



# APOIO À BRIGADA DE AVIAÇÃO DE COMBATE: O CALCANHAR DE AQUILES DO EXÉRCITO

Stuart W. Gerald

---

*No momento em que é criada nossa Aviação do Exército, o presente artigo, extraído da "Military Review" (Edição Brasileira, Mai/Jun 88), enfoca interessantes aspectos relacionados à nova Arma da Força Terrestre.*

---

*A Aviação do Exército já alcançou, em sua breve existência, progressos extraordinários como arma independente. Convém salientar, todavia, que o apoio logístico à aviação não vem acompanhando o ritmo dessa evolução, pois, segundo o autor do presente artigo, os aspectos logísticos têm sido negligenciados até mesmo pelo Plano de Desenvolvimento da Aviação do Exército. Por isso, devemos preparar planos de ação específicos antes que tenhamos de encontrar respostas da maneira mais difícil*

**D**urante o breve período de sua existência como arma independente, a Aviação do Exército já conquistou progressos fenomenais na consolidação das diversas funções de treinamento, doutrina, desenvolvimento do combate e organização da força em uma estrutura coesa e abrangente. O processo "Análise da Área da Missão" demonstra, claramente, a magnitude e a complexidade dos esforços desenvolvidos pelas muitas pessoas dedicadas à concretização deste propósito.

O objetivo deste artigo não é denegrir a qualidade desses esforços, mas isso sim, salientar que a tarefa está incompleta e que os planejadores da aviação estão atrasados no que concerne à visualização e enfoque dos problemas funcionais em toda a sua extensão, esquecendo-se de considerar os aspectos relativos à área funcional do apoio.

Esse vazio se evidencia quando analisamos o Plano de Desenvolvimento da Aviação do Exército (AADP) documento básico que proporciona uma estrutura de planejamento dos subsistemas da área da missão que permite a identificação dos problemas existentes em uma estrutura funcional e estabelece propostas para a sua solução. A Seção IV do AADP identifica os seguintes subsistemas de aviação:

- Conceitos, Doutrina e Táticas de Aviação.

- Organização e Estrutura das Forças de Aviação.

- Treinamento.

- Necessidades dos Sistemas de Material da Aviação.

- Administração do Pessoal Encarregado do Controle da Vida Útil das Peças de Reposição da Aviação.

Essa divisão do "bolo" da aviação é reveladora, pois não identifica um dos principais subelementos da administração intensiva, de suma importância para os cinco demais, tanto individualmente como em conjunto, isto é, o apoio. E é essa omissão que afirmo estar colocando em risco o objetivo geral da Aviação do Exército: "O desenvolvimento bem sucedido de todas as possibilidades da Aviação do Exército ...".

Essa afirmação pode parecer uma heresia, mas é baseada na premissa fundamental da administração que estabelece que, para se atingir objetivos mais amplos, é necessário primeiro identificar os aspectos mais importantes, encarregando alguém de administrá-los. O AADP identifica, por exemplo, como os principais encarregados de administrar as funções críticas, o Forte Ruckern, no Alabama, no que se refere a treinamento, o Forte Leavenworth, em Kansas, no tocante à integração doutrinária, e o Forte

Eustis, na Virgínia, nos aspectos relativos à manutenção.

Minha asserção é a de que não temos um pacote completo, estando ausente a função do "apoio". De acordo com o AADP, nenhum agente, especificamente, recebeu o encargo de enfrentar, de uma maneira geral, os complexos problemas do apoio à Aviação do Exército.

Para os que estão interessados nesse assunto, tentarei ilustrar porque é essencial que concentremos a nossa atenção e os nossos esforços no apoio às forças da Aviação do Exército de hoje. O motivo reside, principalmente, na combinação do aumento da complexidade técnica de nosso equipamento, aliada à dinâmica da maneira como empregamos a aviação no campo de batalha e à natureza crítica dessa equipe de armas combinadas: a manutenção de um poderoso parceiro aéreo no combate.

O primeiro passo nesse processo, é, creio, o de redefinir a logística da aviação partindo do tradicional enfoque de manutenção e peças de reposição, de modo a abranger a logística em toda a sua extensão, da Classe I à Classe IX, bem como toda a manutenção e serviços necessários para manter uma OM em combate num campo de batalha de alta intensidade. Isto requer uma mudança no pensamento tradicional de que o apoio é ge-

nérico: "feijão é feijão, balas são balas e combustível é combustível".

Os logísticos e aviadores têm de reconhecer que os desafios do apoio às modernas forças de aviação são, atualmente, muito mais complexos, devido a dinâmica da nova doutrina, associada à complexidade e variedade dos sistemas e subsistemas encontrados na atual brigada de aviação de combate (CAB). Tal apreciação significa, na minha opinião, que devemos adotar uma abordagem administrativa destinada a desenvolver os conceitos logísticos e as estruturas de forças que, ao invés de impedir, complementem a doutrina da aviação operacional. O fundamental, no meu entender, é que os conceitos e as organizações empregados no apoio a uma força devem estar relacionados com a dinâmica das necessidades de apoio, que são diferentes em complexidade, variedade e volume, tanto para a aviação como para a infantaria leve.

O fato de que a logística da aviação não é, nos dias de hoje, um assunto focalizado, em toda sua amplitude, está mais bem ilustrado no artigo "AVLOG' 84", na edição de janeiro de 1984, da revista *Army Aviation Digest*. Anunciada como sendo "a primeira conferência sobre a logística da aviação", constituiu-se numa tentativa ho-

nesta de se tratar dos aspectos logísticos que exercem maior impacto sobre a Aviação do Exército. No discurso de abertura, o Major-General R/1 Aaron Lilley estabeleceu, com toda a clareza, uma verdade fundamental ao dizer: "A logística é o aspecto mais crítico do poder da aviação, e a sua falta poderia muito bem restringir o emprego dos meios de aviação por parte do comandante".

Um discurso de abertura como esse deveria ter montado o palco para uma calorosa discussão sobre os conceitos, doutrina e estrutura das forças de apoio logístico global da Aviação do Exército, mas, isto, infelizmente, não correu.

Ao invés de se concentrarem no amplo problema do apoio global, os conferencistas se fixaram no pensamento tradicional de que a logística da aviação é, fundamentalmente, manutenção e peças de reposição, perdendo assim, uma excelente oportunidade para adentrarem um novo território e tomarem a iniciativa ao longo dessa extensa frente. Consumiu-se noventa por cento do tempo tratando dos tradicionais e controversos problemas da proliferação de equipamentos de testes, avaliação e diagnóstico, recuperação de aeronaves, manutenção noturna etc., todos, sem dúvida, importantes elementos no apoio, mas sem, no en-

tanto, se aproximarem do âmago da questão.

Quando surgiu a oportunidade de se abordar a questão de maior amplitude da necessidade da criação de um batalhão de apoio avançado da aviação, ela foi retirada, rapidamente, e sorrateiramente colocada na caixa de assuntos "de difícil encaminhamento". Mais adiante, no artigo "AVLOG'84", os autores indiretamente estabelecem o verdadeiro problema, ao concluírem: "Devido às responsabilidades divididas nas Classes II e V, na manutenção terrestre e em outros elementos da logística da aviação, a conferência serviu como um fórum educativo e proporcionou a todos os proponentes a oportunidade de desenvolverem um pacote de logística necessária e seu emprego, indispensáveis às operações bem-sucedidas da aviação de combate". Todas as palavras que ilustram meu ponto de vista estão contidas naquela conclusão, como: responsabilidades divididas", "todos os proponentes", isto é, uma difusão de enfoque e uma falta de responsabilidade central que muito debilitam a exploração integral das forças da aviação.

A esta altura o leitor deve estar perguntando: "Mas por que isso se constitui num problema?" A resposta é que a logística da aviação não acompanhou o ritmo da evolução do equipa-

mento, da estrutura da força e da doutrina de emprego da moderna Aviação do Exército.

Para ilustrar esta declaração audaciosa, é preciso que se faça, primeiro, uma rápida análise da evolução da Aviação do Exército nos últimos 20 anos. Na sombria era da estrutura da série "G" do Vietnã, a aviação divisionária era organizada em dois principais elementos operacionais: o batalhão de aviação de apoio geral e o esquadrão de cavalaria aérea. Além disso, cada brigada de manobra e a divisão de artilharia eram dotadas de pequenas seções de aviação.

O equipamento da linha de frente era constituído pelos relativamente pouco sofisticados helicópteros armados *UH-1C*, helicóptero *UH-1D*, de emprego geral, e um dos helicópteros de observação, o *OH-13* ou o *OH-23*. Os mais complicados desafios de manutenção, nessa época, eram os motores a turbinas e os novos sistemas de armas do helicóptero modelo *Charlie* da *Huey*, mais confiáveis, porém mais complexos. A manutenção de apoio direto e o fornecimento de peças de reposição eram proporcionados por uma companhia de manutenção de aeronaves de transporte, pertencente ao batalhão de manutenção do comando de apoio divisionário, que atuava de acordo com o conceito tradicional de manutenção em quatro níveis. Esse

esquema funcionava muito bem, pois se adequava ao grau de complexidade do equipamento e ao conceito de emprego da aviação àquela época. As aeronaves eram operadas geralmente a partir de bases fixas, eram relativamente pouco sofisticadas e as unidades de aviação eram empregadas em apoio direto e geral às forças terrestres.

No final da década de 70, a estrutura das forças da Aviação do Exército foi submetida a uma grande revisão, através do projeto denominado Requisitos de Aviação para o Apoio ao Combate do Exército III (*ARCISA III*), que refletia a mudança no papel da Aviação do Exército, tanto no tocante a seu emprego como à sua capacidade, em consequência da experiência do Vietnã e da distribuição, às unidades, de novos sistemas de armas aéreas, mais complexos e de maior capacidade. O helicóptero armado havia evoluído do *UH-1C*, passando pelo *AH-1G*, até a primeira verdadeira plataforma aérea de destruição de carros de combate, o *AH-1S*, com seu armamento variado e seu visual sofisticado. O *UH-60* surgiu para complementar o *UH-1* e preencher o vazio existente entre o modelo *Huey* e a frota de transporte médio, findando-se, também, os dias das antigas aeronaves de observação acionadas a piston, substituídas, então, pelos sistemas turbinados

*OH-6* e *OH-58*. A aviação divisionária foi transformada numa força centralizada, coesa e de orientação ofensiva, passando para seu controle todas as seções de aviação que atuavam isoladamente.

Surgiu, paralelamente, um conceito de apoio de manutenção adaptado aos novos e mais sofisticados sistemas, e projetado para complementar a doutrina operacional e as mudanças organizacionais. Esse conceito de manutenção em três níveis então implantado mostrou-se mais efetivo, pois atribuiu maior responsabilidade ao nível unidade. Ocorreu, simultaneamente, uma grande e significativa mudança estrutural, quando a companhia de manutenção do nível intermediário da divisão (de apoio direto), foi integrada ao novo batalhão de aviação de combate, centralizando e concentrando os principais elementos operacionais e de apoio da aviação numa única organização.

Iniciamos a década de 80 com esse conceito, porém a doutrina do Exército mais uma vez se encontrava em evolução, com ênfase para a manobra, poder de fogo e operações ofensivas. O novo conceito preconizava unidades menores equipadas com armamentos mais sofisticados, operando com maior liberdade de ação e explorando os princípios da mobi-

lidade e da surpresa. Reorganizamos assim, mais uma vez, as nossas forças de aviação para apoiar a nova doutrina e tirar partido de sistemas mais modernos, com maior letalidade e confiabilidade inatas. Isso resultou na Divisão 86, que basicamente reorganizou a aviação divisionária, aumentando o número de batalhões mas, ao mesmo tempo, reduzindo seu efetivo. A companhia de aviação *ARCSA III* tornou-se essencialmente um batalhão, os pelotões transformaram-se em companhias, e assim por diante. Continuamos, ao mesmo tempo, distribuindo o *UH-60* às unidades, aperfeiçoando o *AH-1S* e acelerando o desenvolvimento e a distribuição do *AH-64 Apache*. Criamos, simultaneamente, a Arma de Aviação do Exército, tornando-a uma entidade independente, em reconhecimento da sua integral parceria com as armas combatentes tradicionais. Antes que essa reestruturação pudesse ser integralmente implementada, porém, passamos a adotar a estrutura do Exército de Padrões Excelentes (AOE), atualmente em vigor, onde se encontram inseridos dois elementos que exercem um impacto direto sobre o tema deste trabalho.

Em primeiro lugar, a AOE, ou qualquer outra denominação que lhe for dada, é uma tentativa honesta de se obter o máximo de produtividade de nossa já li-

mitada estrutura de força e, ao mesmo tempo, criar espaços para a formação de novas divisões. Como resultado disso, foi empreendido um esforço consciente para se reduzir cada quadro de organização e dotação do Exército (QOD) ao mínimo indispensável.

Tanto o lado operacional das forças, quanto o do apoio sentiram o impacto, e o efeito líquido sobre a aviação, bem como sobre outros elementos, foi o de reduzir significativamente o efetivo em pessoal de apoio e compensar esta redução através do aperfeiçoamento da capacidade de apoio de produtos acabados. Como exemplo disso, podemos citar o QOD do batalhão de helicópteros de ataque (AH-64), que conta, atualmente, com apenas um electricista de aeronaves autorizado a apoiar 18 AH-64, 2 UH-60 e 13 OH-58.

Não menciono isto para criticar a implementação da AOE, mas para ilustrar a idéia básica de que, à medida que nossos sistemas se tornam mais complexos, dispomos, cada vez mais, de menos pessoal para cuidar deles, e, além disso, estamos empregando esses sistemas cada vez mais à frente, e de forma mais dispersa, dando a impressão de que alguma coisa está errada.

No nível intermediário desenvolvemos outra nova técnica

para apoiar a aviação, que poderia ser chamada de "abordagem dos dois passos para trás", pela qual transferimos novamente a companhia de manutenção de aeronaves de transporte para o comando de apoio divisionário, subunidade que, sob o ARCSA III, era orgânica do batalhão de aviação.

Ao mesmo tempo, no âmbito das brigadas de manobra terrestres, um novo conceito de apoio, denominado de "apoio avançado", foi adotado e posto em prática através da ativação dos batalhões de apoio avançado, unidades do comando de apoio divisionário (DISCOM) designadas para cada brigada, a fim de, atuando à frente, junto a elas, proporcionar-lhes toda a gama de apoio logístico e serviços. A finalidade disso era complementar a mobilidade inerente aos novos sistemas de armas M-1/M-2/M-3e proporcionar o requisito da experiência técnica no próprio local onde a ação se desenvolve. Este é o segundo mais importante impacto do AOE e serve de estímulo para a afirmação de que é mais difícil apoiar a Aviação do Exército, através da atual estrutura, que seu equivalente terrestre, e que a aviação não possui uma doutrina de apoio sintonizada com a maneira como deve ser operacionalmente empregada.

Esse "pecado" é ainda maior se considerarmos que a



No final da década de 70, os helicópteros de observação com motores de movimento alternado foram substituídos pelos OH-6 e OH-58 turbinados.

nova brigada de aviação tem, agora, sua capacidade e encargos de apoio acrescidos do esquadrão de cavalaria da divisão. Em termos simples, a Brigada de Aviação de Combate (CAB):

- Possui maior alcance, profundidade e desafios ao apoio de grande complexidade.
- Foi projetada para atuar em frentes mais amplas.
- É dotada, contudo, de uma estrutura de apoio fragmentada, não direcionada que, basicamente não responde às ne-

cessidades daquele apoio. O esquema de apoio para a brigada de aviação não está sincronizado, nem conceitualmente nem estruturalmente, com o modo de emprego para o qual a brigada foi planejada.

Uma pergunta lógica, a essa altura, seria "Como isto ocorreu?" Não posso respondê-la com autoridade, pois não participei do exercício de AOE, mas posso, contudo oferecer algumas probabilidades, embora não comprovadas. Em primeiro lugar, minha teoria é a de que os planejadores e os logísticos, da força de aviação, tiveram que atender a muitas necessidades, ao mesmo tempo, quando o problema do tamanho do AOE foi desenvolvido para cada arma, prevalecendo, então, o pensamento tradicional, comum em tais circunstâncias, de minimizar o impacto sobre o combate, sendo preferível "cortar a cauda que extrair os dentes". O AOE, honestamente, exigia a extração de alguns dentes, mas então, por que, aparentemente, o apoio da Aviação do Exército sofreu um impacto desproporcional? Na minha opinião isto ocorreu pelo mesmo motivo já mencionado anteriormente neste artigo, ou seja, a inexistência de propostas e conceitos voltados para o apoio à aviação e uma preocupação com o ponto de vista tradicional da logística da aviação que a define como sen-

do, simplesmente, manutenção e peças de reposição. E enquanto isso não for corrigido, o apoio à aviação continuará, para sempre, sendo um conceito fragmentado.

Uma segunda convicção pessoal minha é a de que a nossa comunidade de aviação ficou atada à filosofia do "damos um jeitinho..." Um dos nossos pontos mais fortes como comunidade é a tradição, de longa data, de superar os mais difíceis desafios através da dedicação, criatividade e coesão, e, no caso atual, podemos ter nos excedido um pouco. Estou convencido de que no Exército, em tempo de paz, com os índices muito baixos de horas de voo e a tendência de montar esquemas de exercícios específicos — aliados ao enorme desejo de permanecermos "Acima dos Melhores", não permitiremos que o esquema tenha um tratamento justo, pois, em nosso íntimo, reconhecemos que isto poderá nos colocar diante do "é impossível fazê-lo".

Isso pode parecer heresia, mas apenas para quem não leu as páginas anteriores com uma mente aberta. Tenho a impressão que uma pesquisa anônima, incluindo todos os comandantes de brigada de aviação desde a implementação da reorganização proposta pelo AOE, indicará o apoio, de forma expressiva, como tendo sido a maior preo-

cupação e limitação daqueles chefes durante o Comando.

Finalmente, você pode indagar, "Mas então, como resolveremos o problema?" e a única coisa que posso oferecer, aqui, é uma recomendação, pois não possuo todas as respostas (apenas as dúvidas, infelizmente). Não é minha pretensão descobrir onde está a verdade, mas acho que, de fato, precisamos estudar o assunto cuidadosamente. Iniciaríamos criando um grupo de trabalho composto de jovens e brilhantes táticos e logísticos para "enxugar" o QOD da divisão pesada. Creio que se utilizarmos a atual companhia de manutenção de aeronaves de transporte como núcleo, poderemos encontrar espaços dentro do próprio DISCOM e da brigada de aviação de combate para formar um poderoso batalhão de apoio avançado de aviação, que não ultrapassará o limite de efetivo estabelecido pelo AOE, e proporcionará à brigada de aviação de combate o mesmo apoio preventivo de que goza sua congênera de manobra terrestre.

Em resumo, defendi o argumento de que desfrutamos de uma capacidade vital de combate que corre algum risco devido a seu questionável potencial de apoio. Posso parecer estúpido ao afirmar que a logística da aviação é diferente, mas é que a minha convicção sobre isso é muito mais profunda hoje do

que quando ingressei na Aviação do Exército há mais de 20 anos atrás. É um desafio muito mais complexo hoje do que o era naquela época e dispomos de um efetivo muito menor agora do que antes. A doutrina, nos dias de hoje, depende mais do que nunca da Aviação do Exército, e somente esse motivo já seria suficiente para mostrar que devemos investir em proje-

tos de estruturas e doutrinas logísticas, para assegurarmos a possibilidade da plena exploração do potencial desse elemento crítico das equipes de armas combinadas. Designemos um pessoal inteligente para estudar o problema e preparar os planos de ação específicos, antes que cheguemos ao ponto de encontrar as respostas do modo mais difícil.

---

*O Tenente-Coronel (P) STUART W. GERALD é atualmente Chefe da Divisão de Aviação, Agência de Testes e Avaliação Operacionais, Washington, D.C. Possui o título de Bacharel em Ciências Políticas da Universidade de Maine e os cursos da Escola de Estado-Maior do Ar, Escola de Administração de Sistemas de Defesa e Escola de Alto-Comando do Exército dos EUA. Serviu em diversas funções, citando-se entre elas as de Comandante do 382º Destacamento de Transporte, Departamento de Manutenção, 478ª Companhia de Aviação (Helicópteros Pesados), República do Vietnã, Comandante da 56ª Companhia de Aviação, Mannheim, Alemanha, e Comandante do 1º Batalhão de Apoio Avançado, 2ª Divisão Blindada, Forte Hood, Texas.*

---