

## MINHA OBSERVAÇÃO SOBRE A *FLEET AIR ARM*<sup>1</sup>

Texto: Almirante inglês não identificado  
Tradução: JAYME LEAL COSTA FILHO  
Contra-Almirante (Ref<sup>o</sup>)

É impossível resistir a uma reivindicação de um almirante sobre o completo controle das aeronaves da esquadra de batalha, sem o que nelas não poderá ter inteira confiança. Não importa que estejam sendo utilizadas em missões de reconhecimento, de regulação de tiro ou de ataque à esquadra inimiga. São as aeronaves seus próprios olhos. Assim, o ponto de vista do Almirantado deve prevalecer em tudo aquilo que for necessário para dar-lhe a segurança requerida.

Não se pode dar guarida ao argumento de que são semelhantes às reivindicações de um general em relação às aeronaves de cooperação com o Exército. Neste caso, as aeronaves decolam de um aeródromo e operam de modo similar ao usual na força aérea independente. Já a decolagem de

bordo de navios de guerra para operação naval é caso totalmente diferente. No primeiro caso, a operação tem caráter de cooperação apenas, enquanto que, no segundo, a ação aérea é parte integrante da moderna operação naval.

Há necessidade de se distinguir a força aérea controlada pelo Ministério do Ar daquela controlada pelo Almirantado. Tal divisão não depende do tipo de trem de pouso da aeronave nem, necessariamente, da base donde decola: dependerá da função. É (no caso do Almirantado) função predominantemente naval.

A maior parte das missões (funções) de defesa pode ser perfeitamente classificada. Por exemplo, todas as missões que requerem aeronaves de qualquer tipo (seja com rodas, flutuadores ou bote; seja de

1 N.R.: Esse artigo é tradução do Appendix B, Book I – “Minha nota na Fleet Air Arm”, de um almirante britânico (nome não identificado) ao Sir. Thomas Inskip, Ministro da Coordenação da Defesa, em 1936.

reconhecimento, de regulação de tiro ou de bombardeio ou torpedeamento), baseadas regularmente em belonaves ou em porta-aviões, pertencem à esfera naval.

Reduz-se, assim, a questão a decidir sobre a qual serviço atribuir aeronaves que, decolando de bases terrestres, operam sobre o mar. Ainda aqui a decisão dependerá da função (missão) e da responsabilidade atribuídas à Marinha. As aeronaves baseadas a bordo poderão desempenhar inúmeras funções (cumprir missões) de proteção ao tráfego comercial. Isto é especialmente verdadeiro no mar alto, onde um esquadrão de cruzadores, com suas próprias aeronaves de observação, ou um par de pequenos porta-aviões, poderia cobrir uma frente de mil milhas. Contudo, a Marinha jamais poderia ser solicitada – e ela jamais o reivindicou – a manter uma força aérea suficientemente forte para dar proteção ao tráfego marítimo sob ataque aéreo concentrado em águas restritas. Aplica-se a sentença: Força Aérea contra Força Aérea; Marinha contra Marinha. Quando a força aérea inimiga principal, ou qualquer de seus destacamentos, tiver que ser enfrentada, terá que ser pela Real Força Aérea Britânica.

A propósito, é preciso não esquecer que um ou mais navios terão que ser selecionados e adaptados para operações puramente aéreas, como uma incursão contra objetivos bastante interiorizados, a exemplo de uma base ou centro vital. Tais operações são típicas de força aérea, que exigem aeronaves de tipos não vinculados, normalmente, com operações da Esquadra. Neste caso, o Almirantado teria que pôr seus navios à disposição do ministro do Ar para o emprego tático ou estratégico conveniente. Longe de retratar uma batalha (naval), este é exemplo de lógica “divisão” (aspas no original) de comando exigida pela missão.

Aquilo que for atribuído à Marinha será-lhe integralmente. Ao Almirantado caberá a

total responsabilidade pela Arma Aérea da Esquadra (Fleet Air Arm). Oficiais, suboficiais, aspirantes (cadetes) e o pessoal restante terá que ser selecionado dentre o pessoal da Marinha Real pelo Almirantado. Este pessoal terá que aprender a arte de voar e a de manobrar aeronaves nas escolas da Real Força Aérea (Royal Air Force). Depois de adquirirem o grau de proficiência desejado, todos voltarão para as bases navais para a adaptação às necessidades operacionais da Esquadra, exatamente como acontece com o pessoal da Real Força Aérea, que, uma vez aprovados como “choferes”, são integrados em esquadrões e escolas especializadas para aprenderem a combater nos ares.

Assim, reintegrados na Esquadra para o serviço da Arma Aérea da Esquadra, serão parte integrante da Marinha, dela dependendo para efeitos de disciplina, progresso na carreira, transferência para a reserva etc. Isto se aplicará a qualquer posto ou graduação ou especialidade, quer para pessoal embarcado como em terra.

Uma vez acertada esta condição, pela qual a Marinha ficará responsável integralmente pela Força Aérea da Esquadra, uma nova situação teria que ser estabelecida a seguir, pela qual o Ministério do Ar ficaria responsável pela defesa antiaérea ativa. Isto implicará, naquilo que diz respeito à Marinha, que cada porto, cada bateria antiaérea costeira, holofotes, aeronaves, balões-de-barragem e outras coisinhas sejam reunidas sob um só comando operativo, cujo comandante ficaria subordinado ao comandante da defesa passiva.

Da mesma forma, o controle da defesa aérea de Londres e de outras áreas igualmente vulneráveis que exigem considerável equipamento de ação antiaérea deverá ser colocado sob uma única autoridade, isto é, a do Ministério do Ar. A responsabilidade recairia não somente sobre a operação, mas também sobre o recrutamento,

seleção, adestramento e administração do pessoal respectivo.

O Ministério do Ar tem tão legítimo direito de controlar a defesa aérea como o tem a Marinha de controlar seus olhos. Assim, organicamente vinculado ao Ministério do Ar, deveria ser criado um departamento a ser designado "Antiaéreo", ao qual caberia a responsabilidade pelo controle de todos os canhões, holofotes, balões e pessoal de qualquer espécie relacionado com tal missão, como também pelos esquadrões da Royal Air Force, que, de tempo em tempo, seriam destacados para o departamento "Anti-Air". Neste departamento, haveria oficiais da força aérea, devidamente assistidos por seus estados-maiores, que comandariam as ações de defesa aérea ativa em locais e áreas designadas.

Não se está sugerindo que o Ministério do Ar ou o Estado-Maior do Ar estejam já preparados para, sem ajuda, assumir estas novas e pesadas responsabilidades de formar o departamento "Anti-Air". Tal responsabilidade caberia, também, aos serviços antigos, que cederiam proficientes oficiais de estado-maior para serem mesclados aos do Ministério do Ar.

A questão do recrutamento e da administração internas das unidades transferidas para o comando do departamento "Anti-Air", a fim de serem adestradas e empregadas, não precisa constituir pedra de tropeço. Estes contingentes poderiam ser transferidos das atuais fontes até que se chegue à solução mais conveniente.

Até que este memorando não tratou de material, que é, aliás, muito simples. O Almirantado decidirá sobre o tipo de aeronave que lhe for conveniente para a espécie de missão que a ele for atribuída. No que respeita ao orçamento, o Gabinete (Governo)

decidirá por meio de uma comissão de prioridades funcionando sob o ministro da Coordenação da Defesa. No momento presente, o atual ministro dará suas instruções sobre o aproveitamento do pessoal disponível, mas, no evento de guerra ou em necessidade de preparação para ela, tal responsabilidade deverá ser transferida a um Ministério do Suprimento (Minister of Supply). É claro que não deverá haver questionamento do Almirantado quanto às suas prioridades quando se chocarem com as da indústria aeronáutica (*air production*). Prevalecerá o ponto de vista da necessidade suprema.

Não se pense que o Almirantado deva criar departamentos técnicos para projeto de aeronaves em separado dos existentes no Ministério do Ar ou sob o Ministro do Suprimento. Estes ministros mais o Almirantado devem formar um estado-maior técnico para assessorá-los quanto ao desenvolvimento científico e apresentar os requisitos especiais da Marinha em termos acessíveis ao Ministro do Suprimento.

Sumarizando:

1º – O Almirantado deverá ter pleno controle da Arma Aérea da Esquadra (Fleet Air Arm) para empregá-la em tudo aquilo que se defina como naval.

2º – Dever-se-á criar novo departamento no Ministério do Ar, com elementos procedentes dos três ramos das Forças Armadas, para ativar as operações de defesa antiaérea.

3º – No que diz respeito ao material, os estudos ficarão a cargo de um comitê subordinado do Ministro da Coordenação da Defesa no presente e a execução a cargo dos canais competentes atualmente, até que se possa, futuramente, passar tais responsabilidades ao Ministro do Suprimento.

**Nota do tradutor:** E isto se passou em 1936!

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS> / Aviação Naval / ; Fleet Air Arm; Tradução;

# Visitando o Espaço Cultural da Marinha e o Museu Naval e Oceanográfico, não esqueça de levar uma “lembrancinha”

Seus amigos ficarão encantados com os *souvenirs* que você irá mostrar. São peças artesanais que representam o que de melhor existe nos acervos das unidades culturais da Marinha. Compre, dê de presente, mas convide-os para que conheçam pessoalmente o Complexo Cultural da Marinha.

## Recanto Naval Decoração Náutica

Espaço Cultural da Marinha  
Telefone: (21) 870-6025  
Museu Naval e Oceanográfico  
Telefone: (21) 533-6174

