# A Força de Transição da Capacidade Aérea Combinada

## Como Estabelecer uma Força Aérea no Afeganistão

BRIG GEN MICHAEL R. BOERA, *USAF*

QUE FUNÇÃO desempenha a "capacidade aérea" na luta para o futuro do Afeganistão. É difícil encontrar nas forças armadas norteamericanas perspectiva objetiva do que é e que tipo de qualificativos poderia contribuir. Raro é o líder militar bem informado que se aproxima do tópico sem forte determinação ideológica. O Gen Stanley McChrystal, [antigo] supremo comandante norteamericano no Afeganistão, disse recentemente que "a capacidade aérea contém as sementes da própria destruição."[1] Dentro do contexto, sua acusação não está completamente despojada de mérito. Foi feita logo após um míssil atingir um complexo residencial. Uma vez que ataques aéreos podem matar tanto civis inocentes como combatentes inimigos, seus efeitos cinéticos às vezes beneficiam a insurgência que buscam derrotar. Entretanto, durante debates, seus atributos são prontamente descartados.

Seu lado positivo é aquele que transporta o material necessário às eleições às áreas remotas do país, fazendo com que consigam ampla credibilidade. Provê mobilidade às tropas locais, permitindo confronto e derrota de insurgentes. Transporta os cidadãos, preenchendo lacunas em logística que o mercado comercial incipiente é incapaz de satisfazer. Acolhe os jovens a serviço da nação, motivando-os a excelência em organizações governamentais nesta nova e promissora era após três décadas de luta armada ininterrupta.

Toda vez que deliberamos acerca da "capacidade aérea" no Afeganistão, é necessário cautela. Não devemos tentar descrever todas as configurações de uma só pincelada. A evidência de sua eficácia encontra-se em um dos empreendimentos mais dramáticos e satisfatórios em que atualmente participa com os parceiros-conjuntos. A maioria das pessoas está ciente de que uma coalizão internacional entrou em parceria com a nação afegã. Os objetivos compartilhados exigem a solidificação das instituições nacionais daquele país. Ao mesmo tempo, devemos reduzir a influência e a capacidade dos insurgentes que querem ver o país regressar ao caos. Um grupo menor de pessoas conhece todas as atividades desempenhadas pelos Militares da Força Aé-

rea, que contribuem à segurança do país a longo prazo. A força, através de seus empreendimentos, semeia um futuro mais brilhante.

A Força de Transição da Potência Aérea Combinada *[Combined Air Power Transition Force-CAPTF],* parte da tentativa da comunidade internacional em restabelecer as instituições nacionais do país, contém três pilares de apoio que se enfocam em administração governamental, segurança e desenvolvimento sócio-econômico.[2] Os acordos internacionais estabeleceram que os Estados Unidos estarão à frente da reforma das forças de segurança do país. A *CAPTF* faz parte da organização militar liderada pelos Estados Unidos e pela Organização do Tratado do Atlântico Norte-OTAN *[North Atlantic Treaty Organization-NATO]* que opera em conjunto com os líderes militares e do departamento de polícia para aperfeiçoar a capacidade de segurança sustentável.[3] A missão do comando é simples: operar com os soldados e os militares da força aérea, a fim de facilitar o estabelecimento de um Corpo Aéreo do Exército Nacional Afegão *[Afghan National Army Air Corps-ANAAC]* para satisfazer os requisitos de segurança do país.[4] O *ANAAC* é parte essencial do Exército Nacional Afegão *[Afghan National Army-ANA],* que irá desempenhar papel decisivo na tentativa de providenciar a segurança para os cidadãos, enquanto a insurgência armada continuar sendo uma ameaça.

Três objetivos contribuem motivo e estrutura a este artigo. Primeiramente, gostaria de compartilhar a importância da potência aérea para o futuro do Afeganistão. Em seguida, apresento um esboço das atividades com as quais a *CAPTF* assiste o *ANAAC* em todo o país. E, por último, apresentarei alguns empreendimentos importantes na potência aérea que se encontram a caminho. A prova sugere que essa última é essencial à luta para a coexistência pacífica e que o progresso feito até agora coloca o Afeganistão no patamar para solucionar essa questão, embora não seja, nem de perto, a imagem que muitos líderes militares possuem da mesma.

## A Potência Aérea no Afeganistão

A luta contínua no país é uma contra-insurgência *(COIN).* Ao sumarizar a experiência obtida e estudar as guerras de combate ao terrorismo e insurgências, os intelectuais da potência aérea, James Corum e Wray Johnson trazem à mente certos temas importantes que devem moldar a metodologia utilizada no país. A primeira é que uma estratégia total – com a alocação de recursos diplomáticos, políticos, militares e econômicos para alcançar um objetivo político – deve impulsionar a tentativa geral.[5] A *CAPTF* está prestes a alcançar sucesso nesse sentido, porque atinge todos os elementos da grande estratégia. A íntima relação de mentores que possuímos para com o governo afegão e líderes militares proporciona a perspectiva de seus problemas sócio-políticos. Canalizamos os recursos providenciados pela comunidade internacional para aumentar a capacidade militar e assegurar a boa distribuição dos mesmos. Tal incremento promove a legitimidade do governo afegão e, ao mesmo tempo, faz com que seja capaz de providenciar melhor segurança à população. Assim, o aumento em capacidade da potência aérea afegã que a *CAPTF* torna possível, facilita o alcance a todos os pontos estratégicos e avança o objetivo político no âmago do sucesso da *COIN.*

O segundo modelo que a *CAPTF* utilizou no Afeganistão é que a aviação de apoio – transporte de carga e mobilidade do campo de batalha, por exemplo – muitas vezes é a função mais importante que a capacidade aérea desempenha nesse tipo de conflito.[6] Como a discussão de atividades contínuas demonstra, a *CAPTF* mantém o enfoque dos empreendimentos atuais quase que por completo em providenciar exatamente tais capacidades, via plataformas de asa fixa e giratória. Ao repassarmos rapidamente a geografia do país, vemos que os centros urbanos estão isolados uns dos outros por altas montanhas e desertos inóspitos, revelando a sabedoria da concentração em transporte aéreo.

O Afeganistão, no Sudoeste da Ásia, sem acesso ao mar, com regiões isoladas, é um país

ideal para o uso de aeronaves.[7] As cadeias de montanha e grandes áreas desertas dividem o país, isolando os centros urbanos. As redes de autoestradas são inexistentes. A falta de infra-estrutura terrestre foi um obstáculo desde o começo da reconstrução do Afeganistão. As nações da OTAN notaram que o transporte aéreo e os helicópteros são necessários para apoiar as equipes de reconstrução das províncias, encarregadas de levar a cabo a maior parte da reconstrução da infra-estrutura no país.[8] Na *CAPTF*, observamos que a capacidade permitida pelo transporte aéreo tático é vital aos líderes eleitos do país, dando às autoridades a única oportunidade de forjar boa cooperação e confiança no governo federal através de regiões de tão grande contraste. O Afeganistão foi feito sob medida para uma força aérea, porque não pode funcionar como nação moderna sem a mobilidade, o que somente as aeronaves podem providenciar.

Em seguida, a *CAPTF* leva a sério o que aprendemos na região, ou seja, que "as campanhas aéreas que têm como alvo os insurgentes e terroristas que vivem muito próximo de, ou em centros urbanos, são em geral, contraproducentes".[9] É pior ainda quando a tática mais eficaz das campanhas de propaganda inimiga é chamar atenção ao fato de que o governo baseia-se em "invasores e infiéis".[10] Até mesmo com a habilidade dos Estados Unidos em levar a cabo os denominados golpes cirúrgicos, os mais bem intencionados comandantes das forças terrestres conseguiram, assim mesmo, provocar a cólera da população civil, dando aos insurgentes a vitória em relações públicas. As circunstâncias malogradas que ocorreram em Kunduz, quando os insurgentes do Talibã sequestraram dois caminhões-tanque de petróleo trazem à mente essa desvantagem.[11] A solução natural é providenciar ao país sua própria força aérea. A habilidade do *ANAAC* em transportar os soldados à luta reduzirá a demanda em ataques aéreos levados a cabo pelas forças aéreas estrangeiras. Isso, em si, compromete a declaração dos insurgentes de que o governo é um fantoche do Oeste, mesmo quando o *ANA* solapa a habilidade do Talibã, Al-Qaeda e outros grupos de levar a efeito seus ataques.

Com a excelente mobilidade do campo de batalha, a capacidade de ataque cinético da potência aérea retém seu papel na luta contra a insurgência. Contudo, na arena *COIN*, a política da luta dita que a capacidade do governo afegão em alcançar a vitória é valiosíssima. Muito mais valiosa, porque significa que os afegãos ganharam a guerra e não um país estrangeiro que lutou em seu lugar. Para isso, o *ANAAC* treina observadores avançados que, de posições no solo, podem definir e coordenar o fogo dos ares. O primeiro passo exige que sirvam de vigias para os helicópteros *Mi-35*, participando em missões de fogo ao vivo em áreas de tiro, a fim de poder praticar ataques em todo o Afeganistão (fig. 1). A *CAPTF* presta assessoria para instituir procedimentos de coordenação próxima que serão usados em seus campos de batalha e que eventualmente incluirão plataforma de ataque de asa fixa. Como é melhor utilizar tropas terrestres locais, um *ANAAC* capacitado para levar a cabo as próprias batalhas aéreas de *COIN* significa estabilidade duradoura, o que não ocorre quando existe envolvimento militar estrangeiro.

O quarto modelo de Corum e Johnson mantém que uma abordagem de "baixa tecnologia" para com a capacidade aérea causaria efeitos dramáticos positivos nesse tipo de guerra.[12] Embora o mundo Ocidental em geral, e a América em particular, tradicionalmente favoreçam soluções militares de alta tecnologia, essa abordagem não vai funcionar no Afeganistão. Como o alpinista Greg Mortenson, que constrói escolas nas montanhas

*CAPTF* / Departamento de Defesa *(DoD)*

**Fig. 1. Um *Mi-35* em missão de treinamento de fogo ao vivo**

do Afeganistão [Pamir, Hindu Kush] e Paquistão [Karakoram] aprendeu em suas tentativas de paz, a paciência arraigada da cultura afegã é assombrosa, comparada a nossa. Às vezes devemos parar para "ouvir as montanhas" e aceitar o fato de que uma capacidade modesta elaborada com paciência é o meio mais eficaz de deixar o Afeganistão com uma força aérea de capacidade sustentável.[13] As operações e treinamento atuais usam aeronaves com que os militares afegãos estão familiarizados e que se encaixam bem à região, inclusive os helicópteros *Mi-17* e *Mi-35*, juntamente com a aeronave de transporte aéreo de asa fixa *An-32* (fig. 2). O *C-27 Spartan,* que acaba de fazer parte da frota aérea, oferece maior capacidade em transporte aéreo, mobilidade para o campo de batalha e voo por instrumento, mas é parecido ao *An-32* em simplicidade e resiliência; ademais, os afegãos gostam de operá-los. Ao aumentar a capacidade de emprego dessas aeronaves, a *CAPTF* e o *ANAAC* perseguem os fins que levarão à sustentabilidade, quando os assessores estrangeiros deixarem o país.[14]

Quinto, compreendemos que as "operações conjuntas são essenciais ao eficaz uso da capacidade aérea".[15] A posição da *CAPTF* dentro da OTAN em treinar e educar as forças propicia a chance de moldar o *ANAAC* de modo a complementar o desenvolvimento do grande *ANA* que apoia, porque interagimos com os indivíduos que treinam os líderes e futuros líderes do exército terrestre. Contamos com a oportunidade de assessorar o Afeganistão para que venha a forjar um corpo aéreo capaz de ação independente – de modo a assegurar crescimento comensurável para com o exército que apoia. Nossas ações produzirão uma força aérea estratégica e tática, capaz e flexível, que providenciará apoio crucial às tropas terrestres.

As tentativas em cultivar a capacidade aérea afegã vão mais além de funções conjuntas, abrangendo as tentativas de vários parceiros da coalizão. Só no Aeroporto Internacional de Cabul os membros de 36 nações tomam as refeições juntos, todos os dias. Um comandante espanhol atualmente supervisa o estabelecimento (as nações membros da OTAN revezam-se). Os Belgas providenciam e demonstram a segurança terrestre ao *ANA*. Os mentores de operações tchecos assistem as tripulações de helicópteros afegãs, à medida que aprendem a ser mais eficazes em combate. A *CAPTF*, além disso, tenta romper as barreiras para que o envolvimento da coalizão com as forças de segurança afegãs possam expandir ainda mais.

**Figura 2. Um *An-32* no Aeroporto Internacional de Cabul**

Finalmente, é evidente na *CAPTF* que a capacidade aérea "provê flexibilidade e iniciativa", algo que os insurgentes normalmente desfrutam nesse tipo de batalha.[16] A necessidade do envolvimento de tropas terrestres em *COIN* nunca vai desaparecer, mas certas funções da capacidade aérea – transporte aéreo, mobilidade do campo de batalha e leve ataque – são forças multiplicadoras excelentes naquela luta. Com a disponibilidade de capacidade aérea de ótima reação, os requisitos da força de 20 a 25 soldados para cada 1.000 residentes – normalmente considerado o padrão de ouro em *COINs* – pode reduzir-se muito mais, permitindo que uma força relativamente pequena leve a cabo operações *COIN* eficazes.[17] Após apresentar o papel importante da *CAPTF* em desenvolver a capacidade aérea afegã, passo a relatar, em seguida, as atividades colaborativas com o *ANAAC*.

## O Desenvolvimento da Capacidade Aérea Atual

Ao treinar, assistir e educar o *ANAAC*, a *CAPTF* busca criar capacidade sustentável em quatro áreas, mas os objetivos transcendem

essas linhas de operação facilmente quantificadas. À primeira vista, nossas tentativas (1) aumentar o suprimento de aeronaves disponíveis à força, (2) criar um grupo de militares da força aérea treinado, motivado e habilitado, (3) construir e melhorar campos de pouso e infraestrutura relacionada, em todo o Afeganistão, e (4) ao mesmo tempo apoiar as operações contínuas, são essenciais à sobrevivência do Afeganistão como nação. O importante é tentar incorporar processos aperfeiçoados para a instituição, funções de comando e controle *(C2)* e o hábito de treinamento no *ANAAC*, intercalando-os às práticas militares afegãs, através das quatro áreas de enfoque da missão. Brevemente vou repassar as atividades contínuas em cada uma dessas áreas.

Não causa surpresa que a capacidade de transporte aéreo até agora predomina na frota de aeronaves do *ANAAC*. O terreno [acidentado] do Afeganistão e a necessidade de apoiar as forças terrestres engajadas na *COIN* justificam tal concentração. Os "cavalos de batalha" da frota do *ANAAC* são o *Mi-17* (fig 3) e o *An-32*. Um helicóptero de propósito geral, o *Mi-17* é ideal para operações de grande altitude no terreno montanhoso do país. O *An-32*, asa fixa, para transporte aéreo, aterrissa e levanta voo em campos de pouso de superfície rudimentar e de curta metragem. As operações diárias para essas aeronaves incluem transporte de pessoal, médico e entrega de carga. Certas capacidades com que contamos no Ocidente recentemente foram levadas ao *ANAAC* e virão a ser a rocha-mãe ao futuro desenvolvimento de forças militares afegãs profissionais. Um exemplo:

Em finais de setembro de 2009, dois soldados do *ANA*, feridos na província de Kandahar, chegaram a Cabul em um *An-32*. Os paramédicos de voo do *ANAAC* transfeririam os soldados aos paramédicos do Hospital Militar Nacional na rampa em Cabul e ajudaram a levar os pacientes a bordo do *Mi-17*. Esses helicópteros são dotados de liteiras para o transporte aeromédico. Os soldados chegaram ao Hospital, após receber assistência ininterrupta, completamente providenciada pela tripulação aérea e pessoal médico afegãos.[18] Esse tipo de assistência de qualidade para os soldados do *ANA* aumenta a confiança entre seus membros. Nosso contínuo treinamento e investimento capacitará as forças de segurança afegãs a recrutar e reter os melhores e mais inteligentes soldados da próxima geração, evitando que sejam alistados pelas organizações insurgentes.

CAPTF / FOTO do DoD

**Figura 3. Um *Mi-17* entrega tropas do ANA**

A fim de continuar a aumentar o sucesso oferecido pela capacidade aérea, devemos reconhecer a importância de um evento atual em particular na *CAPTF* e *ANAAC*, relacionado à construção da aeronave – a entrega de aeronaves *C-27* reconfiguradas (fig. 4). Entregues diretamente da Itália desde novembro de 2009, contêm um sistema de carga e paletes sobre rodas, sistema de entrega de mercadoria e equipamento via paraquedas e capacidade dedicada de evacuação médica à frota de aeronaves existente que utiliza campos de pouso rudimentares, de curta metragem. O *C-27* eventualmente será a aeronave principal da frota de aeronaves de transporte aéreo de asa fixa. A missão de coalizão de treinamento militar ao Afeganistão facilitou a renovação de oito aeronaves que serão entregues durante o ano fiscal de 2010, com outras 18 até 2012.[19]

O desenvolvimento da frota de asa giratória não é menos dinâmico. A frota de *Mi-17s* aumenta todos os meses e o helicóptero de ataque *Mi-35* levou a cabo missões de treinamento de fogo vivo em todo o país durante os últimos meses. A frota *Mi-17*, essencial à mobilidade do campo de batalha e missões de transporte médico, é meio confiável de transportar autoridades governamentais. Está agendada para dobrar de tamanho até 2013. A confiabilidade do *Mi-17*, capacidade de grande altitude, compatibilidade com as nações vizinhas e disponibilidade de recursos de manutenção fazem

**Figura 4. Um *Spartan C-27* remodelado para o *ANAAC***

dele o helicóptero ideal para o país.[20] O estabelecimento de sólida frota de asa giratória é meio seguro de desenvolvermos uma capacidade sustentável no *ANAAC*, porque os helicópteros continuarão sendo essenciais à mobilidade.

Não é suficiente simplesmente providenciar aeronaves ao *ANAAC*. Para uma força eficaz, devemos promover o desenvolvimento de militares da força aérea habilitados e motivados. É a tarefa mais difícil da CAPTF e a que produz os melhores resultados, com impacto mais duradouro. Nossas tentativas permeiam todos os níveis do *ANAAC*, com os afegãos e norteamericanos colaborando em tudo, de processos de tomada de decisão em *C2*, à melhor maneira de equilibrar a carga em um *An-32*. Os treinadores norteamericanos oferecem assessoria adaptada à maneira como os afegãos estão acostumados em seus negócios, prestando muita atenção em levar a cabo a missão e garantindo a segurança.

Os peritos no assunto em todas as funções desempenhadas pelos departamentos de voo na Força Aérea norteamericana estão no Afeganistão oferecendo treinamento, assessoria e educação. De engenheiros civis a gerentes de campo de pouso, os americanos trabalham com os afegãos para compartilhar experiência e desenvolver as melhores práticas para a capacidade aérea do pais. A primeira classe de mestre de carga em mais de 30 anos, terminou um curso de treinamento de três meses em julho de 2009, certificando oito mestres de carga básica, preparando-os para a transição ao *C-27*.[21] Além do mais, o treinamento intensivo em Inglês permite que as tripulações e outros afegãos que possuem cargos no sistema de voo internacional desempenhem as funções com segurança e competência. Os mentores e instrutores fazem parte de todas as forças militares e incluem companhias civis contratadas. O maior grupo vive e trabalha em Cabul, mas a *CAPTF* supervisa um grupo no Campo de Pouso de Kandahar e destacamentos em todas as regiões do país.

O treinamento e o trabalho de mentores não ocorrem somente no Afeganistão. Em julho de 2009, trinta pilotos de *An-32s* foram enviados ao *Defense Language Institute* em San Antonio, Texas, para treinamento intensivo em Inglês. Seguirão com um curso de treinamento de voo por instrumentos e treinamento para a transição aos *C-27s*.[22] Apesar de

grande barreira em idioma e cultura, os americanos e afegãos que desempenham tarefas conjuntas relatam um senso de satisfação, respeito mútuo e competência, à medida que entram em parcerias para cumprir com a missão e edificar um melhor *ANAAC*. Esse progresso é evidente em todos os grupos de mentores e afegãos. Todos interagem como membros da mesma equipe.

As tripulações treinadas, o pessoal de apoio e as aeronaves funcionam bem somente com a sólida infraestrutura de campos aéreos onde podem operar. A *CAPTF* está em fase de consolidar os quartéis generais no Aeroporto Internacional de Cabul, melhorando a sinergia com o *ANAAC* e o *International Security Assistance Force Joint Command*, que acaba de ser instalado e que também está abrigado no aeroporto. Além do desenvolvimento em Cabul, as dependências aéreas em Kandahar, Jalalabad, Shindand, Herat, Gardez e Maza-e-Sharif beneficiam-se do planejamento e construção facilitada pela CAPTF. No dia 5 de outubro de 2009, o *Kandahar Air Wing* foi inaugurada oficialmente. Filiada ao *205th Corps* do *ANA*, Kandahar une-se a *Kabul Air Wing*, sendo a segunda ala estabelecida na nação desde 2001.

As operações constituem a quarta e final área de concentração da missão da *CAPTF*. Uma vez que as operações de voo nunca cessaram, a expressão "fabricar o avião em voo" é descrição apta do empreendimento da equipe da *CAPTF* e do *ANAAC*. O objetivo de fomentar o treinamento e instituir novos meios de *C2* sempre causam tensão, devido a frota limitada, uma lista sem fim de missões urgentes e um ritmo de operações de combate que nunca entra em pausa para "tomar um fôlego".

Além do combate cotidiano e outras operações militares, o tipo de voo na tela de radar que recebeu maior atenção, inclui apoio às eleições nacionais, o *hajj* Muçulmano anual à Meca e os níveis cada vez maiores de treinamento de voo – em particular para o *Mi-17*. O *ANAAC* apoiou as eleições de 2009 de forma admirável e seus recursos foram usados sem hesitação para apoiar uma eleição que se planejava vencer por grande margem. Embora a retirada de última hora de um dos candidatos acabou anulando o embate final, os *Mi-17* afegãos diligentemente levaram a cabo os materiais para as eleições por todo o país, prontos para a segunda rodada. O *ANAAC* provê transporte aéreo para os peregrinos muçulmanos de áreas remotas até os centros de transporte aéreo regionais. Devido a importância cultural do *hajj*, esse apoio faz do *ANAAC* uma instituição valiosa no parecer de todos os Afegãos. Em 2009 o *hajj* ocorreu em fins de novembro, quando o início do período de Inverno colocou ainda maior pressão em uma empreitada cuja logística já era difícil.

Embora o treinamento de voo seja função normal de apoio de qualquer força aérea, as demandas singulares da *ANAAD* tornam a alocação de recursos dedicados ao treinamento, algo difícil. Uma vez que muitos pilotos regulares do *ANAAC* possuem anos de experiência, o treinamento às vezes recebe prioridade mais baixa do que as missões urgentes exigidas pela luta *COIN* em pauta. Ao aumentar o número de aeronaves e pilotos disponíveis, estabelecendo centros de treinamento no país, a *CAPTF* presta assistência ao *ANAAC* para que formem o hábito de treinamento que prioriza os requisitos de proficiência regular como parte integral de operações militares de voo eficazes e seguras.

É evidente que muitas coisas estão tomando lugar nesse momento no país para avançar o desenvolvimento da capacidade aérea. Cada programa revela vários lugares onde maiores recursos e capacidades fariam um bem enorme. A próxima seção permite ao leitor vislumbrar os planos para a *CAPTF* e *ANAAC*.

## O Plano de Voo para o Futuro

À medida que seguimos avante, gostaria de realçar a necessidade absoluta para que os planos da CAPTF unam-se ao planos dos líderes políticos e militares do Afeganistão. É essencial não *impor* um corpo aéreo padronizado, seguindo os moldes da Força Aérea dos Estados Unidos. Conseguimos alcançar progresso ao convencer os líderes afegãos de que uma organização de comando centralizado, capacitada, é meio eficaz de controlar a capacidade aérea, mas o costume predominante de grande controle pelos líderes superiores

em tudo que tem a ver com decisões, quer dizer que a mudança nesse aspecto da tradição militar virá a passos lentos, na melhor das hipóteses. Com todas essas advertências em mente várias ocorrências promissoras para o *ANAAC* estão um pouco além do horizonte.

Na área de aquisição de aeronaves, o *ANAAC* continuará a desenvolver as frotas de *Mi-17s* e *C-27s*. Além disso, buscamos outras aeronaves de treinamento de asa giratória e fixa e uma plataforma de leve ataque. Ao mesmo tempo, o número de operadores treinados e de pessoal de apoio no *ANAAC* irá aumentar para complementar as outras aeronaves. Os planos atuais predicam o aumento da frota de 43 a 154 aeronaves, em geral, aumentado ao mesmo tempo, o quadro do pessoal de 2.700 a mais de 8.000 até 2016.[23]

Os planos para expandir a infraestrutura da aviação em todo o país também são ambiciosos. O estabelecimento da Ala Aérea de Kandahar é bom sinal para o futuro desenvolvimento de grupos de voo em todo o país. Até 2016 o Afeganistão terá o orgulho de possuir destacamentos permanentes do *ANAAC* em Mazar-e-Sharif, Halalabad, Gardez e Herat. Juntamente com uma ala aérea e centro de treinamento em Shindant e as alas aéreas existentes em Cabul e Kandahar que formarão a espinha dorsal do *ANAAC* e possuirão grande capacidade de prontidão em todas as regiões do país (fig. 5).

À medida que consideramos esses planos existentes para o crescimento do *ANAAC*, não se pode exagerar a importância da paciência. Como dois peritos de renome da *COIN* no Afeganistão declaram: "Quando os membros do país anfitrião fazem algo de forma passável, muitas vezes é melhor do que se os estrangeiros fizessem o mesmo de modo bem feito."[24] Em nosso zelo para ajudar os Afegãos a desenvolver sua capacidade aérea, nunca devemos exceder a habilidade de adaptação dos anfitriões, dando-lhes a oportunidade de fazer aquilo que podem. A falha em notar essa restrição transforma a "assistência" em obstáculo e significa que sangue e moeda foram gastos em vão. Por outro lado, a paciência que leva a novas capacidades internalizadas pela próxima geração de líderes e operadores aéreos será um investimento que leva à vitória nesse complexo teatro de guerra.

Juntamente com o cultivo de paciência e perseverança, o guerreiro *COIN* no Afeganistão deve assimilar a arte essencial de compreender o domínio do possível. Os leitores familiarizados com o argumento de Corum e Johnson acerca da capacidade aérea em empreendimentos da *COIN* reconhecerão a premissa de que "as pequenas guerras requerem *inteligência* intensa" e pode ser que conjecturem como o enfoque da potência aérea em *inteligência*, vigilância e reconhecimento *(ISR)* relaciona-se ao Afeganistão.[25] Esta luta de *COIN* certamente concentra-se em *inteligência* e as forças armadas afegãs são excelentes em compilar e explorar os dados secretos compilados pelos seres humanos *(HUMINT)*. Juntamente com as plataformas de alta tecnologia disponíveis aos parceiros da coalizão, o empreendimento coletivo de *ISR* resultou em centenas de operações bem sucedidas.

Apesar dessa sinergia, não devemos apressarnos em dar ao Afeganistão uma infraestrutura de alta tecnologia para a *inteligência* baseada em computadores, do tipo usado pelas nações industriais. Nesse momento, isso seria inoportuno. As tentativas de treinamento seriam desperdiçadas. O que o Afeganistão necessita agora é tempo para treinar um grupo de recrutas peritos em tecnologia e capazes de preencher possíveis cargos. O importante é que as forças armadas do Afeganistão, em geral, necessitam de oportunidade para desenvolver e assimilar os processos que fariam com que um sistema de *inteligência* altamente técnico valesse o custo. Fazer pressão para instalar um *ISR* nos moldes das forças armadas norteamericanas nesse momento desmantelaria excelente *HUMINT* em lugar de edificar novo sistema viável.

## Conclusão

Corum e Johnson notaram que "as pequenas guerras são longas guerras".[26] A constante realidade, que deve estar presente em qualquer tipo de estratégia para o Afeganistão é a possibilidade de que a luta *COIN* pode muito bem continuar além do período de tempo

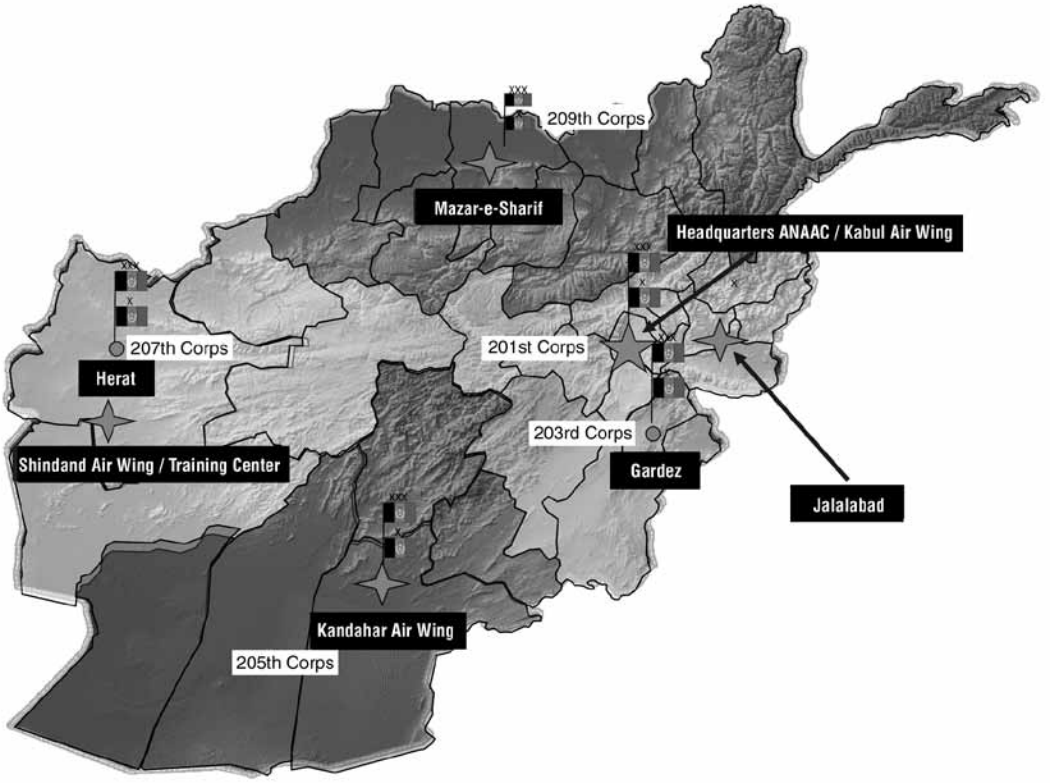


**Figura 5. As dependências do *ANAAC* em 2016 (da *CSTC-A/CAPTF*)**

que os governos Ocidentais estejam dispostos a permanecer. De acordo com Nathaniel Fick e John Nagl, "Algumas das melhores armas não disparam [um só tiro]"[27] O desenvolvimento de capacidade de segurança *dentro do* Afeganistão é melhor do que tentar abafar determinada insurgência *de fora*. É, em si, um tipo de desenvolvimento interno, que torna possível medidas mais visíveis, tais como a disponibilidade de eletricidade, água, empregos e educação. Essas observações sugerem que o melhor investimento que podemos fazer no país é aquele que permitirá ao próprio povo estabelecer a segurança e boa administração governamental por e para si mesmo, quando terminar o envolvimento estrangeiro.

Como recente narrativa histórica demanda, a América necessita "solidificar a vitória dentro de um ambiente político caótico", ao ajudar o Afeganistão "a soerguer-se".[28] O envolvimento da *CAPTF* para estabelecer uma força aérea no Afeganistão, assessorando os militares da força aérea é um empreendimento como manda o figurino para desenvolver a capacidade de nação parceira. As novas habilidades instiladas no *ANAAC* resultarão em legado duradouro. As novas *águias* pairando sobre o Afeganistão irão garantir a segurança interna nacional, ao mesmo tempo em que previnem terroristas estrangeiros de explorar as regiões remotas do país.[29] Juntos, esses profissionais e os mentores dedicados forjarão avanços em capacidade e habilidades sustentáveis para as forças de segurança daquele país. Certos aspectos, muitas vezes esquecidos da capacidade aérea possuem grande possibilidade para garantir que a nação prossiga em paz e estabilidade. Seria uma vitória mundial. Estamos entusiasmados com a participação da *CAPTF*. ❑

**Notas**

1. Dexter Filkins, "Stanley McChrystal's Long War," *New York Times Magazine*, 14 outubro 2009, http://www.nytimes.com/2009/10/18/magazine/18Afghanistan-t.html (acessado 17 novembro 2009).

2. *Afghanistan National Development Strategy* [ANDS], *1387–1391 (2008–2013): A Strategy for Security, Governance, Economic Growth and Poverty Reduction* (Kabul: Government of the Islamic Republic of Afghanistan, 21 April 2008), i, http://www.ands.gov.af/ands/final_ands/src/final/Afghanistan%20National%20Development% (acessado em 17 de novembro 2009). A *ANDS* serve de Estratégia para a Redução de Pobreza do Afeganistão [Afghanistan's Poverty Reduction Strategy] de acordo com a Estratégia de Assistência do Banco Mundial para os Países [World Bank Country Assistance Strategy]. Ver também "Bank Publication 2.11 – Country Assistance Strategies" (Washington, DC: World Bank, June 2005), http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/PROJECTS/EXTPOLICIES/EXTOPMANUAL/0,,contentMDK:20064541~isCURL:Y~pagePK:64141683~piPK:64141620~theSitePK:502184,00.html (acessado em 17 de novembro 2009).

3. O mais importante é o "Agreement on Provisional Arrangements in Afghanistan pending the Re-Establishment of Permanent Government Institutions" [Bonn Agreement (Afghanistan)] (Bonn, Alemanha: Nações Unidas, 5 dezembro 2001). O termo *forças de segurança* no Afeganistão refere-se a ambas, militar (MoD) e polícia (MoI). Formalmente, os Estados Unidos são a nação líder para a reforma militar, de acordo com Reunião de Assistência à Segurança Afegã em Genebra, 17 maio 2002, mas também assumem grande reforma da polícia, juntamente com a Missão da Polícia da União Europeia para o Afeganistão *[European Union's Police Mission for Afghanistan (EUPOL)]*.

4. Brig Gen Michael R. Boera, USAF, CAPTF, Cabul, Afeganistão, esboço de relatório antes da tomada de decisão. Assunto: O Corpo Aéreo do Exército Nacional Afegão *[Afghan National Army Air Corps]*, 2009.

5. James S. Corum e Wray R. Johnson, *Airpower in Small Wars: Fighting Insurgents and Terrorists* (Lawrence, KS: University Press of Kansas, 2003), 425–26.

6. Ibid., 427.

7. Colin Gray denominou os Estados Unidos de capacidade aérea por natureza. Muitos dos fatores geoestratégicos que servem de base para a declaração de Gray de que os Estados Unidos possuem uma predileção pela potência aérea, aplica-se também ao Afeganistão. Por exemplo, a geomorfologia do país, isolamento geopolítico e falta de capacidade marítima. A base tecnológica e a capacidade de dissuasão nuclear atribuídas aos Estados Unidos na lista de Gray, obviamente não se aplicam ao Afeganistão atual. Ver Colin S. Gray, *Explorations in Strategy* (Westport, CT: Greenwood Press, 1996), 85.

8. Andy Nativi, "Afghan Airpower," *Aviation Week and Space Technology* 160, no. 4 (26 January 2004): 48–49.

9. Corum e Johnson, *Airpower in Small Wars*, 428.

10. "From Insurgency to Insurrection," *Economist* 392, no. 8645 (22 August 2009): 22.

11. Nicholas Kulish e Judy Dempsey, "Germany Defends Decision on Afghan Airstrike," *New York Times*, 8 September 2009, A4.

12. Corum e Johnson, *Airpower in Small Wars*, 430.

13. Greg Mortenson e David Oliver Relin, *Three Cups of Tea: One Man's Mission to Fight Terrorism and Build Nations—One School at a Time* (New York: Viking, 2006), 149.

14. As narrativas do Corpo Aéreo Afegão relatam que o "helicóptero [foi] a arma mais importante durante a guerra Soviética-Afegã"; também revelam que os *An-32s* e *An-26s* foram intercalados precisamente, transformando o caos na liderança governamental e militar desde a queda do Talibã. Ver "A Short History of the Afghan Air Force, 1919–2009," esboço não publicado (Base Aérea Maxwell, Alabama: Air Force Historical Research Agency, 2009).

15. Corum e Johnson, *Airpower in Small Wars*, 433.

16. Ibid., 434.

17. Outras proporções para estruturação de força determinam que o número ideal seria 10 soldados para cada insurgente. Uma vez que se desconhece a população insurgente no Afeganistão, o bom senso dita uma proporção baseada em população. Ver Nathaniel C. Fick e John A. Nagl, "The U.S. Army / Marine Corps Counterinsurgency Field Manual: Afghanistan Edition," *Foreign Policy*, no. 170 (January/February 2009): 46.

18. TSgt Misti Adams, paramédica independente da *USAF*, 438th Air Advisory Group, Aeroporto Internacional de Cabul, entrevistada pelo autor, 12 outubro 2009.

19. Boera, apresentação de relatório.

20. Ibid.

21. Lt Col Mark Hersant, USAF, "Afghan C-27A Program Takes Flight," *Air Force Link*, 3 September 2009, http://www.af.mil/news/story.asp?id=123166178 (acessado em 17 de novembro de 2009).

22. Ibid.

23. Boera, apresentação de relatório.

24. Fick and Nagl, "U.S. Army / Marine Corps Counterinsurgency Field Manual," 46.

25. Corum e Johnson, *Airpower in Small Wars*, 434.

26. Ibid., 435.

27. Fick e Nagl, "U.S. Army / Marine Corps Counterinsurgency Field Manual," 45.

28. Stephen Tanner, *Afghanistan: A Military History from Alexander the Great to the Fall of the Taliban* (New York: Da Capo Press, 2002), 325.

29. Tradução do lema oficial da iniciativa de recrutamento do ANAAC do original em Dari: "Seja uma Águia para o Afeganistão." Boera, apresentação de relatório.

**Brigadeiro-General Michael R. Boera Bacharelado,** *University of Colorado*–Boulder; Mestrado, *Central Michigan University*; Mestrado, *Air War College*); *Squadron Officer School, Army Command and General Staff College* e *Air War College*. É o general comandante da Força de Transição do Poder Aéreo Combinado - Afeganistão, Cabul, e comandante da *438th Air Expeditionary Wing*. Antes do cargo atual, foi diretor assistente de operações no Comando Norteamericano do Pacífico. Fez parte do estado-maior do centro de operações aéreas combinadas do comando superior e comandou esquadrão de combate, grupo de cadetes, grupo de operações de caças, ala e o *613th Air and Space Operations Center*. Durante a operação *Allied Force*, liderou seu esquadrão de *F-16CJs* no primeiro ataque na Sérvia. Ademais, foi líder de esquadrão em apoio às operações *Southern Watch, Northern Watch* e *Deliberate Forge*. Piloto comandante com mais de 5.500 horas de voo, participou em 160 missões de combate com o *F-16*. Também foi destacado para apoiar as operações *Desert Shield, Desert Storm, Provide Comfort* e *Unified Assistance*, durante os empreendimentos de assistência humanitária referentes à *tsunami* no Sul da Ásia.

As opiniões expressas ou insinuadas nesta revista pertencem aos seus respectivos autores e não representam, necessariamente, as do Departamento de Defesa, da Força Aérea, da Universidade da Força Aérea ou de quaisquer outros órgãos ou departamentos do governo norte-americano.