

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC EDUARDO WILMERS DE MEDEIROS

O CONJUGADO ANFÍBIO BRITÂNICO NO CONFLITO DAS FALKLANDS (1982):

Comando e Controle e seus reflexos no Apoio Aéreo Aproximado

Rio de Janeiro

2021

CC EDUARDO WILMERS DE MEDEIROS

O CONJUGADO ANFÍBIO BRITÂNICO NO CONFLITO DAS FALKLANDS (1982):

Comando e Controle e seus reflexos no Apoio Aéreo Aproximado

Dissertação apresentada à Escola de Guerra Naval, como requisito parcial para a conclusão do Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores.

Orientador: CMG (RM1-FN) Antonio Carlos Rodrigues Martins

Rio de Janeiro
Escola de Guerra Naval
2021

AGRADECIMENTOS

O presente trabalho não poderia ser concluído sem a orientação do meu caminho inicial a percorrer, pelo meu instrutor de Metodologia do C-EMOS, CF (RM1) Ohara Barbosa Nagashima, sem o apoio e críticas construtivas de meu pai, CMG (Ref.) Roberto Carvalho de Medeiros e sem as necessárias correções de rumo do meu orientador, CMG (RM1-FN) Antonio Carlos Rodrigues Martins. À minha esposa Dulce, minha gratidão pela paciência e apoio que me concedeu, incentivando-me no exercício da produção de minha monografia dissertativa.

Recebam todos, portanto, minha profunda gratidão, por terem colaborado comigo para a execução de um trabalho no qual não faltou dedicação para a sua concepção, pesquisa, elaboração e conclusão.

RESUMO

O Comando e Controle (C2) britânico exercido no Teatro de Operações das Falklands (1982) provocou reflexos no Apoio Aéreo Aproximado da Força Naval do Reino Unido. A interação entre os principais atores envolvidos (comandantes) durante as Operações Anfíbias, fruto da estrutura de comando empregada e dissonância doutrinária referente a aspectos de emprego da aviação de ataque, foi complexa. O Apoio Aéreo Aproximado, em suporte ao fogo e movimento das tropas durante a fase de Assalto Anfíbio, a Operação *Sutton*, foi limitado quanto às suas possibilidades de emprego. Nesse contexto, o presente trabalho tem como propósito verificar a dicotomia entre realidade e doutrina, apontando as possíveis causas da eventual não aderência aos preceitos doutrinários da *Royal Navy* no que diz respeito à aplicação do Apoio Aéreo Aproximado. Para isso, este autor valeu-se do exame de interações entre os principais comandantes de Grupos-Tarefa empregados na Operação *Sutton*, quinta fase da Operação *Corporate*, sob a perspectiva da aviação de ataque da Força Naval britânica, tendo sido utilizado, no presente trabalho, o desenho de pesquisa de confronto entre realidade e doutrina (substituindo a teoria).

Palavras-chave: Britânico. Comando e Controle. Doutrina. Apoio Aerotático. Apoio Aéreo Aproximado. Conjugado Anfíbio. Operação Anfíbia. Tarefa. Tropa. *Harrier*.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Estrutura de comando da Operação <i>Corporate</i>	55
Figura 2 – As Ilhas Falklands em 1982	56
Figura 3 – Bases de Operações Aéreas (FOB) em São Carlos, <i>Old Creek</i> e <i>Pollock's</i>	57
Figura 4 – <i>Harriers GR.3</i> e <i>Sea Harriers FRS.1</i> a bordo do <i>HMS Hermes</i>	58
Figura 5 – Caças-bombardeiros <i>Harrier</i> operando na FOB de São Carlos	59

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AOA –	Área do Objetivo Anfíbio
ATO –	<i>Air Tasking Order</i>
BAe –	<i>British-Aerospace</i>
CAS –	<i>Close Air Support</i>
CFN –	Corpo de Fuzileiros Navais
CGT –	Comandante de Grupo-Tarefa
CINCFLEET –	<i>Commander-in-Chief Fleet</i>
ComForDbq –	Comandante da Força de Desembarque
ComForTarAnf –	Comandante da Força-Tarefa Anfíbia
ComTO –	Comandante do Teatro de Operações
ComTOM –	Comandante do Teatro de Operações Marítimo
CP –	Cabeça-de-Praia
CS-ONU –	Conselho de Segurança da Organização das Nações Unidas
C2 –	Comando e Controle
DOD –	<i>Department Of Defense</i>
EVAM –	Evacuação Aeromédica
FAA –	<i>Fleet Air Arm</i>
FOB –	<i>Forward Operating Base</i>
FOF –	<i>Flotilla Officer Flag</i>
ForDbq –	Força de Desembarque
ForTarAnf –	Força-Tarefa Anfíbia
FT –	Força-Tarefa
GAA –	Guia Aéreo Avançado

GT –	Grupo-Tarefa
JFC –	<i>Joint Force Command</i>
LFC –	<i>Land Force Command</i>
MAA –	Míssil Ar-Ar
MAS –	Míssil Ar-Superfície
MD –	Ministério da Defesa
MNT –	Movimento Navio-Terra
MSA –	Míssil Superfície-Ar
NDCC –	Navios de Desembarque de Carros de Combate
NDD –	Navios de Desembarque-Doca
NTrT –	Navios de Transporte de Tropas
OLigAv –	Oficial de Ligação de Aviação
OPCON –	<i>Operational Control</i>
OAS –	<i>Offensive Air Support</i>
OTA –	Ordem de Tarefa Aérea
PAC –	Patrulha Aérea de Combate
PDV –	Programa Diário de Voo
RAF –	<i>Royal Air Force</i>
RFA –	<i>Royal Fleet Auxiliary</i>
Ro-Ro –	<i>Ro-On Ro-Off</i>
RU –	Reino Unido
SSC –	<i>Single Service Command</i>
TOM –	Teatro de Operações Marítimo
USMC –	<i>United States Marine Corps</i>
V/STOL –	<i>Vertical/Short Take-Off and Launch</i>

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	8
2	DOCTRINA	11
2.1	ESTUDOS ACERCA DO APOIO AEROTÁTICO	11
2.2	O APOIO AÉREO APROXIMADO	15
2.3	TECNOLOGIAS INOVADORAS E REFLEXOS DOUTRINÁRIOS	16
2.4	A EVOLUÇÃO DO COMANDO E CONTROLE NO CONJUGADO ANFÍBIO	18
2.5	A DOCTRINA DE C2 DA <i>ROYAL NAVY</i> NO CONFLITO DAS FALKLANDS	20
2.6	O <i>FLEET AIR ARM</i> E O <i>NAVAL AIR SUPPORT DOCTRINE</i>	22
3	A FORÇA NAVAL BRITÂNICA	25
3.1	A FORÇA-TAREFA 317.....	25
3.2	O TEATRO DE OPERAÇÕES MARÍTIMO DAS FALKLANDS	27
3.3	A FORMAÇÃO DO CONJUGADO ANFÍBIO BRITÂNICO	27
4	O COMPONENTE AEROTÁTICO E O C2 NA OPERAÇÃO <i>SUTTON</i>	29
4.1	INFLUÊNCIAS DA ÁREA DO OBJETIVO ANFÍBIO	29
4.2	O <i>OFFENSIVE AIR SUPPORT</i> DA <i>ROYAL NAVY</i>	30
4.2.1	Emprego de helicópteros	30
4.2.2	O Esquadrão Nº 1 da <i>Royal Air Force</i>	33
4.3	C2 E O <i>OFFENSIVE AIR SUPPORT</i>	38
4.4	SELEÇÃO DE PRINCÍPIOS DE GUERRA PELA FORÇA NAVAL BRITÂNICA ..	39
5	REALIDADE <i>VERSUS</i> DOCTRINA: C2 E APOIO AEROTÁTICO	41
5.1	INTERAÇÃO NAVIO-AERONAVE-TROPA	41
5.2	ASSESSORIA DE ESTADO-MAIOR	42
5.3	CONSIDERAÇÕES SOBRE O SISTEMA DE C2 BRITÂNICO	43
5.4	CONSIDERAÇÕES SOBRE ASPECTOS DOUTRINÁRIOS DA OPERAÇÃO	44
5.5	RELAÇÕES ENTRE COMANDOS E <i>NAVAL AIR SUPPORT</i>	45
5.6	A INEXISTÊNCIA DO JC E JFC: REFLEXOS	46
6	CONCLUSÃO	48
	REFERÊNCIAS	53

1 INTRODUÇÃO

A 2 de abril de 1982, a Argentina invadiu as Ilhas Falklands, território ultramarino britânico e possessão do século dezenove, localizada no Atlântico Sul. No início dos anos oitenta, o cargo de Primeiro-Ministro do Reino Unido (RU) era exercido por Margareth Thatcher (1925-2013), política da ala conservadora inglesa. Após a invasão pelos argentinos, os quais reclamavam a posse das ilhas, Thatcher ordenou firme e rapidamente a retomada das Falklands, fracassada a via por meios diplomáticos para a resolução do conflito originado com a invasão, tendo optado, desta forma, pelo uso da força, legitimada pela Resolução 502 do Conselho de Segurança da Organização das Nações Unidas (CS-ONU). Nascia a Operação *Corporate*.

A formação de uma *Naval Task Force* (Força-Tarefa Naval) britânica era urgente e os meios, reunidos, deveriam realizar um grande deslocamento até a região do Teatro de Operações Marítimo (TOM), a aproximadamente sete mil milhas náuticas de distância do território do RU. De modo a retomar o controle das ilhas ocupadas pelos argentinos, foi decidido que o desembarque de tropas seria necessário, o que viria a ser a Operação *Sutton*, quinta fase da Operação *Corporate*.

A Operação Anfíbia a ser realizada contava com meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais britânicos, bem como de aeronaves e pessoal da *Royal Air Force* (RAF), e do *British Army*. Desta forma, na condição de Operação Conjunta, havia o desafio de se colocar em prática um Comando e Controle (C2) que permitisse o correto emprego dos meios nas diversas tarefas que se fizeram necessárias.

O arranjo de C2 nos níveis estratégico e operacional para o TOM das Falklands foi uma das primeiras providências tomadas pelo Ministério da Defesa (MD) britânico. O Gabinete de Guerra do RU emitiu diretrizes gerais de alto nível aos seus comandantes, tendo concentrado

as decisões do escalão político-estratégico naquele ministério, em Londres. (REINO UNIDO, 1996). Tal decisão trouxe reflexos no C2 a nível operacional, repercutindo nas tarefas afetas ao componente aéreo de combate do Conjugado Anfíbio¹ no conflito das Falklands, em 1982, mormente nas tarefas de Apoio Aéreo Aproximado.

Desta forma, a pesquisa realizada referente ao presente trabalho teve como base o exame das interações ocorridas no C2 entre os principais comandantes dos Grupos-Tarefa (GT) da Operação *Sutton*, sob a perspectiva da aviação de ataque ao solo, embarcada nos navios da *Royal Navy* (marinha britânica), ou operando a partir de bases em terra. Espera-se, por ocasião do exame de evidências contidas nas bibliografias em referência, identificar as influências e reflexos que a estrutura de C2 daquela Força Naval causou no componente aéreo de combate do seu Conjugado Anfíbio, tendo como período considerado os meses de abril a junho de 1982, dentro do qual ocorreu o Assalto Anfíbio da Baía de São Carlos (21 e 25 de maio daquele ano).

Assim, o propósito central do presente trabalho é verificar a dicotomia entre realidade e doutrina quanto ao C2 e seus reflexos no emprego do Apoio Aerotático, especificamente no Apoio Aéreo Aproximado britânico, nos momentos iniciais, no transcurso e imediatamente após o Assalto Anfíbio na Baía de São Carlos.

Quanto ao desenho de pesquisa sugerido para o trabalho, este autor empregou o confronto “realidade *versus* teoria²”, tendo como referências doutrinas vigentes à época, acerca de C2 e Apoio Aéreo Aproximado, bem como recursos bibliográficos referentes a alguns dos principais atores (comandantes) que participaram da operação de retomada das ilhas.

O presente trabalho está estruturado em seis capítulos, iniciando-se com esta breve introdução. De modo a atingir o propósito supracitado, o capítulo dois se prestará a apresentar

¹ Diz respeito ao “conjunto de meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais prontos para cumprir missões relacionadas à projeção de poder sobre terra” (BRASIL, 2017, p. A-7).

² A doutrina, tanto para C2 quanto para Apoio Aéreo Aproximado, substituiu a teoria no presente trabalho.

a evolução da doutrina de Apoio Aerotático³ na literatura militar mundial, desde as primeiras concepções de emprego de bombardeio e tarefas de Reconhecimento, na Primeira Guerra Mundial (1914-1918), até as vésperas do conflito com a Argentina nas Falklands (1982), focando nos preceitos doutrinários da *Royal Navy*. Serão examinadas, brevemente, as principais estruturas de C2 em Operações Anfíbias, bem como aquelas adotadas pela Força Naval britânica durante o conflito.

O capítulo três apresentará, por sua vez, a criação da Força-Tarefa 317, a formação do Conjugado Anfíbio britânico e o TOM no qual estava inserido a Operação *Sutton*. Já o capítulo quatro trará em seu conteúdo informações acerca do emprego dos meios aeronavais nas tarefas de Apoio Aéreo Aproximado, enquanto que o capítulo cinco fará o confronto entre doutrina e realidade. Por fim, no capítulo seis, constarão a conclusão, considerações finais e lavra pessoal deste autor quanto ao tema.

³ O Apoio Aerotático divide-se em Apoio Aéreo Aproximado e Afastado. O Apoio Aéreo Afastado não será abordado.

2 DOUTRINA

Segundo o historiador francês Hervé Coutau-Bégarie (1956-2012), em sua obra *Tratado de Estratégia*, a teoria tem como propósito o detalhamento de ideias conceituais que poderão transformar-se em conhecimento futuro, válido para o senso comum, em qualquer lugar, a qualquer tempo. Por sua vez, no que tange à conceituação do termo doutrina, o general francês Ferdinand Foch (1851-1929) tinha a crença de que o pensamento doutrinário possui um sentido que vem da análise e da seleção de informações oriundas de uma série de teorias existentes (COUTAU-BÉGARIE, 2010).

Este autor entende que a doutrina se vale da produção de conhecimentos a partir da experiência, da vivência acerca de um tema específico. Desta forma, compreendendo a distinção entre teoria e doutrina, a escolha do pensamento doutrinário⁴ prevalecerá neste trabalho, a fim de dar suporte ao confronto com a realidade dos acontecimentos transcorridos no conflito entre britânicos e argentinos pela posse das Ilhas Falklands⁵, em 1982.

2.1 ESTUDOS ACERCA DO APOIO AEROTÁTICO

O pensamento estratégico relevante acerca do emprego da aviação militar teve início após o fim da Primeira Guerra Mundial (1914-1918). Estes estudos seguiram, inicialmente, por dois caminhos não tão distintos entre si, e com razoável complementaridade: o do bombardeio e o do combate aéreo, ambos incipientes, dadas as limitações tecnológicas dos primeiros anos do século vinte.

O conceito de “Poder Aéreo” viria a sofrer naturais e esperadas evoluções ao longo da história, principalmente, como consequência do desenvolvimento tecnológico. A abordagem

⁴ As doutrinas apresentadas no capítulo dois do presente trabalho possuem, portanto, o caráter de verdades incontestes. Assim, os questionamentos que surgirão ao final do capítulo dois não terão o sentido de levantar hipóteses acerca dos pensamentos doutrinários apresentados, mas sim de auxiliar no confronto entre “realidade *versus* doutrina”, ou seja, na verificação entre o “que foi feito e o que deveria ter sido feito”.

⁵ Conhecidas pelos argentinos como Ilhas Malvinas.

inicial da ideia de “Poder” da arma aérea viria do “bombardeio decisivo” e posteriormente da “aviação como elemento de cooperação”.

Considerações acerca da destinação dos aviões como arma definitiva, segundo preconizavam Giulio Douhet (1869-1930) e Arthur Harris (1892-1984)⁶, seriam refutadas pelo italiano Amedeo Mecozzi (1892-1971), que enxergava no avião apenas um meio promissor para a cooperação e suporte às verdadeiras e derradeiras batalhas enfrentadas pelas marinhas e exércitos, suplantando as dimensões tradicionais do mar e da terra (COUTAU-BÉGARIE, 2010).

A doutrina de emprego da arma aérea, entretanto, não poderia seguir desacompanhada, com o passar dos anos. Ela seria necessária em conjunto com o estudo acerca das relações e processos de C2, mormente em teatros de elevada atrição⁷, como é o caso de um Apoio de Fogo durante uma conquista de Cabeça-de-Praia (CP) em uma Operação Anfíbia.

Dentre os pensadores que debatiam sobre o emprego militar do avião em apoio às operações navais e terrestres, destacava-se como representante da escola da “aviação de cooperação” o já citado general italiano Mecozzi. Crítico de Douhet, o general Mecozzi afirmava que a aviação seria complementar e nunca protagonista. Os primeiros debates tendo a aviação como arma de apoio aos combates terrestres, oriundos das ideias de Mecozzi, valeram-se de experiências acerca do uso de aviões para Operações de Esclarecimento, Combate Aéreo (*dogfight*) e do incipiente emprego de bombardeio nas linhas inimigas ao fim da Primeira Guerra Mundial (1914-1918).

Nos anos posteriores ao término da Grande Guerra, no início do século vinte, o general britânico Hugh Trenchard (1873-1959) idealizou o conceito de “Controle do Ar”, que

⁶ Giulio Douhet foi um general italiano, criador da obra “O Domínio do Ar” (1920) e teórico do Poder Aéreo, enquanto Sir Arthur Travers Harris foi marechal da Força Aérea Real (*Royal Air Force*), conhecido como *Bomber Harris*, e um aplicador controverso da teoria do bombardeio estratégico douhetiano durante a Segunda Guerra Mundial (1939-1945).

⁷ Diminuição do poder combatente de uma força, causado pela perda de pessoas e bens (REINO UNIDO, 1996).

seria o uso do poder como forma de policiamento dos domínios imperiais do Reino Unido (CROUCH, 2008). Já nos Estados Unidos da América (EUA), o Coronel William Mitchell (1879-1936), grande defensor do bombardeio e do emprego da arma aérea pela aviação naval, enxergava os aviões, também, como “meios de observação” (Esclarecimento) e de ataque ao solo, os quais seriam úteis para repasse de informações táticas às tropas em terra. Todavia, ainda não havia procedimentos doutrinário do apoio de fogo à tropa em movimento, o que viria acontecer anos depois, ao final dos anos trinta, por ocasião da Segunda Guerra Mundial (1939-1945)⁸.

A década de trinta, período no qual o conhecimento aeronáutico em relação à engenharia de construção e possibilidades de emprego do avião já estavam mais amadurecidos, experimentou uma evolução doutrinária da arma aérea em interação com a tropa, principalmente na União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS) e na Alemanha, bem no âmbito de suas forças aéreas⁹. Foi justamente neste período, entre as duas guerras, e nessas duas nações, que nasceu o conceito de Arte Operacional¹⁰, o qual se beneficiou de uma gama maior de possibilidades de emprego de aeronaves, haja vista novos projetos aeronáuticos que surgiam na Europa e nos EUA.

Os principais construtores durante a década de trinta eram a *Westland*, *Armstrong-Siddeley* e *Bristol*, no RU. Na Alemanha, a *Fokker*, de origem holandesa, já se consolidava, ao passo que a estadunidense *Curtiss* crescia, acompanhada de suas conterrâneas *Wright-Martim* e *Boeing*. Posteriormente, viriam muitas outras, como a *Dornier*, *Focke-Wulf*, *Junkers* e *Messerschmitt*, todas alemãs (CROUCH, 2008), que teriam oportunidade (principalmente a

⁸ Durante a invasão da Polônia (1939) pela Alemanha de Adolf Hitler e durante a campanha estadunidense no Pacífico (1941-1945).

⁹ A aviação naval existente nas marinhas da época (década de trinta e quarenta) não previa um conceito amadurecido de Apoio Aéreo Aproximado (*Close Air Support (CAS)*) às tropas em Operações Anfíbias.

¹⁰ Equivale a um nível de comando situado entre o nível estratégico e tático, associado a um Teatro ou Área de Operações nos quais uma série de campanhas sucessivas estão conectadas entre si (VEGO, 2008).

fabricante *Junkers*) de mostrar seus produtos durante a *Blitzkrieg*¹¹ alemã.

O conceito de “guerra relâmpago” foi colocado em prática a partir da invasão da Polônia pelos alemães, em setembro de 1939. Tal tipo de combate dinâmico configurou-se como previsão do que viria a ser o futuro Apoio Aéreo Aproximado e o emprego eficiente de diferentes armas em integração: a infantaria, a cavalaria moderna¹² e a aviação tática¹³, sob uma estrutura de C2.

A partir do sucesso da “guerra relâmpago”, começaram a surgir novas doutrinas de *Close Air Support* por parte de forças aéreas, exércitos e marinhas ao redor do mundo, tendo evoluído principalmente no Teatro de Operações do Pacífico, durante a Segunda Guerra Mundial (1939-1945), após a sangrenta Batalha de Guadalcanal (1942-1943), no qual foi forjado o CAS no Corpo de Fuzileiros Navais estadunidenses.

Durante a Guerra da Coreia (1950-1953) o trinômio “Navio-Aeronave-Tropa” esteve fortemente presente por meio de ações aeronavais de caças-bombardeiros a jato *Grumman F9F-2P Panther* e bombardeiros a pistão *Douglas A-1 Skyraider*, ambos da marinha dos EUA, lançados a partir de porta-aviões operando ao largo da costa da Coreia do Norte.

Após os combates na península coreana, os EUA se envolveram em um outro conflito contra um inimigo do sudeste asiático, no qual o Apoio Aéreo Aproximado foi constantemente empregado. A guerra não declarada do Vietnã (1960-1975)¹⁴ serviu de palco para o surgimento de uma nova abordagem no emprego da arma aérea em ataque ao solo, uma vez que foi o primeiro evento de aplicação em massa de aeronaves de asas rotativas armadas.

¹¹ Também conhecida como “guerra relâmpago”, conduzida por Adolf Hitler (1889-1945), cujo laboratório de testes de armas foi a Guerra Civil Espanhola (1936-1939) e cuja aplicação em massa se iniciou a partir da invasão alemã na Polônia (1939), marcando o início da Segunda Guerra Mundial (1939-1945).

¹² Composta por blindados e carros de combate e apoio ao avanço das tropas no terreno.

¹³ Principal aeronave de ataque era o *Junkers Ju-87 Stuka*, bombardeiro de mergulho picado.

¹⁴ Segundo alguns autores a Guerra do Vietnã (Segunda Guerra da Indochina) iniciou-se em 1955.

Na Guerra do Vietnã (1960-1975) o helicóptero monomotor de emprego geral de médio porte *Bell UH-1 Iroquois*¹⁵ tornou-se uma lenda. A aeronave inspirou diversas forças armadas estrangeiras a adotá-la e a reavaliarem suas doutrinas de emprego tático, seja em ambiente predominantemente terrestre ou em operações de caráter anfíbio. O sucesso inicial do modelo promoveu os estudos, desenvolvimento e rápida produção de um helicóptero dedicado exclusivamente ao suporte às tropas em ataque ao solo: o *Bell AH-1 Cobra*.

Assim, o CAS passou a empregar nas selvas vietnamitas uma estrutura de C2 composta por helicópteros como o *Iroquois* e o *Cobra*, aeronaves de asa fixa *Douglas A-1 Skyraider* e *McDonnell Douglas A-4 Skyhawk*. Estações de comunicações portáteis foram embarcadas em helicópteros, integrando-os com elementos em terra para a condução de fogos e tarefas associadas, facilitando as comunicações durante os combates nas selvas.

2.2 O APOIO AÉREO APROXIMADO

Os fundamentos do Apoio Aéreo Aproximado¹⁶ estadunidense, segundo o *United States Marine Corps* (USMC), Corpo de Fuzileiros Navais dos EUA, encontram-se descritos em sua publicação doutrinária MCWP 3-23.1 *Close Air Support*. Entretanto, a conceituação básica da expressão *Close Air Support* foi definida, segundo o glossário de “termos militares e associados” do *Department Of Defense* (DOD) estadunidense, como a “ação de aeronaves contra forças hostis, tão próximas às amigas que requerem integração detalhada com o ‘fogo e movimento’ de suas forças para cada tarefa atribuída”¹⁷ (ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA, 2016, p. 40).

¹⁵ Equipou o *United States Army* (Exército dos EUA), *United States Marine Corps* e *United States Navy* (Marinha dos EUA).

¹⁶ Equivalente, na língua inglesa, a *Close Air Support* (CAS).

¹⁷ Do original, na língua inglesa: air action by fixed- and rotary-wing aircraft against hostile targets which are in close proximity to friendly forces and which require detailed integration of each air mission with the fire and movement of those forces.

No que diz respeito à *Royal Navy*, em sua publicação doutrinária *The fundamentals of British Maritime Doctrine* (BR-1806), tal conceito é exatamente o mesmo, haja a vista a padronização prevista na publicação “NATO Glossary Terms and Definitions” (AAP6). Desde a Guerra do Vietnã (1960-1975), a redação do conceito de CAS não se alterou, uma vez que a tarefa de apoio de fogo às forças em terra se manteve por meio da comunicação direta tropa-aeronave, bem como a condução do meio aéreo por elemento especializado em terra, com vistas para o engajamento, neutralização e destruição de posições inimigas.

Uma vez pertencentes à mesma aliança militar, Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN), tanto os procedimentos britânicos quanto os estadunidenses seguiam a “mesma batuta” à época em que ocorriam os combates no Vietnã, pois compartilhavam do emprego de aeronaves de desempenho e características semelhantes. Entretanto, nos anos setenta uma nova tecnologia surgiu nas forças armadas britânicas, fruto de sua renomada e inventiva engenharia aeroespacial. O novo avião trouxe reflexos consideráveis à doutrina de emprego de aeronaves no ataque ao solo. Surgia o jato monomotor tipo *Vertical/Short Take-Off and Launch* (V/STOL)¹⁸ *Harrier*.

2.3 TECNOLOGIAS INOVADORAS E REFLEXOS DOUTRINÁRIOS

O desenvolvimento do pequeno caça-bombardeiro *Hawker-Siddeley Harrier* permitiu uma evolução doutrinária de emprego tático no Conjugado Anfíbio britânico durante o conflito que se sucederia nas Ilhas Falklands (1982), bem como uma nova abordagem no que tange às tarefas de Apoio Aéreo Aproximado e Bombardeio de Interdição¹⁹. A nova tecnologia do diminuto avião permitia que ele decolasse verticalmente ou a partir de pequenas distâncias,

¹⁸ O *Harrier* influenciou diretamente o USMC posteriormente, que adotou o modelo *McDonnell Douglas AV-8 Harrier II* como vetor de apoio às tropas. Era um avião maior que o original britânico e construído sob licença nos EUA.

¹⁹ Segundo a *Royal Navy*, trata-se de uma operação para a destruição, interrupção, neutralização ou atraso de uma força adversa antes que ela se constitua em real ameaça contra as próprias forças (REINO UNIDO, 1996).

e o seu pouso também era vertical. Esta nova possibilidade levou a diferentes configurações de emprego do meio, pois sua operação poderia ocorrer a partir de navios que possuíssem “convoo”²⁰ de reduzidas dimensões, ou a partir de rodovias, estacionamentos, campos e áreas abertas em terra, facilitando o emprego em apoio a outras forças dependentes de Apoio Aerotático.

A possibilidade do emprego do Apoio Aéreo Aproximado ser executado por uma aeronave a jato V/STOL fortaleceu o Conjugado Anfíbio britânico e estadunidense, sobretudo quando combinando meios de asa fixa com helicópteros armados para emprego no cenário terrestre. A tecnologia traria, entretanto, com o advento do helicóptero e do avião V/STOL, novas tendências e mudanças de postura nas doutrinas de combate? Sim, mas há autores que sugerem que associar um produto tecnológico a uma revolução “disruptiva” seria um mito, uma vez que a tecnologia se desenvolveria e amadureceria com o tempo, estando, portanto, ligada intimamente ao sentido de “evolução” de algo pré-existente, e não a uma “revolução” propriamente dita (VEGO, 2009).

Não haveria, portanto, tecnologias milagrosas “da noite para o dia”, ou seja, elas não seriam totalmente originais, mas sim o somatório paulatino de novas modificações e mudanças com o tempo de algo desenvolvido no passado. Desta forma, aeronaves a reação V/STOL como o *Harrier* seriam o produto da junção do desempenho de uma aeronave de caça com a facilidades de pouso e decolagens de helicópteros²¹.

Assim, este autor aponta mais um questionamento: seriam tais evoluções tecnológicas as causas da reformulação doutrinária acerca do *Close Air Support*, ou apenas as respostas a requisitos operacionais oriundos de práticas tão costumeiras que tornar-se-iam,

²⁰ Convés de voo.

²¹ Na mesma linha de raciocínio poderíamos incluir, portanto, as aeronaves do tipo *tiltrotor*, como o *Bell-Boeing V-22 Osprey*, criado a partir da necessidade de se ter um vetor capaz de operar verticalmente (pousos e decolagens) como helicópteros, mas que voasse a velocidades mais altas como aviões turboélices e pudesse se manter em operação por mais tempo afastado de seu Navio-Mãe.

consequentemente, doutrina? Este autor não dispõe de uma resposta precisa a essa pergunta. Todavia, a dúvida leva à reflexão de como os pensamentos em nível estratégico, operacional e tático se desenvolvem quando condicionados aos limites e possibilidades da tecnologia em constante aprimoramento.

Assim, a lógica tende a levar este autor a concluir que tais causas e efeitos (tecnologia, doutrina e vice-versa) são mutuamente dependentes, sendo cada um determinante do outro. Sem tecnologia e inovação não há novas doutrinas. Por sua vez, novas doutrinas podem levar ao desenvolvimento de tecnologia por meio de requisitos operacionais específicos.

2.4 A EVOLUÇÃO DO COMANDO E CONTROLE NO CONJUGADO ANFÍBIO

Segundo Speller e Tuck (2014), após examinadas as principais Operações Anfíbias ocorridas desde a frustrada campanha no Estreito de Dardanelos (1915-1916) até a operação *Iraq Freedom* (2003), haveria no âmbito das operações de caráter anfíbio da era moderna, de forma recorrente, três abordagens gerais acerca das estruturas de relações de C2 entre os comandantes designados no interior da Área do Objetivo Anfíbio (AOA)²².

Segundo eles, as três opções de C2 vislumbravam, primeiramente, uma estrutura com comandos em mesmo nível, independentes, sem distinção de precedência entre comandantes e sem subordinação a uma chefia central. Outra abordagem dizia respeito a uma estrutura de C2 sob comando unificado, subordinado a um comandante imediatamente superior, enquanto que a terceira seria somente a de comando único.

À medida que crises, conflitos internacionais e guerras declaradas ocorriam na história recente, em diferentes teatros de operação, a estrutura de C2 se ajustava à realidade que os conflitos impunham. Todavia, distintos desafios surgiam, dependendo do escalão em que o

²² O conceito de AOA, segundo a *Royal Navy*, diz respeito a uma área prevista em diretiva na qual estão localizados os objetivos de interesse de uma Força-Tarefa Anfíbia (REINO UNIDO, 1996).

C2 se encontrava. Um exemplo disso foi a fracassada tentativa de resgate de reféns estadunidenses na embaixada dos EUA em Teerã (Irã), em 1980, realizada por helicópteros *Sikorsky RH-53D Stallion* e aviões *Lockheed-Martin C-130 Hercules*.

Segundo o Almirante estadunidense James L. Holloway III (1922-2019), após examinar os fatos ocorridos naquela típica Operação de Resgate de Reféns, o C2 em elevados níveis, do estratégico ao político, foi excelente (ANNO; EINSPAHR, 1988). Naquele evento, o presidente dos EUA, Jimmy Carter, acompanhava a ação e deu, após aconselhado por seu Estado-Maior, a ordem para abortá-la. Segundo o Almirante Holloway, o C2 se apresentava mais frágil em escalões de nível operacional para o tático (intermediário), principalmente neste último, onde as comunicações rápidas e eficientes se faziam extremamente necessárias, evidenciando a fraqueza dessa estrutura em cenários de dinâmica mais acelerada (ocorrência de eventos simultâneos em várias direções ou de alta intensidade).

Levando a questão do C2 para um ambiente de elevada atrição, permeado por ameaças aéreas, submarinas, de superfície e terrestres, como é o caso de uma Operação Anfíbia, a questão do emprego da aviação em apoio à tropa torna-se extremamente complexa. Ela necessita, para ser efetiva, de uma coordenação em altíssimo grau de integração, mormente no que diz respeito aos recursos humanos, materiais e de comunicações disponíveis e, sobretudo, da clara divisão de atribuições. Além disso, face à complexidade da tarefa a ser desempenhada pelo C2 no Conjugado Anfíbio, ela necessita ser na guerra, antes de tudo, prática e simples, o que por si só é um grande paradoxo, segundo o pensamento estratégico clássico de Clausewitz (1780-1831).

Portanto, na seção seguinte, este autor abordará os aspectos doutrinários acerca de C2 e *Naval Air Support* (Apoio Aeronaval), no qual está incluso o *Offensive Air Support* (Apoio Aerotático) em vigor na *Royal Navy*, ao início da década de oitenta, os quais serão os pilares a fundamentar a pesquisa de confrontação entre doutrina e realidade nos capítulos vindouros.

Em que pese a publicação-base, *The fundamentals of British Maritime Doctrine* (BR-1806), datar de 1996, ela aborda, especificamente, em seu capítulo sete (“*The Falklands War*”) e no seu anexo b, a doutrina empregada pela *Royal Navy* no conflito. Desta forma, os aspectos supracitados serão usados como referência para fins de confronto entre os fatos ocorridos com o que “deveria ter sido feito”, principalmente, no que tange aos reflexos do C2 nas tarefas do Apoio Aéreo Aproximado britânico durante a retomada das ilhas.

2.5 A DOCTRINA DE C2 DA ROYAL NAVY NO CONFLITO DAS FALKLANDS

O conceito de C2 possuía dois sentidos complementares segundo a publicação ostensiva de caráter doutrinário *The fundamentals of British Maritime Doctrine* (BR-1806):

1. Processo pelo qual um comandante exerce o comando (seja ‘completo’²³ operacional ou tático) ou controle operacional e tático para organizar, dirigir e coordenar as atividades das forças a ele designadas.
2. Estruturas e sistemas por meio dos quais tais processos são exercidos. Um sistema de Comando, Controle (Comunicações) e Informações (C3I) é um sistema integrado que compreende doutrina, procedimentos, estrutura organizacional, pessoal, equipamento, instalações e comunicações, o qual fornece às autoridades, em todos os níveis, um plano oportuno, adequado, direto e que controla suas atividades²⁴ (REINO UNIDO, 1996, p. 206, tradução nossa).

Cabe ressaltar, por oportuno, a diferença entre os dois conceitos: o de “comando” e o de “controle”, no seio do pensamento doutrinário da marinha britânica. O termo *command* (comando), segundo a *Royal Navy*, era traduzido como a “autoridade investida em um oficial das Forças Armadas para a direção, coordenação e controle das forças militares”²⁵ (REINO UNIDO, 1996, p. 205, tradução nossa), ao passo que discriminava o conceito de *control* (controle) como:

²³ *Full Command* – No Reino Unido, o *Full Command* é exercido pelos *Single Service Command* (SSC), que se reportam ao governo por meio do Chefe do Estado-Maior de Defesa britânico (REINO UNIDO, 1996).

²⁴ Do original, na língua inglesa: 1. Process through which a commander exercises command (whether full or Operational or Tactical Command) or Operational or Tactical Control to organize, direct and coordinate the activities of the forces allocated to him. 2. The structures and systems through which these processes are exercised. A command, control, [communications] and information system (C3I) is an integrated system comprising *doctrine*, procedures, organizational structure, personnel, equipment, facilities, and communications, which provides authorities at all levels with timely and adequate data to plan, direct and control their activities.

²⁵ Do original, na língua inglesa: authority invested in an armed forces officer for the direction, coordination and control of the military forces.

1. Aquela autoridade exercida por um comandante sobre parte das atividades de **organizações subordinadas que normalmente não estejam sob seu comando**, a qual abrange a responsabilidade pela execução de ordens ou instruções. Toda ou parte desta autoridade pode ser transferida ou delegada.
2. O processo pelo qual o comandante organiza, dirige e coordena as atividades das forças que lhe são designadas²⁶ (REINO UNIDO, 1996, p. 209, tradução e grifos nossos).

Ainda segundo o pensamento de C2 da marinha real britânica, para que existisse uma estrutura robusta e eficiente de Comando e Controle, o requisito de comunicações em alto grau era primordial (preceito continua válido). Previa-se, também, que a cadeia de comando deveria possuir a característica intrínseca de “flexibilidade”, não listada, contudo, sua definição em glossário específico, constante à publicação doutrinária *The fundamentals of British Maritime Doctrine* (BR-1806), na edição de 1996.

Tal publicação previa quatro níveis distintos de emprego de C2. O mais alto nível era o “estratégico superior”²⁷, o qual estaria diretamente envolvido como ator relevante nas relações econômicas, políticas e diplomáticas. Abaixo deste nível, estaria o “estratégico militar”, no qual estariam inseridos os *Single Service Command* (SSC).

Um degrau abaixo encontrar-se-ia o nível “operacional”, nos quais atuariam o *Joint Commander* (JC), responsável pelas diretivas operacionais²⁸ e o *Joint Force Commander* (JFC), que reuniria, sob seu controle, as forças componentes. Ambos foram instituídos anos depois do conflito contra a Argentina. Segundo a doutrina naval britânica, o JFC seria “um comandante

²⁶ Do original, na língua inglesa: 1. That authority exercised by a commander over part of the activities of subordinate organizations, or other organizations normally under his command, which encompasses the responsibility for implementing orders or directions. All or part of this authority may be transferred or delegated. 2. The process through which the commander organizes, directs and coordinates the activities of the forces allocated to him.

²⁷ Equivalente ao nível político, segundo a Doutrina de Operações Conjuntas (MD-30-M-1), do Ministério da Defesa brasileiro, na edição de 2020.

²⁸ No caso da realidade doutrinária brasileira, na qual o Comandante Operacional é o responsável pelas diretivas operacionais, tal atribuição seria afeta ao JFC e não ao JC.

designado para empregar uma força conjunta²⁹ no teatro e exercer o *Operational Control* (OPCON) dessa força”³⁰ (REINO UNIDO, 1996, p. 221, tradução nossa).

Ampliando o conceito de OPCON, tem-se a ideia de delegação de autoridade ao comandante para direção de forças subordinadas, não lhe conferindo o direito, contudo, de empregar separadamente porções de tais forças ou realizar controle de natureza logística ou administrativa sobre elas (REINO UNIDO, 1996).

Percebe-se, portanto, que o OPCON seria o equivalente à autoridade delegada ao Comandante do Teatro de Operações (ComTO). Segundo a estrutura da *Royal Navy*, o Comando Operacional teria atribuições afetas tanto ao JC elaboração de diretivas operacionais) quanto ao JFC (Controle Operacional). Por sua vez, subordinados ao JFC, que exerceria OPCON, estariam o *Land Commander*, *Naval Commander* e *Air Commander*.³¹

2.6 O *FLEET AIR ARM* E O *NAVAL AIR SUPPORT DOCTRINE*

O *Fleet Air Arm* (FAA) é a aviação naval da *Royal Navy*. Força Aeronaval empregada desde a Segunda Guerra Mundial (1939-1945), notadamente marcada pelo emprego dos aviões biplanos torpedeiros *Fairey Swordfish Mk II*, lançados a partir do porta-aviões britânico *HMS Illustrious* na Batalha de Taranto (1940), a aviação naval britânica se desenvolveu ao longo dos anos com um olhar voltado às práticas e meios aeronavais de seus aliados, principalmente, a marinha dos EUA.

²⁹ Atividades, operações e organizações em que participam elementos de mais de um serviço da mesma nação (REINO UNIDO, 1996). Equivalente à “Operação Conjunta” segundo o Ministério da Defesa brasileiro (MD-30-M-01, edição de 2020), na qual participam duas ou mais forças singulares de que a Nação dispõe dentro do Poder Militar, como expressão do Poder Nacional: Exército, Marinha e Força Aérea.

³⁰ Do original, na língua inglesa: a commander designated to employ a joint force in the theatre and exercise operational control of that force.

³¹ Equivalente à doutrina de operações conjuntas brasileira, haveria os comandantes da Força Terrestre Componente (FTC), Força Naval Componente (FNC) e Força Aérea Componente (FAC). No caso específico do conflito das Falklands, o *Land Force Command* não era uma Força Terrestre Componente, mas sim uma força subordinada à Força Naval britânica, em que pese terem participado elementos do exército britânico.

Quatro anos antes do conflito contra a Argentina em 1982, a *Royal Navy* realizara sua última operação com jatos *McDonnell Douglas F-4K Phantom*, a bordo de seu maior porta-aviões, o *HMS Ark Royal*, dotado de convés em ângulo e atuando, principalmente, como Navio-Aeródromo de Ataque.

Os *F-4K Phantom* da FAA eram caças-interceptadores bimotores de origem estadunidense, vocacionados para a Patrulha Aérea de Combate (PAC) e capacitados para o bombardeio a baixa ou elevada altitude. Os *Phantom*, ao deixarem o serviço ativo na *Royal Navy*, acabaram por ceder seu lugar ao *Harrier* em sua versão naval, o *British-Aerospace (BAe) Sea Harrier FRS.1*, aeronave monomotora subsônica (mais lenta), com raio de ação menor e com capacidade de transporte de armamento inferior aos interceptadores bimotores aposentados.

A *Royal Navy* passou à época dos anos setenta e oitenta por uma reestruturação interna de grandes mudanças. O Livro Branco de Defesa britânico foi revisto e houve diminuição de tamanho de sua marinha de guerra, em função da restrição orçamentária imposta pelo governo de Margareth Thatcher (1925-2013)³², em face da política de enxugamento de gastos públicos que o governo britânico executava. Meios navais e aeronavais mudaram e os porta-aviões, menores e dotados de rampas tipo *ski-jump*³³ para os *Harriers* eram destinados, principalmente, para tarefas associadas ao “controle de área marítima”, empregando helicópteros antissubmarino pesados e os diminutos, porém versáteis, caças *Sea Harrier*.

O conflito que se avizinhava no Atlântico Sul exigiria, contudo, além das tarefas associadas à Defesa Aeroespacial da Força Naval, a tarefa básica de “projeção de poder sobre terra”. Para isso, deveria contar não somente com o Apoio de Fogo Naval de seus Navios-

³² O Reino Unido sofreu um arrocho de gastos nas contas públicas durante o primeiro mandato de Margareth Thatcher, Primeira-Ministra britânica durante o Conflito das Falklands, o que reverberou em suas forças armadas.

³³ Rampa instalada na proa de um navio aeródromo a qual permite a decolagem de uma aeronave sem o auxílio de um dispositivo de lançamento do tipo “catapulta”.

Escolta e com o desembarque de tropas em uma CP, mas, sobretudo, com a atuação coordenada do Conjugado Anfíbio disponível no conflito: meios navais, de fuzileiros navais e aeronavais.

Assim, a doutrina britânica, segundo o *Naval Air Support* previa que:

As aeronaves do Grupo-Tarefa nucleado em Navio-Aeródromo **contribuirão com a Defesa Aérea (obtenção de Superioridade Aeroespacial), em Ações de Superfície e Ações Aeronavais voltadas ao apoio ao combate (Operações Anfíbias)**, em coordenação com aeronaves baseadas em terra, quando disponíveis. Uma vez que o Quartel-General do Comandante da Força Aérea Combinada (JFACC) esteja estabelecido (firmemente) no Teatro de Operações, as aeronaves navais devem ser integradas à FAC³⁴ (REINO UNIDO, 1996, p. 170, tradução e grifos nossos).

Percebe-se que a citação acima diz respeito ao termo “aeronaves”, não especificando se o termo significa “aeronaves de asa fixa” (aviões), ou “aeronaves de asas rotativas” (helicópteros). Entretanto, como diz que as aeronaves do *Carrier Battle Group* devem contribuir para a Defesa Aérea, conclui-se que a doutrina se referia especificamente a aviões de caça e bombardeio, provavelmente o *Harrier* em sua versão naval, uma vez que os caças-interceptadores *F-4K Phantom* da *Royal Navy* não se encontravam mais em serviço ativo.

Trazendo tal estrutura doutrinária à realidade do conflito ocorrido nas Falklands em 1982, conforme exposto na introdução do presente trabalho, este autor se propõe nos próximos capítulos a verificar como se sucederam as relações de C2 no interior da AOA, bem como foram seus reflexos no emprego da aviação embarcada, sob o prisma do Apoio Aéreo Aproximado, especificamente. Desta forma, são propostas as seguintes perguntas, cujas tentativas de respostas encontrar-se-ão no capítulo cinco do presente trabalho: as decisões de controle no nível operacional e tático permitiram o emprego judicioso dos meios aeronavais disponíveis? O *Naval Air Support* foi eficiente e seguiu a doutrina à qual estava sujeito? Ocorreu interação harmoniosa entre os comandantes designados para a retomada das ilhas?

³⁴ Do original, na língua inglesa: aircraft from the Carrier Task Group will contribute air defence of the battlespace (counter air), antisurface force, and combat support air operations in association with land based aircraft when available. Once Joint Force Air Component Commander’s (JFACC) HQ is established in theatre, naval aircraft should be integrated into joint forces.

3 A FORÇA NAVAL BRITÂNICA

3.1 A FORÇA-TAREFA 317

O Comando do Teatro de Operações Marítimo (ComTOM) do conflito das Falklands foi destinado ao *Commander-in-Chief Fleet* (CINCFLEET)³⁵, Almirante John Fieldhouse (1928-1992). À sua Força-Tarefa Naval constituída (FT-317), cujo comando ficava em *Northwood*, distrito da cidade de Londres, distante cerca de sete mil milhas náuticas da área do conflito, foram atribuídos distintos Grupos-Tarefa (GT), designados de imediato para prosseguirem em direção ao Arquipélago das Falklands. O propósito daquela Força Naval era libertar as ilhas e seus moradores, os *Kelpers*, do domínio argentino, bem como retomar o controle das ilhas, neutralizando, destruindo ou expulsando as forças invasoras.

A Força-Tarefa 317 era composta por cem navios adjudicados³⁶, tendo transportado uma “Brigada de Comando Reforçada”, contando com a 3ª Brigada de Comandos (*Royal Marines*) e a 5ª Brigada de Infantaria do *British Army*. Uma parada planejada na Ilha de Ascensão foi providenciada durante a derrota até a área do conflito, onde a Força Naval foi organizada, abastecida e tarefas distribuídas para seus meios, dentre elas a *Helicopter Assault Landing Task* (HEALT)³⁷.

Dentre os GT existentes na estrutura da FT-317, aqueles que tiveram ações preponderantes na projeção de poder sobre terra foram os GT 317.0, 317.1 e 317.8, bem como a Unidade-Tarefa 317.1.1, ativada após a consolidação da CP. O GT 317.8, *Carrier Battle Group*, era destinado, principalmente, à tarefa básica de “controle de área marítima” e às ações de Defesa Aeroespacial da Força Naval. Contando com os porta-aviões *HMS Hermes* e *HMS Invincible* e acompanhado de Navios-Escolta de diversas classes, o *Carrier Battle Group* era

³⁵ Comandante-em-Chefe da Esquadra.

³⁶ Reunidos e disponíveis para um comando.

³⁷ Lista de tarefas planejadas para o emprego dos helicópteros no Assalto Anfíbio em São Carlos.

comandado pelo Contra-Almirante John Foster “Sandy” Woodward (1932-2013), que recebeu a denominação de *Flotilla Officer Flag Number One* (FOF-1), e cuja flâmula fora hasteada a bordo do *HMS Antrim*.

Adjudicados ao GT do Almirante Woodward estavam os caças-bombardeiros *Hawker-Siddeley Harrier GR.3*, da RAF, previstos, de início, para emprego como unidades-reserva dos aviões destinados à Defesa Aérea da FT-317 (os *BAe Sea Harrier FRS.1*). Todavia, os *Harrier GR.3* constituíam-se, por vocação, como os principais vetores a serem empregados em tarefas de Apoio Aéreo Aproximado. Desta forma, o Grupo-Tarefa 317.8 do Almirante Sandy Woodward possuía atribuições afetas à Operação Anfíbia, a qual seria executada pelos meios da Força-Tarefa Anfíbia (ForTarAnf) e Força de Desembarque (ForDbq) britânicos.

A ForTarAnf (GT 317.0) teve como comandante o Comodoro Michael Clapp (1932-), ao passo que a ForDbq (GT 317.1) era liderada pelo Brigadeiro (Fuzileiro Naval Real) Julian Thompson (1934-). No que tange às forças em terra, o *Land Force Command* (LFC), subordinado à ForDbq como Unidade-Tarefa 317.1.1 e ativada após a consolidação da CP, ficou a cargo do Major-General John Jeremy Moore³⁸ (1928-2007), também pertencente aos *Royal Marines*.

Quanto à subdivisão da LFC, havia a 3ª Brigada de Comandos dos *Royal Marines*, que ficou sob responsabilidade do Brigadeiro Julian Thompson, o qual antes do Assalto Anfíbio na Baía de São Carlos atuara como Comandante da ForDbq (ComForDBq), e a 5ª Brigada de Infantaria do *British Army*, que ficou sob o comando do Brigadeiro Tony Wilson (1935-), do exército britânico. Desta forma, percebe-se que a estrutura de comando da FT-317 foi alterada no tempo, cujo marco se constituiu nos desembarques da 3ª Brigada de Comandos dos *Royal Marines* e da 5ª Brigada de Infantaria do *British Army* (diagrama de relações pode ser encontrado na FIG. 1).

³⁸ CLFFI – *Commander Land Forces Falkland Islands* (Comandante das Forças Terrestres nas Ilhas Falklands).

3.2 O TEATRO DE OPERAÇÕES MARÍTIMO DAS FALKLANDS

O arquipélago das Falklands (FIG. 2) é formado por cerca de duzentas ilhas, numa área total de 8.700 quilômetros quadrados. As ilhas principais são duas: a “*Falklands Leste*”, batizada pelos argentinos como *Gran Malvinas*, na qual fica *Port Stanley*, capital da possessão britânica, e “*Falklands Oeste*”, conhecida como *Soledad* pelo governo de Buenos Aires. Um canal, o *Falkland Sound*, de largura de 2,4 milhas náuticas em sua menor porção, separa as ilhas maiores. No interior daquela região do Teatro de Operações, que previa uma Zona de Exclusão em torno das ilhas, ficava a AOA (VIDIGAL, 2008).

O trânsito da Força Naval para a AOA previa ameaças de superfície, submarinas e aéreas, conferindo ao Contra-Almirante Sandy Woodward imensa responsabilidade operacional e tática, especialmente por meio de Ações de Superfície e Ações de Defesa Aeroespacial, enquanto que a atribuição de unificação das estratégias de emprego conjunto ficava no Reino Unido, onde se encontrava o Almirante John Fieldhouse³⁹.

3.3 A FORMAÇÃO DO CONJUGADO ANFÍBIO BRITÂNICO

O transporte de tropas para a AOA ficou a cargo de navios da *Royal Fleet Auxiliary* (RFA)⁴⁰ e de embarcações de passageiros (cruzeiro) de bandeira britânica, mobilizados para o conflito contra a Argentina. Navios de Transporte de Tropas (NTrT), de Desembarque-Doca (NDD) e de Carros de Combate (NDCC) também foram responsáveis por levar o material e pessoal necessário para a Operação Anfíbia que viria a se realizar.

³⁹ O Comandante do Teatro de Operações Marítimo (ComTOM) formalmente designado era o CINCFLEET, Almirante Fieldhouse, o qual não se encontrava presente no Teatro de Operações Marítimo. Desta forma, o Almirante Woodward, na condição de oficial mais antigo na área, possuía uma posição hierárquica superior aos demais oficiais comandantes de Grupo-Tarefa, exercendo de fato, atribuições que seriam afetas originalmente ao ComTOM.

⁴⁰ Dentro da estrutura da Marinha do Brasil, seria o equivalente ao Esquadrão de Apoio, subordinado à Força de Superfície, do Comando-em-Chefe da Esquadra.

Embarcações civis de passageiros de grande porte receberam algumas rápidas adaptações, tais como o *Queen Elizabeth 2*, reconicionado para o transporte de tropas, e que disporia de heliponto. Contava a bordo com três mil e duzentos militares da 5ª Brigada de Infantaria do *British Army*. Além dele, havia o *Canberra*, deslocando 44.807 toneladas, transportando a 3ª Brigada de Comandos dos *Royal Marines*, a qual tivera destacada participação nas Operações Anfíbias de retomada das ilhas. O Navio também contava com heliponto a bordo, essencial para o emprego de helicópteros no transporte de tropas no Movimento Navio-Terra (MNT). Contudo, um dos meios navais mais importantes para o esforço logístico em prol do Conjugado Anfíbio era o navio tipo *Ro-On Ro-Off (Ro-Ro) Atlantic Conveyor*, uma vez que levaria para o TOM das Falklands algumas unidades de helicópteros de diversos tipos e tamanhos e caças *Harrier* e *Sea Harrier*.

Em que pese a força naval britânica ter demandado a área do conflito contra a Argentina com cento e setenta helicópteros a bordo dos diversos navios da FT-317, o afundamento do navio tipo *Ro-Ro Atlantic Conveyor* por Míssil Ar-Superfície (MAS) *AM-39 Exocet*⁴¹, lançado por um caça-bombardeiro da marinha argentina *Dassault-Bréguet Super Étendard*, custou baixas relevantes ao componente aeronaval do Conjugado Anfíbio, bem como a disponibilidade para voo de helicópteros pesados, uma vez que todo o ferramental e sobressalentes dos helicópteros *Chinook HC.1* afundou com ele (BENSON, 2002). Ao todo, foram perdidos no evento seis helicópteros de emprego geral de médio porte *Westland Wessex*, três helicópteros de emprego geral pesados *Chinook HC.1*, e um helicóptero *Sea Lynx HAS.2*. Os caças já haviam demandados os porta-aviões *HMS Hermes* e *HMS Invincible* antes do ataque e saíram, portanto, ilesos.

⁴¹ Míssil de origem francesa, na sua versão Ar-Superfície. Outras fontes (não confirmadas) atestaram, à época, que ocorreram impactos de dois desses mísseis no costado do navio afundado.

4 O COMPONENTE AEROTÁTICO E O C2 NA OPERAÇÃO *SUTTON*

4.1 INFLUÊNCIAS DA ÁREA DO OBJETIVO ANFÍBIO

A 10 de maio de 1982, o Comodoro Michael Clapp, Comandante da Força-Tarefa Anfíbia e o Contra-Almirante Sandy Woodward, Comandante do *Carrier Battle Group*, decidiram que a Baía de São Carlos seria a AOA na retomada das Falklands (CLAPP; SOUTHBY-TAILYOUR, 1996). Três dias depois, a 13 de maio, o Brigadeiro Julian Howard Thompson, Comandante da Força de Desembarque, distribuiu a diretiva do Assalto Anfíbio (modalidade escolhida) ao 3º Batalhão de Comandos dos *Royal Marines*, sob sua liderança. A retomada das ilhas principais era uma ação urgente, tendo sido rapidamente planejada pelos britânicos. A 20 de maio de 1982, teve início a Operação *Sutton*, quinta fase da Operação *Corporate*.

Localizada no interior do *Falkland Sound*, a AOA foi selecionada cuidadosamente. A geografia do local, permeada por grandes elevações do terreno ao redor da baía, tornava mais difícil para as vagas atacantes argentinas (aeronaves de asa fixa) a obtenção de perfil de voo, aquisição de alvos e solução de tiro adequados contra os meios navais britânicos, cujos navios de maior valor⁴² encontravam-se no interior da Área de Desembarque. Assim, a Baía de São Carlos constituía-se numa área que permitiria um abrigo melhor aos navios engajados no Assalto Anfíbio, principalmente, aqueles localizados no interior da Área de Transportes⁴³: os Navios de Desembarque-Doca (NDD), Navios de Transporte de Tropas (NTrT) e os *Supply Ships*.

⁴² Unidade de Maior Valor (UMV): principal navio de uma Força Naval que, uma vez neutralizado ou posto fora de ação, comprometerá diretamente o atingimento do Estado Final Desejado (EFD) de uma operação. No caso de uma Operação Anfíbia poderiam constituir-se como UMV os Navios de Transporte de Tropas (NTrT), e Navios de Desembarque-Doca (NDD).

⁴³ Área localizada no interior da Área de Desembarque, na qual são posicionados os NTrT e NDD, e a partir de onde são lançadas as embarcações e viaturas anfíbias que, reunidas, irão compor as vagas (marítimas) que atingirão a CP.

As forças terrestres argentinas teriam, ademais, naquelas condições geográficas de terreno elevado, dificuldades em reagir à atuação do Conjugado Anfíbio britânico. A geografia do terreno no entorno da baía também protegia as tarefas de cunho logístico desempenhadas por embarcações durante o desembarque administrativo, após encerrado o Assalto Anfíbio e consolidada a CP. A porção marítima da AOA não mais existiria, transformando-se, segundo o ComForTarAnf, Comodoro Michael Clapp, numa *Transport Area* (TA) (CLAPP; SOUTHBY-TAILYOUR, 1996).

A área escolhida pelos britânicos, portanto, baseada nas condições geográficas da região, permitiria explorar os princípios de guerra da “surpresa”, “concentração de forças” e “segurança” (REINO UNIDO, 1996). Segundo o ComForTarAnf, Comodoro Clapp, “a AOA era uma ‘caixa muito simples’, baseada em uma linha indo ao sul de *Cape Dolphin* por trinta milhas e a oeste por quinze milhas”⁴⁴ (CLAPP; SOUTHBY-TAILYOUR, 1996, p.122, tradução nossa). O oficial general ainda complementou que a AOA era adequada, uma vez que o terreno seria mais fácil para memorização da navegação pelos pilotos britânicos, pois o perfil de voo a ser realizado envolveria passagens a baixa altura e altas velocidades, o que exigiria perícia e elevada consciência situacional daqueles aviadores.

4.2 O *OFFENSIVE AIR SUPPORT* DA *ROYAL NAVY*

4.2.1 Emprego de helicópteros

No que diz respeito às aeronaves de asas rotativas (helicópteros), possíveis para emprego em “ataque ao solo”⁴⁵, o Conjugado Anfíbio britânico podia contar com o versátil helicóptero de emprego geral leve *Westland Wasp HAS-2*, em número de doze unidades, bem

⁴⁴ Do original, na língua inglesa: the AOA was a very simple box based on a line running due south from Cape Dolphin for thirty miles and west for fifteen miles.

⁴⁵ Aeronaves que podiam ser dedicadas a tarefas de Apoio Aéreo Aproximado, ainda que de forma limitada, em face de suas restrições de desempenho e capacidade de transportar sensores e armas.

como sua versão terrestre, *Westland Scout AH-1* (quinze helicópteros enviados para o TOM das Falklands).

Os *Scout* podiam engajar alvos em terra, executando tarefas de Apoio Aéreo Aproximado, valendo-se de metralhadoras, foguetes e Mísseis de Defesa Anticarro⁴⁶, ainda que não tenham sido projetados, especificamente, para aquela tarefa. Os *Scout* foram destinados, principalmente, à Evacuação Aeromédica (EVAM)⁴⁷, em detrimento do *Offensive Air Support*⁴⁸ britânico.

Operando em conjunto com o *Scout*, as forças britânicas podiam contar com os *Sud Aviation SA-341 Gazelle AH-1*⁴⁹, tripulados por pilotos do *Royal Marines* e do *British Army*. Helicóptero monomotor, destinava-se ao emprego em tarefas de Reconhecimento Armado e Escolta Aérea dos helicópteros de transporte pesados, como o *Chinook HC.1* e *Westland Sea King Commando HC.3*.

Ainda que houvesse um grande número de helicópteros no TOM das Falklands, não havia disponível tanto pela *Royal Navy*, *Royal Marines*, *Royal Air Force* e *British Army* nenhum helicóptero dedicado exclusivamente⁵⁰ para o *Offensive Air Support*, especificamente para o Apoio Aéreo Aproximado, diferentemente do que ocorria nos EUA, que empregava o modelo *Bell AH-1 Cobra* (USMC) e *McDonnell Douglas AH-64 Apache* (*United States Army*).

⁴⁶ Armamento empregado contra Carros-de-Combate.

⁴⁷ De forma semelhante, ocorre em exercícios de Operações Anfíbias conduzidos pela Marinha do Brasil, quando se opta, frequentemente, possivelmente pela limitação de meios disponíveis, pelo emprego de aeronaves UH-12 (Esquilo AS350BA) para tarefas como EVAM, em detrimento do Apoio Aéreo Aproximado em prol do Conjugado Anfíbio.

⁴⁸ Apoio Aerotático: compreende a “Interdição Aérea da Área do Objetivo Anfíbio (AOA) e o Apoio Aéreo Aproximado” (REINO UNIDO, 1996, p. 208, tradução nossa). Do original, na língua inglesa: Aerial Air Interdiction of the Amphibious Objective Area (AOA) and Close Air Support.

⁴⁹ Fabricado posteriormente pelo consórcio franco-britânico *Aerospatiale/Westland*. Aeronave usada ainda nos dias de hoje tanto pelas forças armadas do RU quanto da França, notadamente na Instrução de Voo, Espotagem de Tiro e Reconhecimento Armado.

⁵⁰ Desenvolvido, projetado e construído segundo requisitos operacionais específicos para determinado tipo de emprego. Posteriormente, o *British Army* viria a adotar o *Boeing AH-64 Apache*, especializado em tarefas de Apoio Aerotático, Reconhecimento Armado e Defesa Anticarro. Tal aeronave, segundo a atual doutrina de Operações Conjuntas britânica, opera, de forma recorrente, a bordo de navios porta-helicópteros da *Royal Navy*, em especial os de convés corrido, como o antigo *HMS Ocean*, atual Navio-Aeródromo Multipropósito Atlântico (A-140).

Vulneráveis, os helicópteros britânicos sofreram sucessivas baixas pelos mais diversos motivos: meteorologia, “fogo amigo”, artilharia antiaérea argentina e abate em voo por aviões. Uma vez que não havia Superioridade Aeroespacial⁵¹ britânica no espaço aéreo sobre a AOA, aviões argentinos turboélices *FMA IA 58 Pucará*, operados a partir do aeródromo de *Port Stanley*, voando a baixa altura, engajaram e abateram aeronaves *Westland Scout* durante a “Batalha de *Goose Green*” (BENSON 2002), os quais, por serem helicópteros, mais lentos, ficavam vulneráveis à aproximação e manobra dos aviões inimigos.

Desta forma, em que pese a grande quantidade de aeronaves de asa rotativa enviadas para a AOA, as tarefas de Apoio Aéreo Aproximado foram executadas, principalmente, pelos jatos *Harrier GR.3* da RAF, uma vez que aqueles caças-bombardeiros podiam executar manobras evasivas mais eficientes contra a artilharia antiaérea inimiga e eram mais capazes de obter sucesso em combate aéreo contra aeronaves *Pucará*.

No que diz respeito ao C2, o Comodoro Clapp possuía, dentro da Estrutura da ForTarAnf, o *Commodore Amphibious Warfare (COMAW)*, dispositivo de Estado-Maior embarcado no *HMS Fearless*, e com o qual exercia o C2 de vários meios designados à Força Tarefa Anfíbia, dentre eles o *Commando Helicopters Squadron*. O navio, que contava com um radar de busca-combinada⁵² *Type 262*, não dispunha de hangar, mas possuía convoo à popa, capaz de operar com qualquer um dos helicópteros da Força Naval e, em casos extremos, os *Harrier GR.3* (CLAPP; SOUTHBY-TAILYOUR, 1996).

Desta forma, o principal navio da ForTarAnf constituía-se como uma plataforma adequada de C2 para as aeronaves engajadas no apoio às tropas desembarcadas. Entretanto, à medida que se consolidava a conquista da CP e as operações tornavam-se primordialmente terrestres, fazia-se necessário atribuir o controle dos meios aeronavais disponíveis ao *Land*

⁵¹ “Nível de Controle Aeroespacial no qual a Força Aérea é capaz de dominar somente uma porção específica do espaço aéreo e espacial de interesse e por período limitado” (BRASIL, 2020, p. 15).

⁵² Radar que permite a detecção de alvos aéreos e de superfície.

Force Command, do Major-General Moore. Assim, a *Royal Navy*, em observância ao disposto em sua doutrina de *Naval Air Support*, transferiu para Bases de Operações Aéreas (BOA)⁵³ aproximadamente quarenta e dois helicópteros em prol do LFC (BENSON, 2002).

4.2.2 O Esquadrão N° 1 da *Royal Air Force*

Mais algumas surtidas foram planejadas para nós naquele dia, mas devido à deterioração do tempo, elas foram canceladas. No entanto, já pudemos ver alguns dos problemas da configuração do *Air Tasking*⁵⁴, pois várias mensagens chegaram para nós durante o dia. Esperávamos que um Centro de Operações Aéreas Táticas totalmente dedicado estivesse disponível a bordo do *Hermes*, navio esse que supostamente suportaria o peso das operações de Apoio Aerotático e Bombardeio de Interdição. **Bem como a falta de instalações de Inteligência e de Oficial de Ligação em Terra**⁵⁵ já mencionadas, ficamos surpresos ao descobrir que o **Oficial de Operações de bordo era nosso único elo disponível na cadeia de tarefas**. Isso apenas significava que ele passava o programa de voo do *Air Tasking*, de acordo com os desejos de voos do Comandante⁵⁶ (POOK, 2008, p.78-79, tradução e grifos nossos).

O trecho destacado acima é de autoria do piloto da Força Aérea Real, Jerry Pook (1945-), oficial aviador qualificado em caças-bombardeiros *Harrier GR.3* da RAF. Inicialmente, sua Unidade Aérea foi mobilizada com o propósito de servir como repositório de aeronaves para os caças *BAe Sea Harrier FRS.1*, da *Royal Navy*, no caso de perda em treinamento ou em combate. Entretanto, os *Harrier GR.3* do Esquadrão N° 1 da *Royal Air Force* foram empregados durante os combates contra os argentinos em tarefas de Apoio Aéreo Aproximado no interior da AOA.

⁵³ Equivalente à *Forward Operating Base* (FOB), ou Base de Operações Avançada, cuja nomenclatura brasileira seria Base de Operações Aéreas. Por ocasião do conflito das Falklands, foram instaladas várias FOB (FIG. 3), como as de São Carlos, a partir da qual voaram os *Harrier GR.3* da RAF e *Sea Harrier FRS.1* da *Royal Navy*, bem como *Old Creek* e *Pollock's Passage*, a partir das quais operaram helicópteros. A formação de uma BOA ou FOB necessita a instalação de estruturas de apoio em terra para operação, reabastecimento e manutenção de aeronaves.

⁵⁴ *Air Tasking Orders* (ATO) – Equivalente a uma mensagem de Programa Diário de Voo (PDV), contendo as informações básicas a serem executadas pelo Destacamento Aéreo Embarcado. Neste caso da citação, está relacionado à ideia de “Tarefas Aéreas”.

⁵⁵ Equivalente ao Oficial de Ligação de Aviação (OLigAv) no Componente de Combate Terrestre (CCT), de acordo com a estrutura doutrinária prevista na Marinha do Brasil para Operações Anfíbias.

⁵⁶ Do original, na língua inglesa: some more sorties were planned for us that day, but because of the deteriorating weather they were cancelled. However, we were able to see already some of the problems of the Air Tasking set-up, as several messages came in for us during the day. We had expected a fully manned Tactical Air Operations Centre to be available aboard *Hermes*, which ship was supposed to bear the brunt of Offensive Support (Ground Attack) operations. As well as the lack of Intelligence/ Ground Liaison Officer facilities already mentioned, we were taken aback to discover that the ship's Operations Officer was our only available link in the tasking chain. This merely meant that he passed on Air Task Messages to us as they came in, after first clearing with the Captain that he wanted them flown.

Inicialmente, os *Harrier GR.3* ficariam embarcados no *Atlantic Conveyor*. Todavia, o afundamento daquele navio alterou os planos para os caças da RAF: as oito aeronaves do Esquadrão N° 1 da Força Aérea Real somente seriam transferidas para os porta-aviões na indisponibilidade permanente dos jatos *Sea Harrier FRS.1* da *Royal Navy*, embarcados tanto no *HMS Hermes* (esquadrões 800, parte do 899 e 809, totalizando dezesseis aviões)⁵⁷, quanto no *HMS Invincible*, navio menor, contando com outra porção dos esquadrões 899, 809 e o esquadrão 801, somando doze aeronaves.

A tarefa principal designada para o Esquadrão N° 1 da RAF, quando enviado ao Teatro de Operações, seria a de Defesa Aérea. Entretanto, os pequenos jatos da versão *Harrier GR.3* não foram projetados para a PAC, interceptação, tampouco Combate Aéreo. Seus colegas da *Fleet Air Arm*, os *Sea Harrier FRS.1*, que empregavam apenas Mísseis Ar-Ar (MAA) para autodefesa⁵⁸, também não haviam sido desenvolvidos como “jatos de interceptação puros”⁵⁹, não possuindo armamento desenvolvido para interceptação a longas distâncias, nem altas velocidades (eram aviões subsônicos). A vocação da versão *GR.3* do *Harrier* era o ataque ao solo por concepção de projeto. Desta forma, aqueles aviões contavam com sistema de direção de tiro específico, bem como armamento a ser empregado no CAS, bombardeio a baixa e elevada altitudes e Interdição Aérea (Bombardeio de Interdição).

O Reconhecimento Armado também foi uma tarefa designada para os *Harrier GR.3* da RAF, exigindo a instalação de *pods*⁶⁰ específicos, nunca utilizados por aqueles pilotos. O emprego de armamento daquelas aeronaves em prol do Conjugado Anfíbio previu bombas de queda livre com retardo, de fragmentação, foguetes ar-solo, canhão de 30 mm e bombas guiadas a *laser* do modelo *Paveway Mk 2*, tipo *Laser Guided Bomb* (LGB). Dentre esses armamentos

⁵⁷ FIG. 4 – *Harriers GR.3* e *Sea Harrier FRS.1* embarcados no *HMS Hermes*.

⁵⁸ Mísseis Ar-Ar (MAA) *AIM-9L Sidewinder* (versão mais moderna disponível à época).

⁵⁹ Um exemplo de um avião desenvolvido como “interceptador puro” era o caça naval *Grumman F-14 Tomcat*, cujos principais atributos eram o alcance do armamento ar-ar e velocidade de interceptação (supersônica).

⁶⁰ Casulo ou compartimento que reúne sensores, como câmeras fotográficas e de vídeo de alta definição, ou designadores de armas (designadores tipo *laser*).

disponíveis, apenas as bombas de queda livre, o canhão de 30 mm e os foguetes já haviam sido empregados pela RAF (POOK, 2008).

Ambas as versões do *Harrier* (*GR.3* e *FRS.1*) foram fabricados por empresas diferentes e possuíam características de projetos que os distinguiam claramente (FIG. 4). Desta forma, houve a necessidade da adaptação de emprego dos *Harrier GR.3* a tarefas que não lhes eram originalmente afetas, operando a partir de porta-aviões. Os *Sea Harrier FRS.1*, à semelhança, tiveram suas modificações, adaptados também ao emprego em ataque ao solo, tendo recebido visores de tiro (óticos) específicos.

Além da adequação aos novos desafios, cabia especificamente aos pilotos da RAF atenderem as demandas de tarefas dos seguintes GT e UT:

- GT 317.0, ForTarAnf, sob o comando do Comodoro Michael Clapp;
- GT 317.0, ForDbq, comandado pelo Brigadeiro Julian Thompson;
- UT 317.1.1, *Land Force Command*, sob o comando do Major-General John Moore; e
- GT 317.8, *Carrier Battle Group*, comandado pelo Almirante Sandy Woodward.

Desta forma, eram muitos os “clientes” para atender, e uma priorização no *timing* e na natureza do emprego faziam-se necessários. Formava-se, então, uma relação de C2 no nível tático-operacional complexa. Destarte, a passagem de Comando e Controle dos *Harrier GR.3* entre GT envolveu comandantes de forças distintas, cujas demandas e doutrinas relativas àquelas aeronaves do Conjugado Anfíbio levavam, rotineiramente, a mudanças repentinas no seu emprego, segundo Pook:

Cerca de três horas antes do amanhecer, Mark e eu estávamos planejando a primeira missão do dia. O Programa Diário de Voo previa uma passagem sobre uma Zona de Desembarque⁶¹ inimiga a 10 milhas a oeste de Stanley, em terreno elevado (...). A aquisição do alvo seria um grande problema com um *Time On Target*⁶² tão cedo - deveríamos decolar cerca de meia hora antes do nascer do sol e mal haveria luz quando alcançássemos o alvo a alguma distância a oeste. Repassamos todos os detalhes da surtida com cuidado e apresentei várias opções para o ataque, tendo em mente que

⁶¹ Porção terrestre necessária para o desembarque de tropas helitransportadas ou aerotransportadas por ocasião de uma Operação Anfíbia.

⁶² Tempo no Alvo. Controle do tempo cronometrado, considerando o momento exato em que o meio estará sob um objetivo selecionado.

esse seria um alvo de valor particularmente alto (...). Tendo concluído o planejamento e o briefing, o Chefe de Operações do navio mudou a tarefa. Devíamos agora voar e chamar o *HMS Fearless*⁶³ para controle aéreo⁶⁴ de possíveis tarefas de Apoio Aéreo Aproximado em apoio ao desembarque de tropas⁶⁵ (POOK, 2008, p. 81, tradução nossa).

A urgência da guerra forçou a adaptação não somente dos aviões *Harrier GR.3*, mas também de suas tripulações. O relato acima demonstra a capacidade que teve a RAF de, rapidamente, adaptar-se, em virtude de novas e urgentes tarefas que surgiam.

A aviação aerotática britânica nas Falklands envolveu aviadores da RAF realizando surtidas em prol dos *Royal Marines* e do LFC, sob controle operativo da *Royal Navy*, executando tarefas novas. Toda essa interoperabilidade entre as Forças Singulares britânicas, forçada pela guerra, causou naturais frustrações nas tripulações do Esquadrão N° 1, uma vez que seus componentes tiveram que lidar com a falta de uma doutrina de emprego comum, sendo obrigados, portanto, a “operar uma aeronave feita sob medida para lutar contra um tipo diferente de batalha, que tinha sido modificada às pressas e não com muita eficácia para operações baseadas em porta-aviões”⁶⁶ (POOK, 2008, p. 12-13, tradução nossa).

O Esquadrão N° 1 da RAF não recebia, segundo Pook, *backups* de dados de inteligência, os quais configuravam-se como essenciais para o tipo de emprego das aeronaves operadas por aquele esquadrão de caças-bombardeiros V-STOL. Os pilotos da *Royal Air Force* eram informados, por meio de PDV, de algum voo previsto, alterado na maioria das vezes, ou recebiam ordens conflitantes ou erradas. Segundo Pook, “em muitos casos, recebemos Pedidos

⁶³ Navio onde estava embarcado o ComForTarAnf, Comodoro Michael Clapp.

⁶⁴ Equivalente, na doutrina militar naval brasileira, ao Centro de Controle Aerotático (CCAT), da Força Tarefa Anfíbia.

⁶⁵ Do original, na língua inglesa: some three hours before dawn Mark and I were busy planning the first mission of the day. The Air Task Message gave details of an Argy dispersed helicopter Landing Zone about 10 miles west of Stanley in the high ground [...] Target acquisition was going to be a major problem with such an early Time on Target - we were due to launch about half an hour before our sunrise and it would be barely light when we reached the target some distance to the west. We went through all the details of the sortie carefully, and I briefed various options for the attack, bearing in mind that this was going to be a particularly high-value target [...] Having completed planning and briefing, Ship's Ops changed the task. We were now to fly to the area of the landings and call Fearless for possible Close Air Support tasks in support of the landing.

⁶⁶ Do original, na língua inglesa: operating an aircraft tailored to fight a quite of battle, which had been hastily and not very effectively modified for carrier based operations.

Aéreos de Operações do navio, em sua crença equivocada de que eram Tarefas Aéreas⁶⁷. Logo, descobrimos que a Marinha não sabia a diferença entre um Pedido Aéreo e uma Tarefa Aérea”⁶⁸ (POOK, 2008, p. 78-79, tradução nossa).

Havia, portanto, dificuldades na comunicação entre quem estava com o controle operacional e tático e quem estava designado para a execução das tarefas. As falhas vinham desde a concepção de emprego, sobre o que fazer, como fazer e para quem executar. A falta de uma doutrina de operações conjunta, com terminologias e, principalmente, alguns conceitos fundamentais comuns, era algo visível e grave. Pook deixou claro a ineficiência de C2 gerada pela urgência em mobilizar meios operativos de natureza distintas para emprego coordenado no conflito:

Isso, é claro, gerou uma confusão infinita para nós, uma vez que um Pedido Aéreo não iria necessariamente ser transformado em uma Tarefa Aérea, causando-nos muito planejamento desperdiçado, para ser cancelado apenas no último minuto. **Eventualmente, estávamos sendo encarregados por três agências distintas: a equipe do almirante, a equipe do navio e pelas forças terrestres.** Algumas Mensagens de Tarefa Aérea foram enviadas por engano para o GT 317.8 e, portanto, nunca chegaram até nós⁶⁹ (POOK, 2008, p. 78, tradução e grifos nossos).

Por vezes, os pilotos de *Harrier GR.3* do Esquadrão N° 1 da RAF queixaram-se de ter que decolar com suas aeronaves sem ter nenhum tipo de *briefing*, dados de inteligência ou informações acerca do que era pretendido realizar. Além do risco associado à possibilidade de

⁶⁷ O emprego coordenado com o “fogo e movimento” se faz por meio de elementos de Operações Especiais, ou de militares capacitados que atuarão em ligação direta com as aeronaves, orientando fogos na condição de Guias Aéreos Avançados (GAA). O “Pedido Aéreo”, se aprovado, pode vir a se transformar em “Tarefa Aérea” (*Air Task Order*), caso haja aeronaves de ataque para emprego em terra disponíveis (POOK, 2008). Desta forma, o “Pedido Aéreo” está relacionado ao “apoiado” (*supported*) e a “Tarefa Aérea”, por sua vez, ao “apoiador” (*supporter*). Análoga a essa estrutura da *Royal Navy* à época do conflito das Falklands, no seio da Marinha do Brasil, tem-se a Ordem de Tarefa Aérea (OTA), segundo a qual, os voos da OTA devem ser inclusos com os voos previstos pela Força Tarefa Anfíbia, por meio de PDV. Esta divisão de tarefas, tanto previstas pela ForDbq quanto pela ForTarAnf, é necessária para evitar a interferência mútua. A OTA pode determinar, inclusive, aeronaves em condição de prontidão de “alerta”, disponíveis para execução de tarefas inopinadas (ESPOZEL, 2018).

⁶⁸ Do original, na língua inglesa: in many cases we were sent Air Requests by Ship’s Ops, in their mistaken belief that they were Air Tasks. Soon we discovered that the Navy didn’t know the difference between an Air Request and Air Task.

⁶⁹ Do original, na língua inglesa: this of course generated endless confusion for us as an Air Request was not necessarily going to be turned into an Air Task, causing us much wasted planning, to be cancelled only at the last minute. Eventually, we were being tasked by three separate agencies: the Admiral’s Staff, the Ship’s Staff and by Forces Ashore. Some Air Task Messages were sent in error to CTG 317.8 (the Amphibious Landing Group), and hence never reached us.

não se concluir a tarefa atribuída, tal costume corriqueiro aumentava, consideravelmente, a possibilidade de ocorrência de acidentes envolvendo aquelas aeronaves, cujo risco era potencializado pela falta de planejamento adequado.

Desta forma, o emprego eficiente no Apoio Aéreo Aproximado das oito aeronaves *Harrier GR.3* do Esquadrão N° 1 da RAF foi restringido, ainda mais pela questão do posicionamento dos dois porta-aviões, como será exposto adiante. Diversas oportunidades em que os caças poderiam executar as tarefas operativas para as quais foram projetados foram desconsideradas.

4.3 C2 E O *OFFENSIVE AIR SUPPORT*

O Almirante Woodward tinha em mente uma região afastada⁷⁰ a leste da Baía de São Carlos para manter os porta-aviões *HMS Hermes* e *HMS Invincible* em operação durante a fase do Assalto Anfíbio. Os navios atuariam em Ações de Defesa Aeroespacial da Força Naval e contribuiriam para a tarefa básica de “projeção de poder sobre terra”, por meio de Apoio Aerotático (WOODWARD; ROBINSON, 1992).

Esta área de operações *offshore* ficava a uma distância que permitiria estar no meio termo entre o menor tempo de reação para a decolagem, avanço e *Time On Target* (TOT) e a distância mais afastada possível das bases aéreas no litoral argentino, dificultando o emprego e permanência *on station*⁷¹ de vagas atacantes do inimigo, compostas de aviões *Dassault Mirage III*, *Delta Dagger*, *Dassault Super Étendard* e *McDonnell Douglas A-4 Skyhawk*.

Tal decisão, quanto ao posicionamento dos porta-aviões em área mais a leste das ilhas Falklands, foi alvo de críticas do Comodoro Michael Clapp:

Durante o dia (30 de maio), várias missões de Apoio Aéreo Aproximado foram realizadas e, embora bem-sucedidas em suas ações, o atraso na chegada da aeronave

⁷⁰ No caso específico do conflito das Falklands, essa área marítima correspondia ao espaço equivalente ao “Escalão do Mar”, área marítima na qual são alocadas as unidades navais que não estão operando na “Área de Transportes”.

⁷¹ Na área.

foi a causa de alguma irritação para Julian. Os *Harriers*⁷² levaram trinta e cinco minutos em vez dos vinte que Julian havia prometido. Ele pediu que o *Carrier Battle Group* fosse trazido para mais perto e que o estado insatisfatório das comunicações fosse resolvido, mas não houve muitas melhorias⁷³ (CLAPP; SOUTHBY-TAILYOUR, 1996, p. 174, tradução nossa).

A subordinação hierárquica no TOM ao Almirante Woodward deixava tanto o ComForTarAnf, quanto o ComForDbq, severamente limitados no que diz respeito à capacidade de selecionar e manobrar os meios aeronavais disponíveis para as tarefas afetas ao Conjugado Anfíbio como bem lhes conviesse. O emprego judicioso do *Offensive Air Support*, dentro da doutrina do *Naval Air Support* britânico, ficaria, portanto, parcialmente a mercê da disponibilidade dos porta-aviões, uma vez que o Comodoro Clapp ainda possuía helicópteros sob seu controle tático no interior da AOA, o *Commando Helicopters Squadron*⁷⁴, empregado tanto para tarefas de transporte quanto para Reconhecimento, EVAM, Apoio Aéreo Aproximado, Espotagem de Tiro e Observação e Ligação. Todavia, optou-se, primordialmente, pelo emprego dos helicópteros em tarefas de Reconhecimento e EVAM, deixando para os *Harrier GR.3* a maior parte dos “Pedidos Aéreos” de *Close Air Support*.

4.4 SELEÇÃO DE PRINCÍPIOS DE GUERRA PELA FORÇA NAVAL BRITÂNICA

O Almirante Sandy Woodward preferia manter, naturalmente, seu *Carrier Battle Group* em águas mais seguras, afastadas do litoral argentino, posicionadas a leste das ilhas principais. Assim, os Princípios de Guerra⁷⁵ da “Segurança” e “Economia de Força” tornaram-se prioritários, por vezes, durante a fase crítica do Assalto Anfíbio e da consolidação da CP. Tal ordenação ocorreu em detrimento da “Ofensiva” e “Concentração de Força”, necessários

⁷² Referindo-se à versão *GR.3* da *Royal Air Force*.

⁷³ Do original, na língua inglesa: during the day (30th may) various close air-support missions were flown and, while successful in their actions, the delayed arrival of the aircraft was the cause of some irritation to Julian. The Harriers took thirty-five minutes instead of the twenty that Julian had been promised. He asked that the Carrier Battle Group be brought closer and that the unsatisfactory state of the communications be sorted out, but not much improvement occurred. Julian, a quem se refere o texto, é o Major-General Julian Thompson.

⁷⁴ O C2 do *Commando Helicopter Squadrons* ficaria a cargo do COMAW, Estado-Maior específico para C2 dentro da estrutura do ComForTarAnf.

⁷⁵ Conceituações segundo doutrina da *Royal Navy*.

para a transposição de um Poder Naval do mar para a terra, em ambiente presumivelmente de atrito⁷⁶. Tal tipo de postura do Almirante Woodward trouxe descontentamento para os comandantes da Força Tarefa Anfíbia, Força de Desembarque e Força Terrestre.

Quanto às escolhas dos principais Princípios de Guerra da ForTarAnf, o Comodoro Michael Clapp listou alguns a bordo do *HMS Fearless*, tendo sido acompanhado em aprovação pelo *Land Force Commander*, Major-General Jeremy Moore, e Comandante da Força de Desembarque, Major-General Julian Thompson, antes do início do Assalto Anfíbio em São Carlos (CLAPP; SOUTHBY-TAILYOUR, 1996):

1. Objetivo (seleção e manutenção);
2. Moral (manutenção);
3. Ofensiva;
4. Segurança;
5. Surpresa;
6. Concentração; e
7. Economia de Forças.

Quanto à “Ofensiva”, tal princípio deveria ser explorado em conjugação com o da “Segurança”, um dos selecionados e colocado em prática pelo CGT 317.8, Almirante Woodward, o qual temia expor à aviação argentina seus valiosos porta-aviões. Já durante o Assalto Anfíbio, tanto a ForTarAnf quanto a ForDbq valer-se-iam, prioritariamente, dos princípios da “Surpresa”, “Ofensiva” e “Concentração (de forças).

⁷⁶ Durante o Assalto Anfíbio na Baía de São Carlos não houve grande resistência argentina.

5 REALIDADE *VERSUS* DOCTRINA: C2 E APOIO AEROTÁTICO

5.1 INTERAÇÃO NAVIO-AERONAVE-TROPA

O Assalto Anfíbio e a posterior consolidação da CP foram o cerne da Operação *Sutton*. Nesse contexto, a aviação embarcada deveria ter papel relevante na contribuição da tarefa de “projeção de poder sobre terra” nas Falklands. Entretanto, a execução correta de *Air Task Orders* (ATO) tornou-se um grande problema e o *Offensive Air Support*, consequentemente, foi prejudicado, segundo Pook:

Os desembarques anfíbios deveriam começar antes do amanhecer e deveríamos ficar de prontidão o dia todo para as tarefas de Apoio Aéreo Aproximado em apoio às tropas de desembarque. Eu não estava nem um pouco ansioso por isso, já que teríamos que operar bem dentro de nossa própria Zona de Engajamento de Mísseis Ar-Superfície⁷⁷. O plano era colocar as baterias *Rapier*⁷⁸ em terra o mais rápido possível. Eu previ muitos erros com um sistema de configuração tão rápido e não tinha fé nos procedimentos informados para penetrar em nossas próprias defesas na área de desembarque⁷⁹. Nossas missões seriam dirigidas por FAC⁸⁰, e **não tínhamos dúvidas entre nós mesmos de que isso também tornar-se-ia uma confusão** por todos os motivos usuais que havíamos experimentado em incontáveis exercícios FAC em tempos de paz⁸¹ (POOK, 2008, p.79, tradução e grifos nossos).

Desta forma, a interação Navio-Aeronave-Tropa ocorreu em situações não planejadas, inesperadas e confusas. Todavia, em que pese as dificuldades advindas da condução de fogos por elementos de GAA, o emprego dos jatos *Harrier GR.3* no engajamento e

⁷⁷ Tipo de concepção de Organização de Defesa Aeroespacial de uma Força Naval pelo “Método de Coordenação por Zonas”, na qual é interposta uma Zona de Transferência (ZT), normalmente de 15 milhas náuticas, separando o emprego das aeronaves de interceptação dos mísseis. No caso do conflito das Falklands, cumpriam esse papel os *Sea Harrier FRS.1* da FAA, embarcados nos porta-aviões *HMS Hermes* e *Invincible* devendo ficar separados dos Mísseis Superfície-Ar de Defesa de Área MSA *Sea Dart*, embarcados nos Contratorpedeiros Tipo 42, como o *HMS Sheffield*, afundado por um MAS *Exocet* argentino.

⁷⁸ Sistema de Míssil Superfície-Ar (MSA) de guiagem tipo “Alinhamento Simples” (*Command to Line-of-Sight* – CLOS) com comando via *link* de rádio. Foi empregado pelo Reino Unido para substituir os canhões de alta cadência *BOFORS* 70mm e sistemas *Tigercat*, podendo ser rebocado por pequenas viaturas de tração integral.

⁷⁹ Área de Desembarque (ADbq) – Porção da AOA na qual são conduzidas as operações de desembarque de uma Força Tarefa Anfíbia, compreendendo a área marítima, terrestre e o espaço aéreo sobrejacente, necessários para apoiar o desembarque, segundo doutrina naval brasileira de Operações Anfíbias (BRASIL, Estado-Maior da Armada, 2017).

⁸⁰ FAC – *Forward Air Controller*. Equivalente ao Guia Aéreo Avançado (GAA), responsável pelo elo entre a aeronave atacante e a tropa apoiada.

⁸¹ Do original, na língua inglesa: the amphibious landings were due to commence before dawn and we were to be on standby the whole day for Close Air Support tasking in support of the landing troops. I was not looking forward to this one little bit, as we would have to operate well within our own SAM engagement zone, the plan being to put *Rapier* batteries ashore as soon as possible. I anticipated a lot of mistakes with such a rapidly set-up system, and I had no faith in the briefed procedures to penetrate our own defences in the landing area.

neutralização de posições de artilharia argentina foi um sucesso, como o episódio ocorrido em *Goose Green*, cuja neutralização de artilharia inimiga configurou-se como de extrema valia para a continuação do avanço britânico, contribuindo para a elevação do moral da tropa e para o avanço no terreno pela 3ª Brigada de Comandos dos *Royal Marines* (POOK, 2008).

5.2 ASSESSORIA DE ESTADO-MAIOR

No que tange à assessoria de Estado-Maior, segundo o Comodoro Clapp, seria necessário mover um piloto destacado da *Royal Air Force*, na condição de Oficial de Ligação de Aviação (OLigAv), embarcado em algum dos porta-aviões do *Carrier Battle Group*. Tal oficial seria essencial para compor parte do Estado-Maior do Major-General Jeremy Moore (LFC), de modo que o C2 fosse mais eficaz, atuando como elo entre o Esquadrão N° 1 da RAF com o Estado-Maior da Força Terrestre.

Entretanto, sob o ponto de vista do ComForTarAnf, criar aquele necessário *link* entre *supporter* e *supported* deveria ter sido uma decisão prévia ao Assalto Anfíbio (CLAPP; SOUTHBY-TAILYOUR, 1996). A demora para criar aquele elemento de ligação contribuiu para o ineficiente emprego das aeronaves de ataque em prol do Conjugado Anfíbio, uma vez que a visão de emprego entre as Forças Singulares era diferente, enquanto precisava ser única, coesa.

Desta forma, após encerrado o Assalto Anfíbio na Baía de São Carlos e completada a Operação *Sutton*, o LFC se estabeleceu em terra, sob o comando do Major-General Jeremy Moore, passando a reportar-se diretamente ao Quartel-General Conjunto da Operação *Corporate*, em *Northwood* (REINO UNIDO, 1996). Por conseguinte, trouxe para si a demanda principal de emprego de aeronaves de ataque no cenário terrestre, fruto do protagonismo das ações naquela fase da Operação *Sutton*.

5.3 CONSIDERAÇÕES SOBRE O SISTEMA DE C2 BRITÂNICO

À medida que as ações migraram do mar para a terra, tornou-se problemático o emprego dos meios aeronavais do Conjugado Anfíbio britânico, devido às mudanças sucessivas de C2. Assim, segundo análise da própria *Royal Navy*, tal “**sistema de comando mostrou-se imperfeito**”⁸² (REINO UNIDO, 1996, p. 190, tradução e grifos nossos), o que levou à revisão, posteriormente, pela *Royal Navy*, de novas considerações doutrinárias afetas ao C2 no nível operacional e tático, fruto das experiências colhidas no TOM das Falklands. A alteração na estrutura se deu por meio da introdução formal do “Comandante Conjunto” (JC) e “Comandante Conjunto Operacional”, o *Joint Force Command* (JFC), conforme exposto no capítulo dois do presente trabalho.

Em seu livro *Amphibious Assault Falklands: The Battle of San Carlos Water*, o Comodoro Clapp registrou que havia uma grande preocupação por parte dos oficiais generais de alto escalão do *Royal Marine Corps* quanto à capacidade da força expedicionária de desempenhar a tarefa básica de “projeção de poder sobre terra”, sobretudo pela ausência de uma Força Naval especialmente dedicada à tarefa, contando com navios especializados para Operações Anfíbias, haja vista a mobilização de navios de apoio civis.

Não havia, segundo o Comodoro Clapp, uma estrutura de C2 no seio da ForTarAnf mais autônoma, tornando-a por demais dependente dos navios componentes do GT nucleado em Navio-Aeródromo, o *Carrier Battle Group* do Almirante Woodward (CLAPP; SOUTHBY-TAILYOUR, 1996). A ausência, principalmente, do JFC contribuiu para aumentar as dificuldades enfrentadas pelo ComForTarAnf em termos de controle das aeronaves, em que pese o Comodoro Clapp ter tido à sua disposição um Estado-Maior (COMAW) dedicado, dentre

⁸² Do original, na língua inglesa: command system proved to be imperfect. A transferência dentro da AOA do Comando e Controle de um Grupo-Tarefa para outro, segundo a *Royal Navy*, necessitava de uma reestruturação a nível operacional.

outras atribuições, ao C2 de aeronaves de asa fixa e rotativas, principalmente de helicópteros dos *Commando Helicopter Squadron* adjudicados à Força-Tarefa Anfíbia.

5.4 CONSIDERAÇÕES SOBRE ASPECTOS DOUTRINÁRIOS DA OPERAÇÃO

Segundo o Comodoro Clapp, no que tange aos aspectos doutrinários da Força Naval, havia uma grande diferença em relação à natureza de emprego entre a Patrulha Aérea de Combate (PAC) e o Apoio Aéreo Aproximado em termos, inclusive, de alerta dos meios aeronavais engajados para tais tipos de tarefas⁸³ (CLAPP; SOUTHBY-TAILYOUR, 1996). A falta de entendimento sobre prioridades causou tensão entre o Comodoro Clapp e o Contra-Almirante Woodward. O posicionamento dos porta-aviões, afastados do núcleo da AOA, era algo que trazia problemas de prontidão e aumentava o fator “tempo-distância”, afetando diretamente a ForDbq e a LFC.

Compartilhava de visão semelhante o aviador da RAF Jerry Pook. Segundo ele, havia uma falta de senso de prioridade para o esquadrão da *Royal Air Force* sob o comando dos Chefes Navais no TOM das Falklands, o que foi traduzido pelo oficial com um desabafo: “na época, minha emoção predominante era fervilhar de raiva pelo modo como fomos maltratados e abusados por oficiais seniores da *Royal Navy*, apesar de cumprirmos a vasta maioria das missões mais perigosas no teatro”⁸⁴ (POOK, 2007, p. 7). Segundo o aviador, não havia total entendimento doutrinário no emprego do Apoio Aéreo Aproximado entre as forças que operavam conjuntamente. A falta de harmonia nas relações de comando decorria, principalmente, de conflitos entre o Almirante Woodward e o Comodoro Clapp, oficiais que

⁸³ Notadamente, PAC e Apoio Aéreo Aproximado são tarefas afetas à aviação completamente distintas entre si, em que pese, no conflito, terem sido atribuídas às aeronaves *Sea Harrier FRS.1* e *Harrier GR.3*, indistintamente, pela falta de meios aeronavais adequados disponíveis (não havia mais na *Royal Navy* os caça-interceptadores *F-4K Phantom*, tampouco o porta-aviões com convés em ângulo *HMS Ark Royal*).

⁸⁴ Do original, na língua inglesa: at the time, my overriding emotion was seething anger at the way we had been misused and abused by RN Senior Officers, in spite of our carrying out the vast majority of the most dangerous missions in theatre.

detinham o C2 dos principais meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais na Operação *Corporate*.

5.5 RELAÇÕES ENTRE COMANDOS E *NAVAL AIR SUPPORT*

Ao final do capítulo dois do presente trabalho, foram formuladas três questões a serem respondidas neste capítulo: as decisões de controle no nível operacional e tático permitiram o emprego judicioso dos meios aeronavais disponíveis? Ocorreu interação harmoniosa entre os comandantes designados para a retomada das ilhas? O *Naval Air Support* foi eficiente e seguiu a doutrina à qual estava sujeito? Cada pergunta tem relação de causa e efeito com a outra, sendo, portanto, interdependentes.

Desta forma, respondendo à pergunta afeta às decisões de controle no nível operacional e tático, se elas (decisões) permitiram o emprego judicioso dos meios aeronavais disponíveis, conclui-se que, pelos motivos anteriormente expostos, ocorreu emprego ineficiente de meios aeronavais em tarefas de Apoio Aéreo Aproximado, segundo a doutrina de *Naval Air Support*, especificamente de *Offensive Air Support*, da marinha britânica na Operação *Sutton*, segundo os argumentos listados abaixo:

- a) Percepção distinta acerca de fundamentos doutrinários do *Close Air Support* pelas forças britânicas presentes na região: *Royal Navy*, *Royal Air Force* e *Royal Marines*;
- b) Seleção duvidosa de prioridade no emprego das aeronaves de ataque *Harrier GR.3* da RAF em “*Air Task Orders*” (ATO) e “Pedidos Aéreos”;
- c) Destinação de helicópteros leves para outras tarefas consideradas subsidiárias, como EVAM, a qual poderia ter sido cumprida por helicópteros maiores ou que não estivessem envolvidos diretamente no Assalto Anfíbio, liberando as aeronaves menores para o *Close Air Support*; e

d) Falta de coordenação geral na área (visão holística da situação), devido à inexistência de autoridade superior competente, no TOM das Falklands, especificamente na AOA⁸⁵.

5.6 A INEXISTÊNCIA DO JC E JFC: REFLEXOS

No que tange às interações entre os comandantes, o atrito e insatisfação estiveram presentes, por vezes, nas relações afetas ao C2 do componente aéreo do Conjugado Anfíbio, cuja oferta de meios de asa fixa era escassa (oito aeronaves *Harrier GR.3*) e, desta forma, disputada pelos comandantes dos Grupos-Tarefa na Operação *Sutton*.

A inexistência na estrutura de comando britânica durante o conflito tanto do JC, responsável pelas diretivas operacionais e, principalmente, do JFC, que detinha o OPCON, de modo a promover uma ordenação de prioridades sobre o emprego e disponibilidade de Apoio Aéreo Aproximado, foi mais um fator que intensificou as relações difíceis entre os CGT subordinados à FT-317. O oficial mais antigo na área, o qual ainda acumulava funções de responsabilidade do ComTOM (Almirante Fieldhouse), era o Almirante Woodward, que também possuía um GT sob comando e, logicamente, a ele atribuía prioridades que julgava mais importantes, dentre elas a disponibilidade para emprego das aeronaves de caça, nas tarefas que se fizessem necessárias (PAC *versus* Apoio Aéreo Aproximado). Consequentemente, tal relação conflitiva entre os comandantes contribuiu, segundo visão deste autor, para a perda de eficiência na aplicação do *Close Air Support* durante e após o Assalto Anfíbio, ocasião em que o LFC assumiu maior importância nas operações militares.

Os problemas decorrentes da falta de *expertise* por parte do Estado-Maior do Almirante Woodward contribuíram para o emprego pouco eficiente dos aviões *Harrier GR.3* do Esquadrão N° 1 da *Royal Air Force*. Segundo os pilotos daquela Unidade Aérea, a comunicação e transmissão de informações era falha. A força primordial que exercia o Apoio

⁸⁵ Incluída anos depois do conflito, na figura do JFC.

Aéreo Aproximado era a *Royal Air Force*, que, por sua vez, era diferente da força que controlava aqueles meios, a *Royal Navy*, a qual também fornecia o *Offensive Air Support* às tropas dos *Royal Marines* e *British Army*. Desta forma, a comunicação entre *supporter* e *supported*, por vezes, apresentou-se confusa, por não ser direta.

Houve momentos, por exemplo, quando o *Land Force Command* ganhou o protagonismo das ações em terra, que o comando das aeronaves *Harrier GR.3* continuava com o GT 317.8 do Almirante Woodward, enquanto que o controle a nível tático estava com o ForTarAnf (GT 317.0) ou com o Estado-Maior da *Land Force Command*, a grande distância dos porta-aviões.

Por fim, quanto a última questão proposta, relativo ao possível descumprimento pela força naval britânica de procedimentos operativos à luz da doutrina prevista pelo *Naval Air Support* e *Offensive Air Support*, segundo a publicação *The Fundamentals of British Maritime Doctrine (BR-1806)*, em observância ao disposto no capítulo 7 e anexo “b”, não há elementos que indiquem o descumprimento deliberada ou propositalmente de procedimentos operativos em vigor durante o conflito, referentes ao Apoio Aéreo Aproximado, por quem detinha o C2 dos meios aeronavais do Conjugado Anfíbio britânico. Entretanto, havia claro desconhecimento por parte da *Royal Navy* acerca de conceitos e procedimentos básicos afetos às tarefas de cunho aerotático empregadas pela *Royal Air Force*.

6 CONCLUSÃO

Ao início do capítulo dois do presente trabalho, este autor buscou diferenciar as abordagens acerca de doutrina e teoria, tendo utilizado o pensamento doutrinário como base para o estudo em relação ao C2 de meios aéreos empregados no Apoio Aéreo Aproximado, especificamente, no conflito das Falklands, valendo-se do desenho de pesquisa “confronto entre teoria (doutrina) e realidade”.

Foi abordada, desta forma, a evolução da doutrina da “Aviação de Cooperação”, defendida inicialmente por Mecozzi, ao longo do tempo, desde a Primeira Guerra Mundial (1914-1918) até as vésperas da eclosão do conflito do RU contra a Argentina, em 1982. Foi verificado que o pensamento doutrinário do CAS evoluiu sobremaneira após o surgimento da *Blitzkrieg* alemã e da campanha do Pacífico pelo USMC, na Segunda Guerra Mundial (1939-1945). O Apoio Aerotático aprimorou-se com a ação dos aviões a jato da marinha estadunidense na Guerra da Coreia (1950-1953) e conquistou novas possibilidades de emprego com o helicóptero, na Guerra do Vietnã (1960-1975).

Às vésperas do conflito das Falklands (1982), a doutrina de *Offensive Air Support* britânica difundida no início dos anos oitenta era fruto, naturalmente, de todo o aprendizado acumulado nas guerras que a antecederam. Entretanto, a introdução de uma nova tecnologia aeronáutica nas forças armadas do RU, a da aeronave de asa fixa tipo V-STOL *Harrier*, trouxe mudanças no emprego da aviação tática em suporte ao fogo e movimento das tropas britânicas, conferindo-lhe uma flexibilidade de operação maior. Todavia, diferentes perspectivas de emprego e urgentes adaptações realizadas nas aeronaves, dadas as especificidades do conflito, fizeram-se necessárias.

O capítulo três, por sua vez, apresentou a estrutura básica da FT-317, sob o comando à distância do Almirante John Fieldhouse, a formação do Conjugado Anfíbio britânico e aspectos do TOM das Falklands. O capítulo quatro se prestou a abordar aspectos da Operação

Anfíbia na Baía de São Carlos (Operação *Sutton*), em termos de C2 e seus reflexos no emprego da aviação aerotática da Força Naval britânica.

No que diz respeito ao C2 do componente aéreo do Conjugado Anfíbio da Operação *Sutton*, este autor entendeu que o RU empregava uma estrutura que não previa um comando formal unificado na área do conflito (a nível operacional), uma vez que o Almirante John Fieldhouse (CINCFLEET), encontrava-se à grande distância do TOM das Falklands. Por sua vez, a introdução do *Joint Commander* e do *Joint Force Commander*, anos após o fim das hostilidades, foi uma resposta britânica para a solução de problemas advindos de relações conflituosas e ineficientes entre comandantes, principalmente quanto ao emprego de meios (limitados) adjudicados a Forças Singulares em Operação Conjunta.

A doutrina de *Naval Air Support* da marinha britânica foi influenciada diretamente pelas mudanças que a *Royal Navy* sofrera nos anos imediatamente anteriores ao conflito. A aposentadoria do *HMS Ark Royal* e dos caça-bombardeiro *F-4K Phantom* da FAA, bem como a adoção de uma nova classe de porta-aviões menores, contando com os caças V-STOL *Harrier*, trouxe grandes desafios para aquela Força Naval nos combates contra a Argentina pela retomada das Ilhas Falklands, tornando a *Royal Navy* por demais dependente de meios aéreos da RAF para tarefas afetas ao *Offensive Air Support*.

Quanto ao ambiente e seus reflexos naquela Operação Anfíbia, a escolha da AOA facilitou as ações de Defesa Antiaérea da Força Naval britânica, e o Assalto Anfíbio em si, que não encontrou oposição de fato, foi um sucesso. Todavia, a decisão do CGT 317.8, Almirante Woodward, em manter os porta-aviões afastados a considerável distância a leste das ilhas, a fim de se proteger das vagas atacantes argentinas, afetou direta e negativamente o emprego dos caças *Harrier GR.3* no *Offensive Air Support* do Conjugado Anfíbio britânico.

Ambas as versões do *Harrier* tiveram que se adaptar a tarefas às quais os modelos de aeronaves não foram originalmente concebidos: à versão *FRS.1* (naval) coube a necessidade

de atender a possíveis demandas de ataque ao solo, enquanto que à versão *GR.3* foi exigida a prontidão para o emprego em PAC. Cabe registrar que havia vinte aeronaves dos dois modelos *Harrier* embarcadas no *HMS Hermes* e *HMS Invincible*, em contraste com os cerca de cento e setenta helicópteros enviados a bordo dos meios navais britânicos para os combates contra a Argentina (os quais não foram destinados primordialmente para tarefas de Apoio Aerotático).

A estrutura de comando empregada pela Força Naval britânica favoreceu ao atribulado Almirante Woodward, na condição de oficial mais antigo no TOM das Falklands, a ter prioridade (pela posição que ocupava) em selecionar e aplicar alguns Princípios de Guerra que vieram a conflitar com aqueles julgados essenciais pela ForTarAnf, ForDbq e LFC, durante o Assalto Anfíbio. Imperou o princípio da “segurança”, a fim de conservar o “poder combatente” do *Carrier Battle Group* que operava “mais ao largo”, afetando, desta forma, o princípio da “concentração de forças” em prol do Conjugado Anfíbio.

Entretanto, este autor entende que tal solução de compromisso, ainda que possa ter atingido principalmente a ForDbq, configurou-se como prudente, uma vez que sem os porta-aviões e, conseqüentemente sem os caças *Harrier*, aquela Força Naval ficaria sem meios aéreos adequados para emprego em Defesa Aérea (PAC), bem como perderia o esforço principal que executava as tarefas de Apoio Aéreo Aproximado e outras associadas ao Apoio Aerotático.

A decisão de destinar os helicópteros leves como o *Scout* e *Gazelle* a tarefas subsidiárias, como o transporte de pessoal ou munição e, principalmente, EVAM, não fortaleceu o componente aéreo de combate do Conjugado Anfíbio. Segundo a ótica deste autor, os helicópteros maiores, como *Wessex*, *Commando* e *Chinook*, não empregados no MNT, poderiam exercer as tarefas destinadas aos helicópteros leves, os quais compensariam os excessos de demandas de *Offensive Air Support* e o número reduzido existente de *Harrier GR.3*, do Esquadrão N° 1 da RAF (oito aeronaves).

A decisão de não empregar helicópteros de forma relevante no Apoio Aéreo Aproximado demonstrou, também, que havia uma possibilidade dentro da doutrina do *Offensive Air Support* que deixou de ser explorada. Entretanto, tal decisão pode ter sido influenciada pela falta de Superioridade Aeroespacial britânica no interior da AOA, uma vez que ainda havia aviões *Pucará* argentinos em atividade durante o desembarque das tropas em terra, os quais configuravam-se como séria ameaça à operação dos helicópteros em ataque ao solo.

Os relatos dos pilotos da RAF de que a *Royal Navy* desconhecia elementos básicos do Apoio Aéreo Aproximado, confundindo conceitos e aplicando erroneamente elementos referentes à doutrina empregada do CAS pela força aérea britânica, eram um exemplo claro de que havia falta de integração (e certo preparo) entre as Forças. Faltava, dada a estrutura de comando vigente na FT-317, especificamente no Apoio Aerotático, a sinergia⁸⁶ entre os principais componentes do Conjugado Anfíbio britânico: o *Carrier Battle Group*, especificamente na figura de seus porta-aviões e caças, a Força-Tarefa Anfíbia e a Força de Desembarque.

Desta forma, o capítulo cinco, que confrontou doutrina e realidade, mostrou que a *Royal Navy* possuía concepções doutrinárias diversas da *Royal Air Force* acerca do *Offensive Air Support* em prol do Conjugado Anfíbio, o que impedia que o emprego das aeronaves *Harrier GR.3* da *Royal Air Force*, em tarefas de Apoio Aéreo Aproximado, fosse precisamente aderente ao previsto na doutrina de CAS da *Royal Navy*.

Este autor entende, portanto, que a interoperabilidade e sinergia não podem ocorrer sem uma integração prévia das Forças Singulares no que tange à doutrina. Um Estado, possuidor de forças militares que planejam e lutam em conjunto, necessita que compartilhem entre si da mesma linguagem, conceitos e procedimentos quanto ao emprego de meios que

⁸⁶ Princípio conceitual que congrega a integração, coordenação e priorização das ações, principalmente a nível operacional (BRASIL, 2020).

atendam a tarefas afetas a todas as Forças, como é o caso do Apoio Aéreo Aproximado, independente do vetor empregado ou da Força Singular apoiada.

Segundo a visão deste autor, uma Força Naval que utiliza meios aeronavais para a tarefa básica de um Poder Naval de “projeção de poder sobre terra”, seja por meio de Bombardeio de Interdição, ou por Apoio Aéreo Aproximado às tropas, necessita deter, prioritariamente, o Comando e o Controle de tais meios. Para isso, precisa contar com capacidades de Comando, Controle, Comunicações e Informações (C3I), as quais, geralmente, estão disponíveis nos navios (estruturas físicas).

Ademais, este autor entende que a passagem de C2 entre comandantes distintos, num ambiente de elevada atrição, pode vir a contribuir para a ocorrência de falhas graves no emprego do Apoio Aerotático do Conjugado Anfíbio, sob pena de tornar ainda mais vulneráveis ao fogo inimigo as tropas desembarcadas em terra, uma vez que o apoio de fogo aéreo pode não ser eficaz, por problemas de coordenação.

Por fim, a fim de evitar ou minimizar a perda de continuidade do emprego da força em operações militares, bem como mitigar a possibilidade de ineficiência em ações de natureza aerotática, este autor entende que, uma Força de Desembarque a qual, na Marinha do Brasil está a cargo do Corpo de Fuzileiros Navais (CFN), deveria concentrar em si o C2 dos meios aeronavais, tanto nos níveis operacionais e táticos, desde a chegada na AOA, até a consolidação da CP, em detrimento de um C2 concentrado, inicialmente, no ComForTarAnf (que pode ser passado à ForDBq, caso tenha condições de assumi-lo). Para isso, deveria trabalhar em unificação doutrinária a nível tático-operacional desde os tempos de paz, congregando com os meios de superfície e forças desdobradas em terra, doutrinas comuns, consolidadas e de entendimento por todos.

REFERÊNCIAS

ANNO, Stephen; EINSPAHR, William. *Command and Control and Communications learned: Iranian Rescue, Falklands Conflict, Grenada Invasion, Libya Raid*. Maxwell Air Force Base, AL: 1988. 97 p.

BENSON, Harry. *Scram! The gripping First-hand Account of the Helicopter War in the Falklands*. Londres: Preface Digital, 2002. 418 p.

BRASIL. Força Aérea Brasileira, Estado-Maior da Aeronáutica. *DCA 1-1: Doutrina Básica da Força Aérea Brasileira, Volume 2*. Brasília, DF, 2020. 47 p.

_____. Marinha do Brasil, Estado-Maior da Armada. *Doutrina Militar Naval*. Brasília, DF, 2017. 143 p.

_____. Ministério da Defesa. *MD30-M-01: Doutrina de Operações Conjuntas, Volume 2*. Brasília, 2020.

BRITANNICA, The Editors of Encyclopaedia. *Falkland Islands War*. Disponível em: <<https://www.britannica.com/event/Falkland-Islands-War>> Acesso em: 14 de julho de 2021.

CLAPP, Michael; SOUTHBY-TAILYOUR, Ewen. *Amphibious assault Falklands: the battle of San Carlos Water*. Annapolis, Md: Naval Institute Press, 1996. 300 p.

COUTAU-BÉGARIE, Hervé. *Tratado de estratégia*. Tradução de Brigitte Bentolila de Assis Manso et al. Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval, 2010. 760 p.

CROUCH, Tom D. *Asas*. Tradução de Antônio Braga e Alexandre Martins. Rio de Janeiro: Record, 2008. 782 p.

ESPOZEL, Hércio. *A evolução da doutrina de emprego do componente de combate aéreo em proveito dos grupamentos operativos de Fuzileiros Navais*. Revista Âncoras e Fuzis, Rio de Janeiro, n. 49, n. 6 publicada pelo CDDCFN, p. 24-29, 2018.

ROYAL NAVY OFFICIAL PHOTOGRAPHER. Imperial War Museum. *FKD 2300*. 1982. Disponível em: <<https://www.iwm.org.uk/collections/item/object/205190563>>. Acesso em: 15 de julho de 2021.

NATIONAL ARMY MUSEUM. *Falklands War: The British Army and The Falklands War*. Londres, 2021. Disponível em: <<https://www.nam.ac.uk/explore/british-army-and-falklands-war>>. Acesso em: 06 de maio de 2021.

NORTH ATLANTIC TREATY ORGANIZATION. *NATO Glossary and definitions: English and French AAP-06*. Bruxelas: 2013. 439 p.

POOK, Jerry. *RAF Harrier Ground Attack: Falklands*. Barnsley: Pen & Sword Aviation, 2008. 332 p.

POSEY, Carl. Air War in the Falklands: grand miscalculations, unknown odds, miserable weather, vast distances – and unlikely adversaries. *Air & Space Magazine*. Set. 2002. Disponível em: <<https://www.airspacemag.com/military-aviation/air-war-in-the-falklands-32214512/>>. Acesso em: 15 de junho de 2021.

SPELLER, Ian; TUCK, Christopher. *Amphibious warfare: strategy and tactics from Gallipoli to Iraq*. Amber Books, 2014. 176 p.

THINK DEFENCE. *The San Carlos Forward Operating Base*. Disponível em: <<https://www.thinkdefence.co.uk/san-carlos-fob/>>. Acesso em: 15 de julho de 2021.

UNITED KINGDOM. The Great Britain Defence Council. *The Fundamentals Of British Maritime Doctrine*: BR 1806. Norwich: HMSO's, 1996. 225 p.

UNITED STATES OF AMERICA. Department of Defense. *Dicctionary of Military and Associated Terms JPI-02*. Washington, DC: 2016. 482 p.

_____. Department of The Navy. *Close Air Support MWCP 3-23.1*. Washington, DC: Headquarters United States Marine Corps, 1998. 214 p.

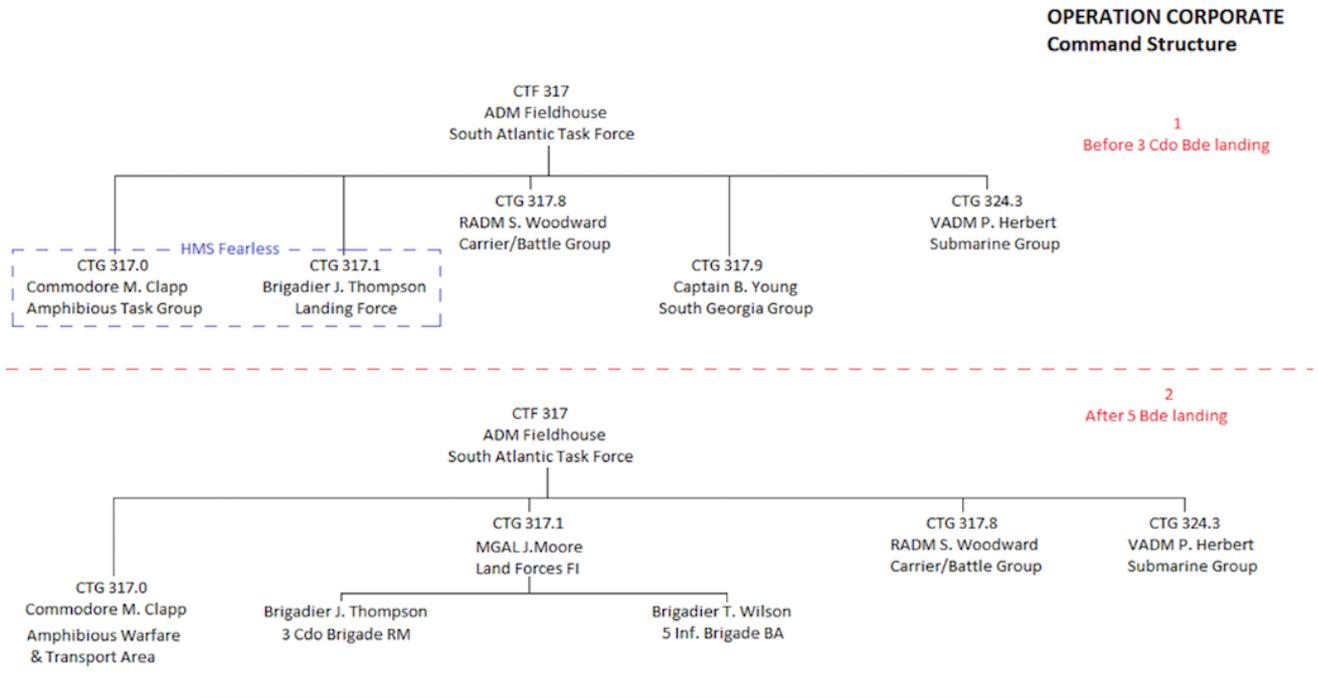
VEGO, Milan. *Joint operational warfare: theory and practice*. Newport, RI: U.S. Naval War College, 2009. 1492 p.

_____. *Major Naval Operations*. Newport, RI: U.S. Naval War College, 2008. 141 p.

VIDIGAL, Armando Amorim F. Conflito no Atlântico Sul: A Luta pela Posse do Arquipélago das Falklands/Malvinas. In: _____. *Guerra no Mar*. Rio de Janeiro: Record, 2008. Cap. 15, p. 495-532.

WOODWARD, Sandy; ROBINSON, Patrick. *One hundred days: the memoirs of the Falklands Battle Group Commander*. London: Harper Collins Publishers, 1992. 360 p.

ANEXO A

FIGURA 1 – Estrutura de comando da Operação *Corporate*

Fonte: CLAPP; SOUTHBY-TAILYOUR, 1996.

ANEXO B

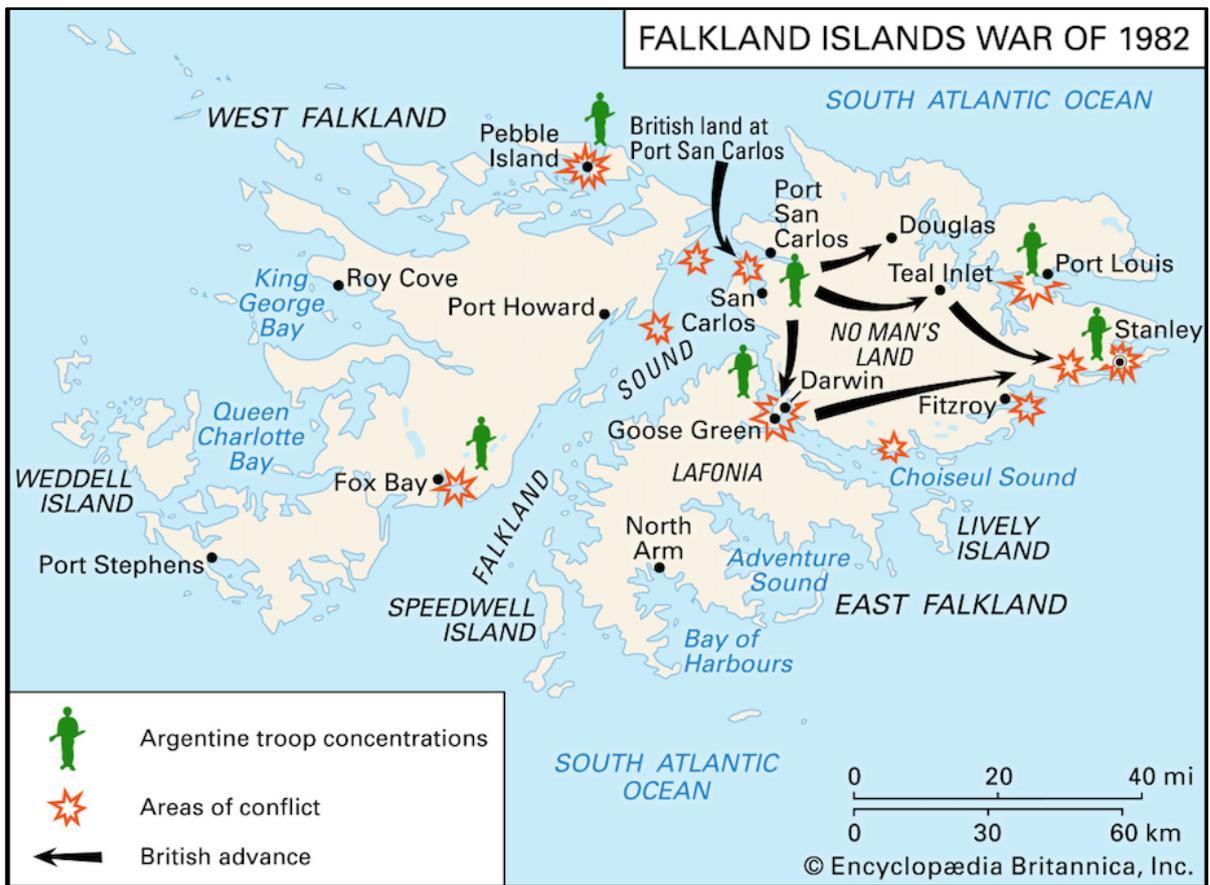


FIGURA 2 – As Ilhas Falklands em 1982

Fonte: ENCYCLOPAEDIA BRITANNICA, 2011.

ANEXO C

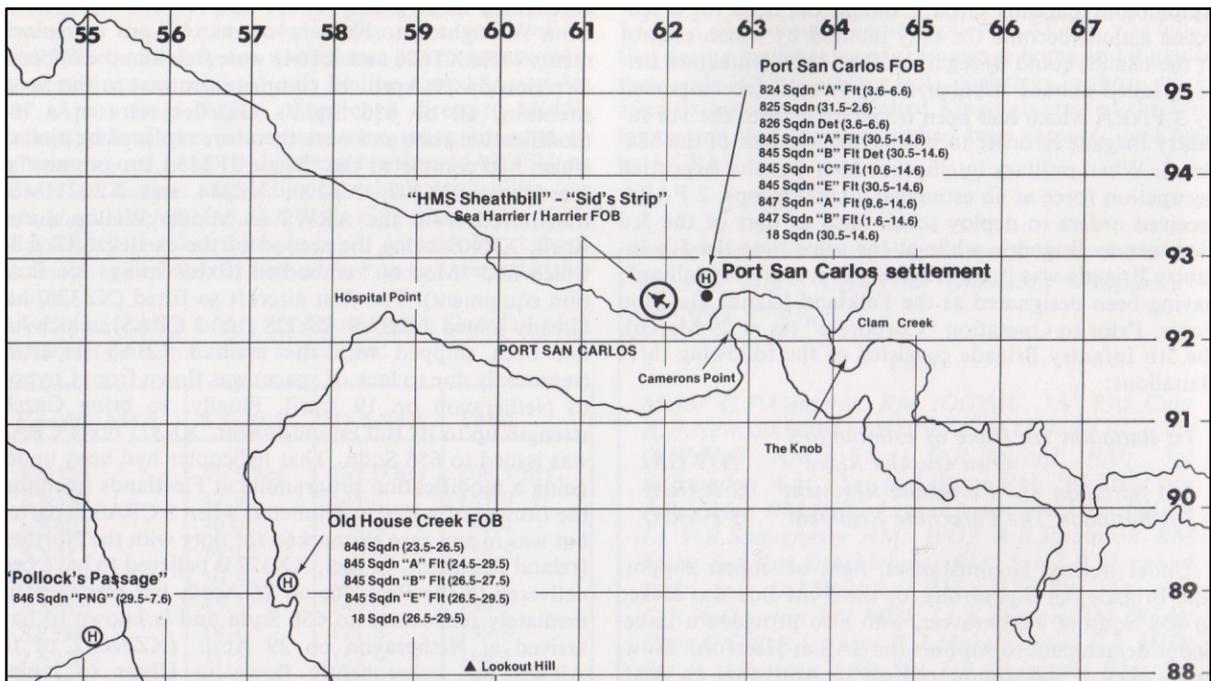


FIGURA 3 – Bases de Operações Aéreas (BOA) de caças *Harriers GR.3*, *Sea Harrier FRS.1* e helicópteros em São Carlos, *Old Creek* e *Pollock's Passage*

Fonte: THINK DEFENCE, 2021.

ANEXO D



FIGURA 4 – Três *Harriers GR.3* do Esquadrão N° 1 da *Royal Air Force* e seis *Sea Harrier FRS.1* (ao fundo), a bordo do *HMS Hermes*, acompanhados de um helicóptero antissubmarino *Westland Sea King HAS.5*, pertencente ao Esquadrão 820 da *Royal Navy*. Na foto pode-se observar a diferença de desenho entre as aeronaves *Harrier*, notadamente na parte de vante (*cockpit* e nariz dos aviões)

Fonte: IMPERIAL WAR MUSEUM, 2021.

ANEXO E

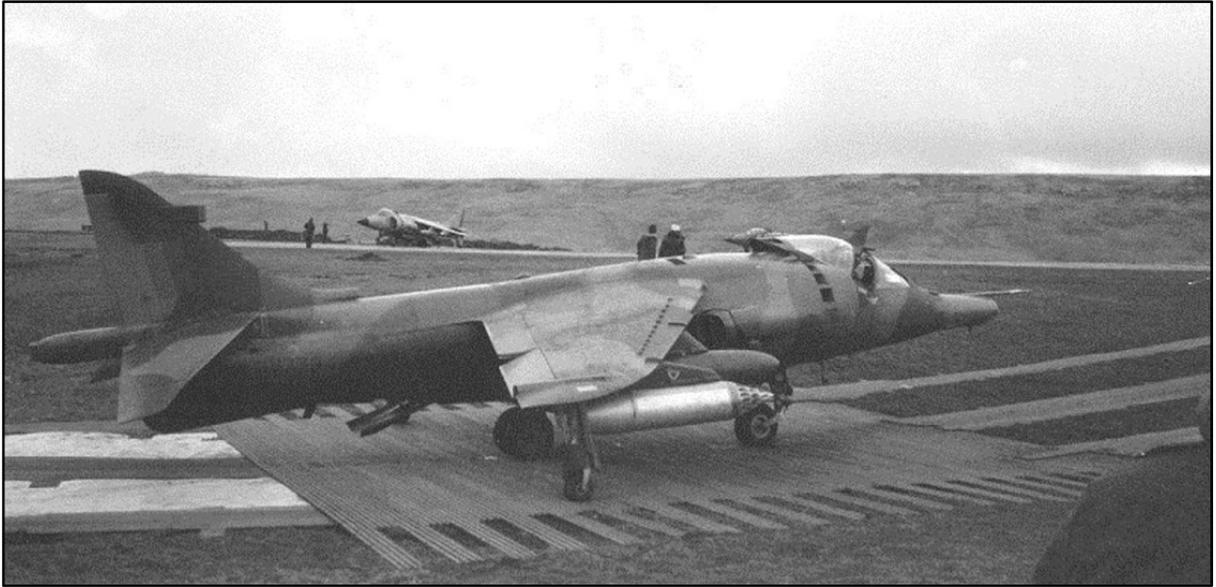


FIGURA 5 – *Harrier GR.3* da *Royal Air Force*, fotografado na FOB de São Carlos. Ao fundo, um *Sea Harrier FRS.1* da *Fleet Air Arm (Royal Navy)*

Fonte: THINK DEFENCE, 2021.