



## INSTRUIR PARA O COMBATE - Um enfoque pela especialização

Cap.-Av Sérgio Ricardo M. de Abreu Vianna

**N**o início das décadas de 80 e 90, dois conflitos militares chamaram a atenção do mundo e, também, do nosso país.

O primeiro, a invasão argentina ao arquipélago das Falklands-Malvinas em 1982, apontaria a derrota de uma força militar aguerrida e numerosa, porém com níveis de treinamento e tecnologia inferiores.

O segundo, a Guerra do Golfo em 1990/91, apontaria a vitória de uma aliança militar liderada pelos EUA, possuidora de níveis de treinamento e tecnologias superiores.

Em ambas as situações, o Brasil manteve-se como observador distante, por razões políticas, diplomáticas, doutrinárias e econômicas, dentre outras.

Porém, a Nação Brasileira questionou-se à época, e continua questionando hoje, quanto à nossa capacidade militar para participar de conflitos como os citados.

Sabedores das restrições tecnológicas impostas por limitações econômicas, estaria a Força Aérea Brasileira, ainda assim, bem treinada para o combate? Como está a instrução para o combate?

O assunto por nós tratado reveste-se, então, de especial importância para o Ministério da Aeronáutica, uma vez que cabe ao mesmo viabilizar as atividades de treinamento e instrução da FAB, objetivando sua prontidão.

Para o sucesso de qualquer operação militar, não basta possuir tecnologia superior à de seu oponente. Necessário se faz o treinamento adequado e correto, o qual só pode ser viabilizado por uma instrução competente e de qualidade para toda instituição e, em especial, para seus pilotos de combate.

Portanto, neste contexto a instrução deve estar coerente com os cenários da guerra atual e futura, tornando fundamental a análise do ambiente dos combates do século XXI.

## O combate do século XXI

O ambiente dos conflitos modernos reveste-se de notória sofisticação tecnológica.

De forma contrária ao ocorrido até o princípio do século XX, o combate moderno se dá à máxima distância possível entre os oponentes, fazendo uso de sensores de toda ordem, armamentos "inteligentes", sistemas de guiagem, direcionamento e navegação. Os tipos de ameaça são mais variados.

O cenário que se descortina para o século XXI trás, também, redução no efetivo das forças armadas, sendo necessário fazer mais com menos, bem como, combater com mais astúcia. A qualidade de aplicação do poder de fogo, com uma eficiente estrutura de comando, controle e comunicações (C3), estará revestida de importância especial, sendo provável que venhamos a falar de superioridade em C3 da mesma forma que hoje falamos em superioridade aérea<sup>1</sup>.

Ações táticas e estratégicas estarão presentes na missão da Força Aérea, que, nesse contexto, necessitará de pilotos de combate especializados e treinados. Mas, quem ou quais são os pilotos de combate de uma Força Aérea?<sup>2</sup>

A didática contemporânea nos indica que, antes do início de um processo educacional, deve-se conhecer o instruendo e sua realidade. Assim sendo, torna-se imperativo analisar este conceito, o piloto de combate.

<sup>1</sup> Cap Gary Vicent, USAF, em "No Ciclo da Decisão: Superioridade em Comando e Controle", ref. bibl. nº13.

<sup>2</sup> Ten. Cel. Phillip S. Meilinger, USAF, em "O Problema da Nossa Doutrina de Poder Aéreo", ref. bibl. nº9.



## O conceito de piloto de combate

Em uma análise do sentido das palavras "piloto" e "combate", no Dicionário Aurélio, a expressão "piloto de combate" poderia ser entendida como: aquele que conduz uma aeronave em um ambiente no qual partes lutam entre si, sendo ele mesmo representante de uma das partes.

Em pesquisa realizada junto a turma de Aspirantes-a-Oficial, estagiários do Comando Aéreo de Treinamento (CATRE) deste ano, parcela superior a 70% informou acreditar que piloto de combate é aquele que opera aeronave capaz de lançar armamento.

Neste enfoque, onde se enquadrariam os diversos pilotos da Força Aérea que operam aeronaves não armadas? Seriam eles pilotos comuns ou pilotos não combatentes?

Sobre o conceito, disse o Ten.-Brig. Michael Dugan, ex-Chefe de Estado-Maior da USAF: "O piloto de combate é aquele que coloca em prática a doutrina de poder aéreo. Conduzindo sua aeronave como plataforma de armas, plataformas de sensores, transportando o poder nacional, buscando e salvando companheiros, o piloto de combate é aquele que cumpre as missões previstas na Doutrina Básica da Força Aérea"<sup>3</sup>.

Assim sendo, podemos afirmar que, também para a FAB, o piloto que cumpre as missões de nossa Doutrina Básica é o nosso piloto de combate, ou seja, independente do tipo ou modelo de aeronave, se portando armas, sensores ou outros equipamen-

tos, a ele caberá atuar no ambiente do combate.

Mas, considerável parcela dos estagiários do CATRE não pensa assim. De alguma forma, a situação atual de sua instrução tem contribuído para um desvio do conceito correto.

## Situação Atual

A sistemática atual de instrução no CATRE, possui alguns aspectos peculiares que, quando analisados, nos fornecem indícios do problema.

O estágio abrange uma longa seleção (5 meses), voando e empregando armamento na aeronave T-27-Tucano, visando retirar 33% da turma para o curso de piloto de caça.

Os demais prosseguem o treinamento na aeronave T-27 até o término do ano, quando serão classificados nas diversas Unidades Aéreas de emprego da FAB.

Do total de estagiários (100%), apenas 10,4% é classificado para Unidades Aéreas que empregam o T-27. Para as asas rotativas, 14,6%; para asa fixa multi-motor,<sup>4</sup> 51% e para caça 24%.<sup>5</sup>

3-Palestra proferida na Base Aérea Maxwell, Alabama-Universidade do Ar, USAF, em 1989; citada na ref. bibl. de nº 9.

4-Consideradas aqui as Unidades Aéreas das aviações de Transporte, Patrulhas, Busca e Salvamento, e Reconhecimento, que utilizam Anvs de asa fixa multi-motor, cuja base são as diferentes versões da Anv C-95 Bandeirante. Atualmente são: 1º-2º- 3º/7º, 1º/6º, 2º/10º, 1º/15ºGAv e 1º- 2º- 3º- 4º - 5º - 6º - 7º ETA.

5 - Fonte dos dados: 1º e 3º Seções do Estado-Maior do CATRE.

A ênfase na generalização faz com que todos voem a Anv. T-27, porém, retarda sobremaneira a formação dos pilotos das aviações de caça e de asas rotativas, bem como não fornece nenhum tipo de preparação para o piloto das demais aviações, baseadas no emprego de aeronaves multi-motor.

Com base neste contexto, fica nítida a dedicação da situação atual para as aeronaves de emprego de armamento e para a seleção ao curso de caça, ocasionando a distorção do conceito de piloto de combate, já citada.

A solução para tal questão passa, necessariamente, por um aspecto bastante difundido do ponto de vista gerencial da teoria da administração, qual seja, a especialização.

### Especialização

Na teoria da administração, a especialização é apontada como o meio de fazer um profissional conhecer o máximo de seu trabalho, com profundidade, sem perder a noção do conjunto e do processo total, tudo visando elevar ao máximo a competência.<sup>6</sup>

Sabe-se que a natureza da profissão militar e as responsabilidades desta para com a sociedade a que serve são tais que elevam a competência profissional ao nível de imperativo ético.<sup>7</sup>

O Ten.-Brig. Merrill A. McPeak, atual Chefe do Estado-Maior da USAF, apresentou a competência como um dos valores centrais de uma Força Aérea de qualidade, instando todos a trabalhar por ela.<sup>8</sup>

O fator tempo é outro aspecto relevante, apontado pela administração, pois a especialização deve ocorrer de forma oportuna, sem gastos de tempo desnecessários. Os objetivos devem ser atingidos sem atraso, sem demoras.

A competência será obtida, portanto, através da especialização adequada no tempo, sem perder de vista o processo como um todo, permitindo preparar todos os pilotos através de uma nova sistemática de instruir para o combate.

### Instruir para o Combate

A missão do CATRE foi muito bem definida e sintetizada por seu comandante, o Brig.-do-Ar Eden de Oliveira Asvolinsque, em uma expressão simples, porém de grande profundidade e responsabilidade: "INSTRUIR PARA O COMBATE".<sup>9</sup>

Considerando o conceito de piloto de combate e a necessidade de especialização para competência, a instrução para o combate deve focalizar 4 (quatro) linhas principais: Caça, Ataque, Asas Rotativas e Multi-Motor.<sup>10</sup>

6-Harold Koontz & Cyril O'Donnell, em "Princípios da Administração". ref.bibl.nº 7.

7-Lewis S. Sorley III, em "Competência como Imperativo Ético", National Defense University Press, Washington D.C., 1981; citado na ref. bibl. nº 11.

8- Discurso proferido na Base Aérea Maxwell, Alabama - Universidade do Ar, USAF, em 1992; citado na ref. bibl. de nº 11.

9- Discurso proferido no GITE, Natal -RN, em 1993, para o efetivo do Comando Aéreo de Treinamento.

10- Os termos "Ataque" e "Multi-Motor" não se enquadram nas aviações de emprego listadas pela DMA 1-1, Doutrina Básica da FAB.

Assim sendo, propomos que as turmas de estagiários do CATRE, após o término do Curso de Tática Aérea, sejam divididas em 4 (quatro) grupos, de acordo com as linhas citadas acima.

A seleção destes grupos seria feita por uma equipe de trabalho AFA-CATRE, considerando a vontade do piloto, seu desempenho no CFOAV e os interesses da FAB.

O grupo "Caça" seria destinado ao 2º/5º G Av para atingir a qualificação de Ala Operacional de Caça.

O grupo "Ataque" seria destinado ao 1º/5º GAv para atingir a qualificação final de Ala Operacional.

O grupo "Asas Rotativas" seria destinado ao 1º/11º GAv para atingir a qualificação de Piloto Básico ou Pilo-

to Operacional em UH-50.

O grupo "Multi-Motor" requer a reativação de estágio deste tipo no CATRE, para atingir a qualificação de Piloto Básico ou Piloto Operacional em C-95B.

Todos os grupos cumpririam seus estágios no período de abril a dezembro de cada ano, nas sedes das OM a que fossem destinados.

A formatura geral ocorreria em dezembro de cada ano, sendo os pilotos de combate distribuídos para as Unidades Aéreas de emprego da FAB, todos dentro da linha de correspondência de seus grupos.

O quadro abaixo apresenta uma visão gráfica da proposta deste trabalho:

		1º ANO		2º ANO
		1º SEMESTRE	2º SEMESTRE	
AFA	GITE CTAtAe	GRUPO 1 CAÇA (2/5 GAv)		3/10 e 1/4 GAv
		GRUPO 2 ATAQUE (1/5 GAv)		2 ELO 1/3 e 2/3 GAv
		GRUPO 3 MULTI-MOTOR (CATRE)		1-2-3/7, 1/6, 1/15, 2/10 GAv, 1a7 ETA
		GRUPO 4 ASAS ROTATIVAS (1/11 GAv)		1-2-5-7/8 GAv



Em uma análise prospectiva, é possível perceber vantagens na implementação desta proposta. Dentre elas, cabe ressaltar a redução do tempo de obtenção do piloto de combate pronto para operar.

Neste sistema de instrução, exatamente um ano após a formatura na AFA já possuiremos toda a turma pronta para operar nas Unidades Aéreas de emprego, carecendo apenas de pequena adaptação às missões e diferentes configurações de aeronaves.

Ocorrerá, também, a padronização da instrução para o combate em todas as áreas, uma vez que estarão sendo preparados pilotos para todas as aviações de combate, especializando-os sem perder de vista o processo geral e sem gasto de tempo desnecessário, levando à competência, valor central de uma Força Aérea de qualidade.

Como óbice, apresenta-se, inicialmente, a necessidade de reativação de um estágio em aeronave multi-motor no CATRE. Porém, devido ao reduzido número de alunos e ao fato de o CATRE já possuir dotação de 02 (duas) aeronaves C-95B, "Know-how" e um quadro de instrutores das mesmas, este obstáculo torna-se de fácil transposição.

O maior problema, no entanto, talvez resida no ceticismo e na reação às mudanças. Fruto, talvez, da incompreensão do verdadeiro conceito de piloto de combate, da incompreensão sobre a necessidade de especialização no tempo oportuno, de competência e de valores,

os quais não são obtidos da noite para o dia.

A nossa proposta de como instruir para o combate, sem a pretensão de ser a ideal, tenciona trazer todos à reflexão, o que tem ocorrido com a Nação Brasileira diante de conflitos modernos, como os apresentados no início deste artigo.

A efetivação desta proposta propiciará a padronização da formação básica inicial e a redução do tempo de obtenção do piloto de combate pronto para operar, especializando-o o mais cedo possível.

Ressalta-se, assim, a importância que esta sistemática tem para o Ministério da Aeronáutica, em função de sua ligação direta com a prontidão da FAB, pois, como dizia Douhet, pensador do Poder Aéreo, em "A Guerra no Ar".

*"... os países que forem apanhados despreparados para a próxima guerra perceberão, quando esta eclodir, que não só será demasiado tarde para se prepararem, mas que nem sequer poderão captar o seu sentido." ■*

---

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- 1 - BRASIL. Ministério da Aeronáutica. Comando Aéreo de Treinamento. Instrução para o planejamento dos cursos sob a responsabilidade do CATRE. Natal, 1994. (IC-001/A3).
- 2 - \_\_\_\_\_. Estado-Maior da Aeronáutica. Doutrina Básica da FAB. Brasília, 1989. (DMA 1-1).

- 3 - ———. Estado-Maior da Aeronáutica. Instrução sobre progressão operacional de oficiais aviadores. Brasília, 1994. (IMA 55-6).
- 4 - DOUHET, Giulio. La Guerre de L'Air. Tradução por Jean Romeyner. Paris, Les Ailes, 1932. 186 p.
- 5 - DREW, Dennis M. A Tempestade no Deserto como Símbolo: implicações da Guerra Aérea do Golfo Pérsico. Airpower Journal, Maxwell AFB, p. 2 - 12, primavera 1993.
- 6 - FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. Novo Dicionário da Língua Portuguesa. Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 1975. 1500 p.
- 7 - KOONTZ, Harold, O'DONNELL, Cyril. Princípios de Administração. Tradução por Albertino Pinheiro Jr. e Ernesto D'Orsi. São Paulo, Pioneira, 1971. 506 p.
- 8 - MAGER, Robert F, PIPE, Peter. Análise de Problemas de Desempenho. Tradução por Maria Ângela Vinagre de Almeida. Porto Alegre, Globo, 1983. 116 p.
- 9 - MEILINGER, Phillip S. O Problema de Nossa Doutrina de Poder Aéreo. Airpower Journal, Maxwell AFB, p.13-21, primavera 1993.
- 10-MENDEZ, José Sanchez. A Contribuição da Guerra das Malvinas para a Doutrina Aérea Moderna. Airpower Journal, Maxwell AFB, p. 9 -16, 1. trim. 1994.
- 11-ROBERTS, Alexander B. Valores Centrais em uma Força Aérea de Qualidade: O Desafio à Liderança. Airpower Journal, Maxwell AFB, AFB, p. 80 - 94, 1. trim. 1995.
- 12-ULLMAN, Bruce L. Desenvolvimento Profissional de Oficiais para Tenentes. Airpower Journal, Maxwell, AFB, p. 22 - 45, primavera 1993.
- 13-VINCENT, Gary A. No Ciclo de Decisões: Superioridade em Comando e Controle. Airpower Journal, Maxwell AFB, p. 81 - 92, primavera 1993.
-