



A AÇÃO AEROTÁTICA: CAUSA OU CONSEQÜÊN- CIA?

Lauro Ney Menezes

Neste artigo, o autor questiona as tentativas de simplificação do emprego do Poder Aéreo, tornando-o restrito ao apoio aéreo aproximado.

O crescente desenvolvimento das Aviações dos Exércitos e das Marinhas em todo o mundo tem trazido à baila algumas questões de capital importância para a fixação da Doutrina de Emprego do Poder Aéreo. Assim, não é pequeno o número de vezes que assistimos às tentativas de estabelecer doutrina que visa a *simplificação* do emprego do Poder Aéreo e, em particular, na minimização de sua participação nas Opera-

ções Aerotáticas, simplificação essa que procura dar a entender que, na conduta da manobra no Teatro de Operações, o Poder Aéreo é *indispensável apenas* na neutralização das posições de resistência que impedem ou limitam o movimento da Força de Superfcie. Significa dizer que o Poder Aéreo apenas age nas tarefas de Apoio Aéreo Aproximado. Partindo dessa posição, não fica muito difícil, portanto, negar ao Poder Aéreo a

sua ação em *tempo, profundidade e espaço*, o que, por conseguinte, lhe nega o direito de existir como Poder *Uno e, principalmente, Decisório*.

Porém, o mais interessante (e não percebido) disso tudo é que, ao serem simplificadas as ações aéreas no Teatro de Operações — e, melhor dizendo, ao ser negado ao Poder Aéreo suas ações em *tempo, profundidade e espaço* — reduzir-se-ia, da mesma forma, as operações de superfície a uma série de batalhas individuais, desvinculadas da ação geral e *vivendo* apenas o momento desse combate, em particular. Seria admitir que, à época das proezas lunares, uma guerra, mundial ou local, possa ser ganha em *uma única* batalha, à semelhança de Waterloo ou Moscou...

O que talvez venha onerando o perfeito entendimento da manipulação do Poder Aéreo, quer em suas ações Aerotáticas, Aeroestratégicas ou de Defesa Aérea, é a facilidade que temos de esquecer que a conflagração é Global e que os conceitos de *tempo, profundidade e espaço* estão vinculados a Ações Contínuas, que é o caso em um estado de guerra (ou de conflito).

Mas não seria esse o maior ônus se estivéssemos em “colisões” apenas no campo doutrinário. O que há, na realidade, é uma “redução simplificativa” por força do desconhecimento do

que se passa no panorama militar em geral e aerotático em particular, em uma situação de conflito. O tal desconhecimento está vinculado ao fato de que a experiência operacional aérea (real) brasileira foi vivida há cerca de 40 anos, gerando um “condicionamento restritivo mental-profissional” proveniente do fato de que nossa Força Aérea viveu em combate *apenas* durante as fases de Interdição e Apoio Aéreo Aproximado (vinculada, pois, às Operações de Superfície), não tendo sido empenhada na conquista do domínio do ar.

Se além de tudo isso somarmos à equação, como novo membro, a *ação de contra-insurgência* ainda pregada por alguns (e sua inevitável e inaceitável transformação do Poder Aéreo em “utilidade”), então entramos em total conturbação, pois o que é a ação de *contra-insurgência* senão uma operação de ataque, planejada, controlada e executada da “mesmíssima” maneira que em qualquer das faces das Operações Aerotáticas já mencionadas? Carece, portanto, de identidade isolada...

O emprego do Poder Aéreo nas Ações de Teatro, a utilização do avião como instrumento tático ou, mais simplesmente (como pensam alguns), o “uso do avião para aumentar o alcance da Artilharia”, é, sem sombra

de dúvida, consequência ou resultado, e não *causa* que possa justificar a aplicação do Poder Aéreo na solução das operações militares no campo tático. E o emprego do Poder Aéreo transcende a tal estágio...

Uma viagem nas páginas da história da Aviação comprova que muito antes de estarem os aviadores engajados com os problemas da neutralização e destruição das forças inimigas envolvidas na manobra de superfície, já estavam os "ases" da luta aérea exercendo a ação de patrulha aérea de combate e, como consequência, a caça ao inimigo *no ar*.

Somente a flexibilidade e emprego do avião de combate, dádiva excelsa posta nas mãos do soldado do ar, é que permitiu sua incursão no domínio do apoio de fogo aéreo à manobra de superfície, o que multiplicou geometricamente o horizonte de emprego da arma aérea. E foi debaixo dessa nova visualização de aplicação do esforço aéreo, que vimos finalizar a Segunda Guerra Mundial, transcórrer o conflito Coreano e a conflagração do sudeste asiático, sem mencionar outros atritos armados de menores proporções em diversas partes do mundo (Oriente Médio e Ilhas Falklands/Malvinas).

Essa atuação em proveito das ações tituladas "apoio de

fogo" de tal forma foi enfatizada e solicitada, e chegou adquirir tal monta, que compeliu à adição de novos parâmetros à sua sistematização. E daí datam as primeiras ações tomadas pelas Forças Aéreas do mundo moderno no sentido de analisar a economia do emprego das aeronaves de combate de primeira linha *versus* os resultados a atingir nas ações de "apoio". Como consequência lógica, surgiu uma resposta (já esperada) no seio da "comunidade aeroespacial": para as ações de natureza tática, o microcaça, o avião de ataque, a aeronave de contra-insurgência ou o helicóptero armado representam a solução de compromisso entre a *massa de emprego* associada ao *rendimento operacional* face aos resultados desejados, ... Melhor, pois, que as "grandes bestas armadas"...

Nessa fase da história da aviação, cujas páginas recém-acabamos de folhear, o arsenal de material aéreo mundial colocou em serviço um sem-número de pequenos combatentes (até treinadores), cuja tônica promocional eram a variedade de armamento transportado, o baixo custo operacional, a bivalência e simplificação operativas (treinamento + combate), a redução da infra-estrutura de apoio, o tamanho físico, o custo unitário e (aspecto importante para o Terceiro Mundo...) a possibilida-

de de construí-los "no galpão de sua garagem".

Evidentemente, essa é uma receita que tem "enfermo e medicamentos" predefinidos. Não pode ser vista como regra universal. Mas, sem isso perceberem, alguns analistas menos (ou mal) avisados aceitaram — antes de mais nada — a tese da *simplificação* na manipulação do emprego do Poder Aeroespacial no campo tático. E estreitaram ainda mais o campo de ação e de intervenção desse Poder, eliminando sua capacidade potencial, reduzindo seus horizontes, etc. Com isso, conduziram a aviação de guerra para o retorno às suas origens, já negadas: a volta ao *status de arma* e ao *serviço* que remonta ao passado longínquo...

Com tudo isso, não significa dizer que somos contrários à regra da simplificação em termos do investimento, da economia e do rendimento nas ações aerotáticas. Significa, sim, uma repulsa à simplificação, pura e simples, estribada em doutrina importada (ou pré-fabricada por alguns visando outrem...) que, se mal interpretada ou mal apli-

cada, conduzirá fatalmente à *redução* da importância da parcela de valor somatório que é o *Poder Aéreo* na grande equação que é o *Poder Nacional*.

Adotemos, Senhores Membros da Força Aérea; antes de mais nada, um comportamento intelectual compatível: a vivência e a ação combatente do Poder Aeroespacial não se justifica pelo exercício tão-somente das ações de "*consequência* ou *resultado*", como é o caso das tarefas cumpridas no seu desempenho no cenário tático, mas sim pelo somatório das suas inúmeras características ímpares que, por não estarem sempre à vista, são olvidadas... por muitos. Mas que não por nós, os guerreiros do ar!

Muito antes do que bater os inimigos no solo, nossa tarefa é o domínio do ar — a Superioridade Aérea. A ação tática é *consequência* ou *resultado* de nossa múltipla capacidade. Nosso verdadeiro destino é a conquista do espaço, o ataque ao coração do inimigo e a destruição de sua vontade de combater...

O restante é acessório!



Maj Brig do Ar R/R LAURO NEY MENEZES — Possui os cursos da Escola de Aeronáutica, da Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais da Aeronáutica, de Estado-Maior, Curso Superior de Comando, Curso Avançado de Navegação Aérea (Força Aérea Americana). Possui várias medalhas e condecorações. Preside, atualmente, a Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária — INFRAERO.