terrestres, com ou sem emprêgo do fogo, por vêzes indispensável para a confirmação de informes colhidos pela Aviação.

Nesta altura já haveriam razões para retorquir: — por que e para que pode o Exército precisar de aviões, se já tem motorizada e quiçá mecanizada a sua Cavalaria, e a Fôrça Aérea continua perfeitamente apta para cumprir suas missões de exploração aérea?

A verdade é que as missões estratégicas hoje em dia atribuídas às forças aéreas são de tamanho vulto que bem podem carrear para si a sensível maioria dos meios materiais e humanos, exigindo para aquêles, condições de velocidades ultra-sônicas, e, para êstes, elevados graus de especialização e demorados períodos de treinamento e de adaptação do pessoal, que não têm aplicação nos poucos meios deixados disponíveis para as morosas missões de observação e vigilância do campo de batalha, as quais, então, jamais poderão ter a prolongada duração desejável e necessária à segurança das forças terrestres que as utilizam. Ademais não parece lógico e, sobretudo, nem parece económico, destinarem-se, nas forças aéreas modernas, materiais lentos, somente utilizáveis para tais missões de apoio às forças terrestres e desviarem-se pilotos que podem ser empregados na interceptação dos possíveis ataques aéreos inimigos, para o cumprimento de tarefas que podem ser realizadas por condutores bisonhos e de rápida formação, como seria o caso do emprêgo dos aviões do Exército.

Assim começa a se situar, no complexo conjunto da atualidade, a necessidade de o Exército possuir seus próprios aviões, manejando-os com o pessoal verde-oliva para tal destinado, sem que, todavia, se pretenda constituir uma Aviação do Exército, ou sequer criar uma nova Arma Aérea, como já o foi, em tempos idos.

O Exército está precisando de aviões, para que melhor possa cumprir suas missões específicas de observação e vigilância do moderno cam-

po de batalha, sem que as exigências de permanência e continuidade possam vir a comprometer outros desígnios da defesa nacional, desviando para encargos de elementar simplicidade, homens e recursos das forças aéreas, conseguidos a duras penas de preparação e de sacrifícios econômicos da Nação.

Sendo a Divisão a Grande Unidade de combate por excelência, a ela devem ser facilitados todos os meios de combate de que necessita. É, possivelmente, o caso dos aviões, de que ela carece permanentemente e inteiramente à sua disposição, e não apenas, como preconiza a doutrina atual, em missões de cooperação ou para determinadas ações combinadas, quando, nem sempre, prioridades possam vir a caber à Divisão, a qual necessita de aviões para lhe assegurar:

(1) a observação aérea, o reconhecimento e a vigilância (diurna, noturna e com qualquer condição de tempo) da linha de contato e das áreas inimigas na zona de ação da Divisão, com o propósito de localizar, verificar e avaliar reuniões de tropas ou instalações de serviços (futuramente alvos atômicos), ajustar e regular fogos de artilharia e de morteiros e, por fim, realizar estudos do terreno;

(2) a tomada de fotografias aéreas suplementares e necessárias à completa e perfeita interpretação das cartas disponíveis, e de foto-obliquas para o completamento de informes anteriormente colhidos;

(3) o transporte aéreo de pequenos elementos de tropa com missões de destruição, de interdição ou de ocupação de pontos sensíveis do terreno situado nas áreas muito avançadas da zona de ação da Divisão, ou mesmo, nas retaguardas inimigas, por forma a dificultar ou anular os movimentos das reservas e dos elementos de apoio logístico e o funcionamento das comunicações do adversário;

(4) a iluminação do campo de batalha;

(5) meios de transporte aéreo, pronto e rápido, para elementos de Comando, de Estado-Maior-Geral e de Ligação, e, bem assim, eventualmente, para elementos de Comando de Apoio Logístico;

(6) o deslocamento de pequenos fardos, e, até mesmo, de bôcas de fogo, através de terrenos particularmente difíceis ou na transposição de obstáculos, seja para facilitar as mudanças de posições de bateria, seja para auxiliar a execução de certas missões da Engenharia, ou ainda, para realizar determinadas operações especiais de suprimento;

(7) a estreita cooperação com as Comunicações, estabelecendo postos intermediários de rádio ou de radar, ou mesmo, concorrendo no lançamento de fios, através de regiões de particular dificuldade para o trânsito terrestre;

(8) a evacuação aeromédica de doentes e feridos;

(9) o transporte aéreo para as equipes de vigilância QBR (Agentes químicos, biológicos e radioativos) postas à disposição da Divisão para pesquisas em sua zona de ação e proximidades imediatas;

(10) eventualmente, o transporte imediato de elementos do Correio e de mensageiros, com missões de essencial urgência.

Essa dezena de missões, a Divisão as realizará empregando apenas dois tipos de aviões de pequena exigência de campos de pouso e dois tipos de helicópteros, todos de custo relativamente baixo, e, sobretudo, apresentando facilidade no manejo, condução e simplicidade na manutenção. Os pilotos, constituídos de oficiais das armas e serviços e alguns sargentos selecionados que se apresentem voluntários para tal, poderão ser formados até mesmo nas escolas civis de aeronáutica. O pessoal mecânico e do serviço dos campos de pouso, ainda que renovado anualmente, por força da Lei do Serviço Militar, em curto prazo de preparação poderá atender às necessidades do serviço, se enquadrado por um núcleo-base suficientemente forte, de comprovada eficiência e mantido em alto grau de treinamento.

Eis porque e para que o Exército precisa de aviões...