



A ATUAL IMPORTÂNCIA DOS NAVIOS AERÓDROMOS DE PEQUENO PORTE

UMA RESSIGNIFICAÇÃO DE SEU EMPREGO NO TEATRO DE OPERAÇÕES MODERNO

FOTO: Lance Cpl. Dana Beesley

 Capitão-Tenente VINICIUS RODRIGUES **TRAVASSOS ALVES**

 Comandante - NAsh Tenente Maximiano
 Aperfeiçoado e Máquinas

INTRODUÇÃO

Na história das grandes batalhas no mar, o legado dos “NAe” – Navios Aeródromos –, formidáveis máquinas de guerra capazes de projetar significativo poder de uma nação em qualquer parte do globo – iniciou-se ainda durante a Primeira Guerra Mundial (1914-1918), com o embrionário Porta-Aviões “Argus” da Marinha Britânica. Mesmo não tendo sido colocado em ação na Flotilha Real durante o conflito marítimo mencionado, este poderia ter desempenhado papel decisivo e revolucionário no que tange à tática naval e ao equilíbrio do poder combatente naquela época. A importância desses navios com larga capacidade aérea foi presumida pela prematura corrida armamentista de nações como EUA e Japão, logo após a Primeira Grande Guerra, e, comprovada, durante a sua atuação nos conflitos da Segunda Guerra Mundial (1939-1945).

A ala aérea embarcada, complemento indissolúvel dos porta-aviões, pairou por diversos empregos na linha do tempo. Previamente, com desempenhos mais passivos, as aeronaves serviam apenas como alarme antecipado de frotas inimigas a serem destruídas pelos poderosos e armados cruzadores. Posteriormente, transformaram-se em vetores, não só de esclarecimento, como, principalmente, de ataque, a exemplo do Conflito Naval do Mar de Coral (1942), considerado a primeira batalha entre NAe da história. Nessa revolucionária batalha, escoltas opostas com grande capacidade de fogo tiveram poucas oportunidades de terem navios capitânicos inimigos dentro do raio de destruição de seus armamentos fixos, cabendo aos porta-aviões oponentes realizarem operações de ataque sem nunca se alcançarem visualmente no horizonte. Atualmente, em doutrinas modernas, os esquadrões de aeronaves embarcadas tornaram-se corresponsáveis por cumprir

todas as missões anteriores citadas, somadas à efetiva defesa aérea de seu centro de comando/controlado flutuante e navios orbitantes do “CSG” – *Carrier Strike Group*.¹ Constitui-se, assim, grande tarefa que, a princípio, somente poderia ser assimilada proporcionalmente pelos desejados convoos dos super porta-aviões operados por poucas nações.

UM NOVO HORIZONTE

Porém, algo novo desponta nas doutrinas navais mais atuais. Nova vertente começa a crer que, devido ao grande valor dessas unidades, sua importância e seu avanço tecnológico, novo elemento capaz de operar com menor número de aeronaves surge no teatro de operações com papel tão importante quanto os supernavios porta-aviões de numerosas alas aéreas. Os “CLV” – *Lighth Carriers*² – aparecem, no presente, como tendência e solução para uma guerra cada vez mais distribuída, interligada e remotamente coordenada, dado ao evolutivo incremento dos alcances e do poder de destruição dos armamentos e sensores, não só embarcados em navios e aviões como também em bases em terra. Alvo de críticas de intelectuais e estrategistas navais no passado recente, em função de seu limitado tamanho de convés e reduzida ala aérea embarcada não proporcionarem níveis de autossuficiência e autodefesa necessários contra ataques simultâneos, hoje, com advento dos drones e aeronaves “STOVL”³ – *Short Take-Off and Vertical Landing aircraft* – de esclarecimento, patrulha e ataque, os CLVs já podem proporcionar relevante parcela de poder de fogo para grupos-tarefas destacados em área avançada sob ameaça A2/AD⁴ – *Anti-Access/Area Denial* em expansão.

Como prováveis catalisadores para a revisão estratégica, podemos enumerar três fatores de maior destaque: primeiramente, o peso observado na manutenção dos excedentes e esgotados vasos de guerra lançadores de aeronaves construídos antes do último conflito mundial e ainda operados por poucas marinhas; em segundo, os elevados custos de construção e comissionamento discrepantes entre os grandes novos navios aeródromos e os de menor porte; por último, a crescente mentalidade de missões e tratados bélicos internacionais que complementam deficiências de poder combatente de esquadras aliadas. Cada fator parece contribuir para esvaziar o ímpeto por supernavios em marinhas tradicionais. Nesse momento,

tal meio, de dimensões colossais, deixa de ser o protagonista imprescindível e diferencial de guerra e passa a exercer, de certa forma, em grande frota inserida em um hipotético conflito global, responsabilidades compartilhadas e interligadas a outras unidades de menor valor que se opõem a uma ameaça.

Autoridades navais e cientistas estadunidenses, subsidiados por relatórios e estudos de alto nível como o produzido pelo instituto RAND⁵, acreditam que três CVLs poderiam operar e manter tantas aeronaves em um ambiente contestado quanto um “CVN” – *Nimitz-class nuclear-powered supercarrier* – a um custo relativamente menor. Em números, enquanto o mais novo super porta-aviões da Marinha Americana, o USS Gerald R. Ford (CVN-78), custará ao contribuinte mais de US\$ 15 bilhões e levou oito anos para ser construído, navios de convoos menores e compatíveis com a aeronave F-35B de decolagem e pouso verticais, como exemplo a classe de navio Wasp, custam cerca de US \$ 1,5 bilhão e levam dois anos para serem construídos. Considerando a afirmativa defendida pelo Capitão Wayne Hughes da reserva da Marinha dos EUA, em sua 3ª edição do livro *Fleet Tactics and Naval Operations*, de que um comandante de força está “melhor com duas vezes mais meios navais do que com a metade desse número de meios com dobro de poder de fogo efetivo”,⁶ provavelmente, no futuro próximo, o emprego dos navios aeródromos no teatro de operações e as prioridades de construção desses meios podem sofrer uma renovação estratégica.



FOTO: www.daydaynews.cc



Em 2019, o Corpo de Fuzileiros Navais dos Estados Unidos realizou o primeiro exercício operativo empregando o conceito de *Lightning Carrier* a partir de navios de assalto anfíbio com jatos F-35B *Lightning II Joint Strike Fighter* embarcados. A experiência mostrou que a furtividade desse tipo de vetor aéreo, seus sensores embarcados e a crescente evolução dos armamentos/configurações de voo disponíveis tornaram o binômio Navio-Aeronave extremamente eficaz nos desdobramentos de um conflito, podendo enfraquecer defesas além das linhas de antiacesso inimigas ou em terra.

O Japão, país que no passado já foi o maior e mais poderoso Poder Naval de ataque baseado em porta-aviões do mundo, mas, devido à sua constituição pós-guerra, reduziu sua frota naval a uma força de autodefesa, é um dos países que recentemente, mesmo sob fortes críticas políticas internas, decidiu converter seus dois navios porta-helicópteros IZUMO e KAGA em porta-aviões de pequeno porte. Operando com aeronaves F35B e Osprey-22, a *Japan Maritime Self-Defense Force* (JMSDF) estima que os conveses de voo modernizados terão espaço suficiente para pelo menos 13 aeronaves STOVL de asa fixa para defesa e ataque aéreo, que serão complementadas por um pequeno número de helicópteros com recursos de busca, esclarecimento, alertas eletrônicos/aéreos antecipados, resgate e antissubmarino. Os navios, após a conversão, apesar de não possuírem uma capacidade larga de lançamentos e recolhimentos de aeronaves em pouco espaço de tempo assim como os supernavios, poderão executar missões de elevada versatilidade, inseridas em um contexto de apoio mútuo com forças americanas.

A Marinha do Brasil, ao converter seu recém incorporado porta-helicópteros em navio aeródromo multipropósito, explorando sua capacidade futura em operar com aeronaves

que não necessitem de convoos de grande porte e criar o primeiro Esquadrão de Aeronaves Remotamente Pilotadas de Esclarecimento (EsqdQE-1), mesmo sem definir com detalhes qual meio aéreo e plataforma de lançamento pretende utilizar para o emprego aeronaval de ataque e interceptação de asa fixa em raios de ação mais extensos da Amazônia Azul, já guina seguindo as águas da tendência mundial, detendo agora a capacidade de utilizar Aeronaves Remotamente Pilotadas em áreas distantes do litoral, com missões de reconhecimento, vigilância e inteligência além do horizonte radar de seus meios disponíveis. Os atuais modelos ScanEagle, adquiridos no último ano, devem começar a operar no segundo semestre de 2021 no Brasil e contarão com conta corrente no ar prevista de até 18 horas, teto de operação acima de 5.000 metros, sensores óticos e atualizado link de dados criptografados. Ainda que embrionária seja a nova fase da aviação naval, aguarda-se com grande expectativa a inserção prática do Navio Aeródromo Multipropósito “Atlântico”, provavelmente como Navio de Controle de Área Marítima (NCAM), para saber as reais capacidades e tarefas possíveis a serem desempenhadas pelas novas aeronaves em pleno funcionamento, não só em comissões nacionais como também internacionais.

Conforme relatório anual de 2020 do Departamento de Defesa ao Congresso dos EUA sobre o poder militar chinês, a Marinha do Exército de Libertação Popular, nos dias atuais, tornou-se a maior força naval do mundo. Com aproximadamente 350 navios disponíveis na época do relatório e outras dezenas de belonaves lançadas no ano de 2021, os chineses, apesar de possuírem uma esquadra de menor tonelagem e menor número de supernavios aeródromos, parecem apostar que a tendência da estratégia naval do futuro será baseada em navios de menor porte e em grande quantidade. Em suma, um pensamento industrial-naval antigo que remete talvez

aos períodos das grandes guerras com acelerada e numerosa produção de navios mais modestos tecnologicamente, porém, reconstruído no presente pelos chineses, pois, agora, dispõe de possibilidade futura de modernização de meios sem necessitar estimar a perda de cascos em batalha, e goza de largo lapso de tempo proporcionado pelo período de paz.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Todos os exemplos e investimentos evidenciam uma mudança de pensamento estratégico e tático de forças navais no globo sobre as capacidades de navio aeródromos de pequeno porte e novas aeronaves. Mesmo que ainda não testado em conflito, a perspectiva é que o emprego de navios menores e dispersos no lugar de compactos grupos de ataque tradicionais poderá ter a capacidade de saturar o teatro de operações, fornecer melhores pontos de captação de informações inimigas e aumentar a capacidade de apoio logístico móvel de uma esquadra. Uma situação que pode forçar a ameaça a resolver problemas de multieixos e priorizar o emprego de seus meios sob tensão e em pouco tempo de reação, dificultando simples tomadas de decisões mesmo amparadas por sensores modernos de grande alcance e processadas por complexos computadores de inteligência artificial.

Cobiçado meio de projeção aérea que muitas forças navais ainda almejam ter em sua flotilha, bastião do tradicional sentido de poder aeronaval, os grandes e pequenos porta-aviões, escoteiros ou agrupados, ainda sustentam grande importância no cenário atual. Pela arma naval, que por si só representa em qualquer proporção de convoo, deverá ser empregada tradicionalmente e inserida no corpo principal, ou existirão outros empregos ou destaques ainda não previstos na história dos conflitos no mar? Somente a utilização efetiva desse tipo de meio em batalhas responderá qual estratégia, tática e meio será mais eficaz. Uma situação para a qual devemos nos preparar e estar atentos aos movimentos navais, contudo almejando nunca obter tais respostas em um conflito envolvendo qualquer nação.

NOTAS:

1. *Carrier Strike Group (CSG)*: é uma formação operacional da Marinha dos Estados Unidos. É composto por cerca de 7.500 pessoas, um porta-aviões, pelo menos um cruzador, um esquadrão de destróieres de pelo menos dois destróieres e/ou fragatas e uma ala aérea de porta-aviões de 65 a 70 aeronaves. Um grupo de ataque de porta-aviões também, ocasionalmente, inclui submarinos, navios de logística acoplados e um navio de abastecimento.

2. *Light Aircraft Carrier*: é um porta-aviões menor do que os superporta-aviões. A definição precisa do tipo varia de acordo com o país; os porta-aviões leves normalmente têm um complemento de aeronaves com apenas metade ou dois terços do tamanho de um porta-aviões de frota de tamanho normal.

3. *Short Take-Off and Vertical Landing aircraft*: é uma aeronave capaz de decolar em convéses de voos curtos e pousar verticalmente.

4. *A2/AD - Anti-Access/Area Denial*: antiacesso/negação de área (A2/AD) é um dispositivo ou estratégia defensiva usada para evitar que um adversário ocupe ou atravesse uma área de terra, mar ou ar.

5. The RAND Corporation é uma organização de pesquisa que desenvolve soluções para os desafios das políticas públicas para ajudar a tornar as comunidades em todo o mundo mais seguras e protegidas, saudáveis e prósperas. A RAND é uma organização sem fins lucrativos, apartidária e comprometida com o interesse público.

6. No original, "better off with twice as many units of force than units with twice the rate of effective fire power".

REFERÊNCIAS:

BRING back the CLVs. *Proceedings*, Maryland, jun. 2019. Disponível em: <https://www.usni.org/magazines/proceedings/2019/june/bring-back-clvs>. Acesso em: 1 maio 2021.

DISTRIBUTED Maritime Operations Will Demand 'Lightning Carriers'. *Proceedings*, Maryland, jun. 2020. Disponível em: <https://www.usni.org/magazines/proceedings/2020/june/distributed-maritime-operations-will-demand-lightning-carriers>. Acesso em: 1 maio 2021.

GALANTE, Alexandre. Marinha do Brasil cria o 1º Esquadrão de Aeronaves Remotamente Pilotadas de Esclarecimento. *Poder Naval*, [s.l.], 2021. Disponível em: <https://www.naval.com.br/blog/2021/04/07/marinha-do-brasil-cria-o-1o-esquadrao-de-aeronaves-remotamente-pilotadas-de-esclarecimento-2/>. Acesso em: 1 maio 2021.

MARINHA DO BRASIL. Escola de Guerra Naval. *Princípios de estratégia marítima*: o poder marítimo em ação. Rio de Janeiro: EGN, 2020. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/egn/sites/www.marinha.mil.br/egn/files/Estrat%C3%A9gia%20-%20Princ%C3%Adpios%20de%20Estrat%C3%A9gia%20Mar%C3%Adtima.pdf>. Acesso em: 1 maio 2021.

MARINHA DO BRASIL. Estado-Maior da Armada. *Plano Estratégico da Marinha (PEM 2040)*. Brasília, DF: EMA, 2020. Disponível em: https://www.marinha.mil.br/sites/all/modules/pub_pem_2040/arquivo.pdf. Acesso em: 1 maio 2021.

RUBEL, Robert C. The future of the future of aircraft carriers. *Naval War College Review*, [s.l.], n. 64, 2011. Disponível em: <https://digital-commons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?referer=https://www.google.com/&httpsredir=1&article=1551&context=nwc-review>. Acesso em: 1 maio 2021.



FOTO: Petty Officer 2nd Class Anthony J Rivera