O Resgate Aéreo: Função Múltipla em Mundo Complexo

Cel Jason L. Hanover, *USAF*

EMBORA O grupo de resgate da Força Aérea conte com mais de 9000 resgates conjuntos/multinacionais dentro dos últimos dois anos e mais de 15.750 missões durante as operações *Enduring Freedom* e *Iraqi Freedom* desde setembro de 2001, essas estatísticas impressionantes não conseguem ofuscar os problemas debilitantes e sistêmicos causados por estrutura organizacional ineficaz.[1] À medida que a demanda para resgate de pessoal *[Personnel Recovery – PR]* continua sem cessar ao redor do globo, as deficiências, sem fim, em recursos humanos e a proporção de aeronaves dedicadas à missão flutuando ao redor de 60 por cento, pintam um quadro desolador desta capacidade indispensável. Os requisitos de campo de batalha que ficam sem preencher, bem como a inabilidade de rápido destaque das forças de resgate em reação à crises, como o terremoto no Haiti, destacam deficiências operacionais perigosas. Além do mais, a falta de participação do resgate da Força Aérea em exercícios de comandantes combatentes (apesar do imperativo da Diretiva do Departamento de Defesa *[Department of Defense Directive – DODD]* 3002.01E, Resgate de Pessoal no Departamento de Defesa *[Personnel Recovery in the Department of Defense]*, de "manter os exercícios práticos de resgate de pessoal como parte in-

tegral do planejamento, treinamento e exercício operacionais"), as deficiências em aquisição, tais como o cancelamento do programa de Reposição (aeronaves/veículos) para Busca e Resgate em Combate *[Combat Search and Rescue Replacement – CSAR-X]* e o financiamento protelado para substituir os *HH-60s* e *HC-130Js* pressagiam maiores lacunas em capacidade.[2] As campanhas inadequadas dos comandos principais *[Major Commands – MAJCOM]* em prol do resgate continuam a frustrar, até mesmo, as modestas melhorias deste recurso tão sobrecarregado e indispensável.

A fim de inverter o declínio, a Força Aérea deve reestruturar a função *PR* básica, colocando-a sob a responsabilidade de Força Aérea Numerada *[Numbered Air Force – NAF],* cumprindo, assim, com consistência, os preceitos delineados na doutrina e diretrizes do Chefe do Estado-Maior e do Secretário da Força Aérea.[3] Este artigo examina os requisitos estatutários e operacionais do resgate da Força Aérea, notando como esta capacidade se encaixa às Doutrinas Conjuntas e às da Força Aérea. Concentra-se, então, em como as deficiências na presente configuração impedem que o grupo de resgate satisfaça a demanda operacional, deixando lacunas enormes em regiões ao redor do mundo, onde o resgate, via qualquer outro meio, é impossível. Mantendo em mente a falha organizacional em influenciar a mão-de-obra e os recursos essenciais, este artigo recomenda colocar o resgate aéreo sob a responsabilidade da 11ª Força Aérea *[Eleventh Air Force]* para assegurar forte campanha em defesa do resgate contínuo de pessoal isolado.

O Resgate: Imperativo *(DoD)* e Necessidade Operacional

A Publicação Conjunta *[Joint Publication]* 3-50, Resgate de Pessoal *[Personnel Recovery]*, designa a cada ramo das forças armadas a responsabilidade principal de resgatar seu pessoal.[4] A fim de cumprir com tal requisito, a Força Aérea deve designar força que possa operar em todos os ramos das Forças Armadas, uma vez que é a única que deve resgatar pessoal fora de seu setor. O Exército e o Corpo de Fuzileiros Navais possuem forças terrestres que dominam a superfície, onde podem empregar uma série de manobras durante os resgates. Os destacamentos que operam na região conseguem executar resgate rápido de qualquer Soldado ou Fuzileiro, através de simples redesignação de tarefa: "As forças terrestres do Exército levam a cabo resgates do mesmo modo que executam patrulha de combate, similar à incursões ou movimento de contato para efetuar operação de conexão. Empregam a mesma organização, planejamento, preparo e apoio".[5] Do mesmo modo, a missão de *PR* dos Fuzileiros "é planejada e executada como tipo de incursão tática e envolve manobra, apoio de fogo e plano de contingência detalhados".[6] Sem dúvida, as táticas, técnicas e procedimentos, tanto para o *PR* do Exército, quanto para o dos Fuzileiros são compatíveis com aqueles estabelecidos para a missão principal. Além disso, a Marinha opera no domínio marítimo, onde redesignam os recursos acima e abaixo da superfície para resgatar qualquer Marinheiro isolado em mar aberto.[7] Entretanto, a Força Aérea não atua em eventos isolados no domínio aeroespacial, mas sim nas esferas terrestres e marítimas. Não existe força aérea de combate (fora de resgate) cujas táticas, técnicas e procedimentos sejam compatíveis com operações em diferentes esferas. Tais capacidades e habilidades obrigatórias não se estabelecem de improviso. Sem um grupo de resgate dedicado, organizado, treinado e equipado para operar neste tipo de ambiente, a Força Aérea não teria pessoa alguma para colocar em execução a função básica de *PR*. Nenhum outro sistema de armas da Força Aérea possui missão primária que inclui operações aéreas, terrestres e marítimas integradas, de prontidão, para redesignação a resgates. Sem tal grupo não conseguiria recuperar seu pessoal. Além disso, missões conjuntas mais complexas seriam postas em perigo, devido a natureza informal da capacidade de *PR* das forças irmãs.

Se todas as forças forem obrigadas a depender de relações de improviso para colocar em execução o *PR*, o resgate inter-forças em am-

biente mais complexo e difícil (ameaça elevada) é risco inaceitável. De acordo com o Relatório Holloway (Adm James L) liberado após o fracasso da tentativa de resgate dos reféns no Irã em abril de 1980:

> Uma organização de força-tarefa conjunta *[Joint Task Force – JTF]*, até mesmo com pequena equipe, contendo somente destacamentos de corpo especializado designado, teria providenciado uma estrutura organizacional de perícia profissional ao redor da qual uma força maior, sob medida, poderia incorporar-se com rapidez. O ponto importante é que a infraestrutura já existiria. . . O Comandante *JTF* já teria tido a vantagem de pronto início, devotando maior número de horas a planos, operações e tática, em vez de administração e logística.[8]

Esta análise continua sendo relevante hoje em dia, uma vez que uma equipe de resgate dedicada da Força Aérea proporciona aquela "organização *JTF* existente" a qual se referia o Admiral Holloway há mais de 30 anos. Os recursos *PR* de improviso, incompatíveis, não podem representar a Força Aérea ou oferecer assistência suficiente à comunidade conjunta. Uma equipe dedicada a resgate oferecerá organização metódica, experiência, educação e planejamento ao sistema *PR* conjunto, ajudando, assim, a evitar os caros erros do passado.

Diretriz /Doutrina Atuais

A *DODD* 3002.01E, o documento guia que estabelece como as forças armadas levam a efeito o *PR*, define-o claramente como "uma das mais altas prioridades do Departamento de Defesa".[9] Além do mais, designa aos Chefes das diferentes forças a responsabilidade de:

> a. Assegurar que as tentativas de preparativos para o resgate de pessoal manterão passo com as mudanças dentro do ambiente global de operações. . . .
>
> b. Estar preparado para planejar e executar as operações de resgate de pessoal com os parceiros interagenciais. . .
>
> c. Estar preparado a levar a cabo operações interoperacionais de resgate de pessoal e de mútua cooperação com nações anfitriãs, inclusive a utilização das capacidades daquela nação para resgatar o pessoal do *DoD* unilateralmente, sempre que possível.[10]

Baseado em tal diretiva, o Secretário e o Chefe do Estado-Maior da Força Aérea estabeleceram as orientações para a Força.

As diretrizes e os documentos doutrinários da Força Aérea detalham ainda mais a responsabilidade da Força dentro do sistema *PR*. A Diretiva de Diretrizes da Força Aérea *[Air Force Policy Directive – AFPD]* 10-30, Resgate de Pessoal *[Personnel Recovery]*, reconhece que "o Departamento da Força Aérea possui a responsabilidade principal de resgatar seu pessoal quando isolado em território incerto ou hostil".[11] Por conseguinte, o Secretário declarou o intento de "estabelecer capacidade de *PR* global para a Força Aérea . . . [através] de forças especializadas bem equipadas, com tripulação dedicada e completa".[12] Além disso, o Conceito Operacional para o Resgate de Pessoal *[Operational Concept for Personnel Recovery]*, assinado pelo Chefe do Estado-Maior, não só reconhece que as forças irmãs, de rotina, apelam à Força Aérea para o resgate de pessoal, mas também expandem as tarefas *PR* para incluir busca e resgate de civis e militares, evacuação médica/de baixas/de não-combatentes/assistência a desastres/operações de resgate em massa/de assistência humanitária/cooperação de segurança de teatro/mobilidade aérea e terrestre especializada/e reintegração de indivíduos resgatados.[13] Esses documentos refutam a descrição do resgate da Força Aérea como força de propósito único, utilizada somente para recolher pilotos de caça abatidos durante grandes operações de combate. Infelizmente, as decisões baseadas nessa percepção errônea levam à grandes deficiências operacionais entre o *DoD*, os requisitos da Força Aérea e sua verdadeira capacidade.

Deficiências Operacionais

Embora o *PR* da Força Aérea exiba, com orgulho, grande legado e impressionante rol de realizações recentes, desde o início das Operações *Enduring Freedom* e *Iraqi Freedom*,

isso não deve mascarar os grandes problemas que solapam o alcance da visão da liderança. Atualmente, o *PR* não consegue satisfazer as três áreas específicas mencionadas: (1) "capacidade de *PR* global" (2) "ambientes incertos ou hostis" e (3) "manter passo com mudanças de ambiente operacional global". Em conjunto, essas deficiências apresentam risco à Força Aérea, ao *DoD* e ao pessoal norteamericano que opera ao redor do planeta.

Capacidade de Resgate Global de Pessoal da Força Aérea

O pessoal de resgate da Força Aérea, baseado no exterior, não consegue reagir rapidamente em todas as áreas de responsabilidade. As forças de resgate alocadas às Forças Aéreas dos EUA na Europa *[US Air Forces in Europe – USAFE]* e as Forças Aéreas do Pacífico *[Pacific Air Forces – PACAF]* estão aquarteladas na Real Força Aérea, Lakenheath, Reino Unido *[Royal Air Force, Lakenheath, United Kingdom]* e na Base Aérea Kadena, Okinawa, Japão, respectivamente. No Reino Unido, o 56º Esquadrão de Resgate *[56th Rescue Squadron]*, o menor da *USAF,* possui somente cinco helicópteros *HH-60* e uma equipe associada de *Guardian Angels. A* Kadena abriga dez *HH-60s* designados ao 33º Esquadrão de Resgate *[33rd Rescue Squadron]* e equipes de Guardian Angels designadas ao 31º Esquadrão de Resgate *[31st Rescue Squadron].* Essas forças, que não possuem aeronaves de asa fixa, contam com raio de combate de 313.82208 km [195 milhas], sem fonte externa de suprimento.[14] Além disso, as restrições em extensão de destacamento ao exterior necessitam usar helicóptero tanque, tais como o *HC-130* (que nem a *USAFE, nem* a *PACAF* possuem) e requerem múltiplas aterrissagens para reabastecimento em campos de pouso preestabelecidos. A fim de levar a efeito destacamento estratégico, o componente aéreo deve submeter requerimento especial de transporte aéreo, a fim de competir com as outras prioridades. De fato, a preponderância da área coberta pelos Comandos do Pacífico, Europeu e Africano (fora da Força-Tarefa Conjunta – Chifre da África *[Joint Task Force – Horn of Africa]*) permanece fora dos parâmetros de pronta reação das forças de resgate da Força Aérea, nem mesmo alcançando de perto o intento do Secretário de manter capacidade de *PR* global. Infelizmente, a idade avançada das aeronaves exacerba as deficiências.

A baixa disponibilidade de sistemas de armas e de taxa de confiabilidade dificultam as tentativas de resgate para projetar um *PR* global. Para o ano calendário de 2010, o sistema de armas de asa giratória *HH-60*, registrou uma proporção de disponibilidade de 53 por cento e confiabilidade de 74 por cento.[15] Isso quer dizer que em dado dia, aproximadamente metade dos helicópteros estão disponíveis para voo e dentre esses, somente três/quartos não ficam avariados antes de completar a missão. O *HC-130,* sistema de armas de asa fixa para o *PR*, também conta com a baixa disponibilidade de 51 por cento.[16] Finalmente, o sistema de armas *Guardian Angel* (inclusive o pessoal pararesgate e os especialistas em Sobrevivência, Evasão, Resistência e Escape *[Survival, Evasion, Resistance and Escape – SERE]*, bem como os oficiais de resgate em combate) continua a flutuar ao redor de 60 por cento do contingente humano, sem aumento esperado para o próximo termo.[17] Esses fatores, juntamente com uma utilização que ultrapassa a programada, bem como grandes demoras em manutenção [*depot,* na Força Aérea, não significa depósito ou estação, mas sim posto onde os aviões passam pela manutenção periódica], dificultam o emprego apropriado do resgate pelos comandantes.[18] Por exemplo, o Chefe do Comando Africano dos Estados Unidos *[US Africa Command – AFRICOM]* enviou requisição para maiores recursos de resgate ao Estado-Maior Conjunto. Entretanto, o fornecedor, o Comando de Combate Aéreo *[Air Combat Command – ACC]*, não deferiu o pedido, devido a taxas de destacamento e disponibilidade de equipamento. Assim, a presença inadequada no exterior e inquietudes a respeito da confiabilidade da frota levam diretamente à deficiências operacionais.

Ambientes Incertos ou Hostis

As aeronaves de resgate não possuem o equipamento necessário para operar em condições atmosféricas adversas. As configurações atuais do *HH-60* e do *HC-130* não possuem o radar geomorfológico, essencial à operações em todo tipo de clima, a baixa altitude e aterrissagens. Por conseguinte, os regulamentos limitam as operações àquelas realizadas a baixo nível visual e aterrissagens sem comunicação externa (torre de controle, por exemplo) a campos de pouso adequados e zonas de pouso para helicópteros.[19] A fim de resgatar pessoal durante mau tempo, as forças seriam obrigadas a aceitar graus de risco extremamente elevados ou esperar por melhores condições, opções que deixam de alcançar, de longe, o intento do Chefe de "resgatar, qualquer pessoa, em qualquer lugar, a qualquer momento".[20]

Atualmente, o resgate não pode satisfazer tal intento, sem sobrecarregar as forças irmãs. As aeronaves mal equipadas requerem o incremento de forças de fora para reduzir o risco à missão. As forças de operações especiais levam a cabo operações de alto risco, porque seu equipamento é projetado para operar naquele tipo de ambiente. Um cenário de resgate que envolve uma missão de penetração dentro de espaço aéreo defendido provavelmente seria entregue a tais forças, porque possuem as medidas defensivas eletrônicas e equipamento de defesa e as forças de resgate não. Não importa se contam com a habilidade requerida para levar a cabo tais missões. Tal cenário faz com que as forças de operações especiais não estejam disponíveis para cumprir com sua própria missão.

Como Manter Passo com as Mudanças em Ambiente Global de Operações

Os documentos estratégicos nacionais reconhecem a necessidade de proficiência durante guerras irregulares *[Irregular Wars – IW]*. A nova estratégia de segurança nacional confirma a dedicação dos EUA a "avançar nossos interesses com maior eficácia durante o século XXI" por intermédio de segurança, prosperidade, princípios e ordem internacional.[21] A defesa nacional estratégica extrapola esses objetivos em: defesa do torrão natal; vitória em guerras prolongadas; promoção de segurança; dissuasão de conflito; e a vitória em guerras da nação.[22] Esses dois documentos repetem o mesmo tema, i.e., a necessidade de desenvolver e manter as parcerias para fundamentar paz e segurança *[Building Partner Capacity – BPC]* através de tentativas projetadas a apoiar, treinar, assessorar e equipar as forças de segurança da nação anfitriã, promovem sólida equipe de coalizão que mantém a capacidade, determinação e capacidade de ação. Embora seja a força principal para levar a efeito esta tarefa, o resgate da Força Aérea permanece inexplorado.

A capacidade do resgate em *IW*s para o *BPC* coloca em relevo o grande problema da Força Aérea em manter passo com o ambiente operacional. O ambiente global forçou a liderança estratégica a direcionar o investimento à forças capazes de estabelecer parcerias e aumentar sua capacidade. Entretanto, a Força Aérea ainda está por designar a tarefa e equipar seu recurso mais apto ao *BPC*– o resgate.[23] Além disso, o líder para as operações *IW*, o Comando de Operações Especiais *[Special Operations Command]* requer que as forças de propósito geral desempenhem missões primariamente tidas como atividades de operações especiais: "O reequilíbrio de (forças de propósito geral) *[General-Purpose Forces]* para levar a cabo *IWs* expandirá o alcance operacional da força conjunta . . . O que resultará em melhor capacidade de operações contra adversários. . . e maior habilidade em . . . alcançar os objetivos estratégicos".[24] A *IW/BPC* aplicada ao resgate aumenta a habilidade de parceiros em apoiar as forças armadas e a população civil. Solidifica a soberania nacional e melhora a segurança, prosperidade e a ordem internacional, de acordo com o exemplo contido no Documento de Doutrina da Força Aérea *[Air Force Doctrine Document]* 3-22, Defesa Interna Estrangeira *[Foreign Internal Defense]*:

> A disponibilidade de *CSAR* confiável e [evacuação de baixas], especialmente durante a noite, aumentaram, de forma drástica, a determinação e habilidade das forças de combate terrestre da nação anfitriã a engajar o [inimigo] em

> operações, o que, de outra forma, estariam menos dispostas a fazer. Notamos que isso ocorreu nas Filipinas durante os anos imediatamente após a tragédia de 11 de setembro 2001. As forças terrestres daquele país não engajavam os terroristas à noite, sabendo que não existia capacidade de resgate noturna disponível [evacuação de baixas]. As equipes de combate terrestre iniciaram as operações imediatamente após a Força Aérea Filipina adquirir capacidade providenciada pelo assessor da aviação de combate . . . treinadores da Força Aérea (Comando de Operações Especiais – *[Special Operations Command]*.[25]

Tudo indica o grande impacto estratégico de grupos de resgate da Força designados a *BPC*. No entanto, esta capacidade continua inexplorada. Qual é a perspectiva da Força Aérea referente à falha tão grande? Essa é a questão.

Um relatório da equipe tigre da *IW* da Força Aérea, ordenado pelo Chefe do Estado-Maior, a fim de determinar os requisitos e lacunas, caracteriza o resgate como problema que pode ser corrigido no contexto de operações bem sucedidas no ambiente global presente.[26] O relatório alega que quanto maior o número de forças norteamericanas que desempenham *BPC* e atividades de cooperação em segurança de teatro, mais aumenta a lacuna entre os requisitos *PR* e sua capacidade. O maior número de pessoal que opera em áreas remotas no estrangeiro aumenta a demanda colocada em *PR*, evacuação médica e força de asa giratória e fixa de multi-missões, já estressadas. A pesquisa revela, ainda, que o grupo de resgate oferece estrutura organizacional com uma série de habilidades que podem muito bem ser empregadas, a fim de preencher outra lacuna em capacidade de assessor aéreo.[27] Finalmente, o relatório recomenda que a expansão e equipagem de tal grupo para executar missões de *IW/BPC* facilita a eliminação de deficiência estratégica com presença contínua.[28] Para colocar em execução todas as recomendações da equipe tigre, a Força Aérea deve reconhecer deficiências no inventário do equipamento atual.

No relatório, tais déficits vêm à tona quando o Vice-Comandante do *PACAF* e o Comandante da Força Aérea da África discutem aquisição de aeronaves leves de asa fixa. O Vice-Comandante do *PACAF* considera o *PR* essencial a todos os países (desenvolvidos ou em fase de desenvolvimento), mas reconhece a ineficácia atual do resgate da Força Aérea: "A tirania da distância, terreno, a geomorfologia de ilhas aumentam a demanda para aeronaves leves tipo curta decolagem/aterrissagem *[short takeoff and landing – STOL]* de asas fixas e giratórias, à medida que as forças operam em remotas áreas de Sri Lanka [antigo Ceilão], Camboja, Vietnã, Indonésia, Malásia, Bangladesh e as nações insulares da Oceania".[29] Do mesmo modo, o Comandante das Forças Aéreas da África exige plataformas de asas fixas e giratórias que permitam às forças aéreas norteamericanas e nações parceiras conquistar a "tirania da distância" e a falta de infraestrutura. A solução, alega o Comandante, não é a aquisição de maior número de aeronaves estratégicas, mas sim estabelecer maior alcance regional com aeronaves robustas, leves e médias de asas fixa e giratória, cujo custo não exceda o orçamento. O emprego deste tipo de capacidade à evacuação médica, bem como à busca e resgate rende grandes dividendos em proteção de pessoal, estabelecimento de parcerias e a legitimidade de governos.[30] A falta de equipamento "apropriado" relega o pessoal norteamericano a operar em áreas remotas sem apoio *PR*. Além disso, deixa as nações parceiras sem equipamento acessível confiável, sendo obrigadas a aumentar a capacidade através de assessores de resgate aéreo. As deficiências descritas acima refletem maior problema identificado pela análise da estrutura *PR* da Força Aérea.

A Raiz do Problema

Conseguimos traçar as deficiências do Resgate da Força Aérea à estrutura organizacional ineficaz. As tentativas atuais para "consertar" o problema não funcionam, porque atacam os sintomas e não o problema. A menos que mude a abordagem, continuaremos a passar pelas mesmas dificuldades. Assim, é necessário analisar as raízes dos obstáculos que remediarão as questões centrais.

As adversidades do resgate e as deficiências resultantes partem da inabilidade de fazer

face às responsabilidades especificadas na *AFPD* 10-30. Neste documento, o Secretário da Força Aérea designa o *ACC* a:

> Defender as diretrizes e guia estratégico do *PR*, prestando assistência, a fim de determinar os requisitos de *PR* das forças.
>
> Defender programas, diretrizes e padrões adequados, a fim de promover a interoperabilidade e aumentar a capacidade *PR*.
>
> Defender o treinamento, padrões e requisitos para manter um comando e controle *(C2)* eficaz.[31]

O *ACC*, embora bem intencionado e a favor do *PR*, possui responsabilidades globais que o impedem de cumprir com essa classe de tarefas. Por exemplo, os requisitos de recapitalização de 78 *HC-130Js* e 141 *CSAR-Xs* validados pelo Conselho de Superintendência dos Requisitos Conjuntos *[Joint Requirements Oversight Council]* continuam sem cumprir.[32] A falha do *MAJCOM* em defender e dar prioridade ao *PR* resultaram em cancelamento do programa *CSAR-X* e redução do programa *HC-130J* a 37 aeronaves com uma só aeronave sendo entregue por ano, de acordo com o memorando de objetivos do programa atual. As declarações feitas pelo antigo Secretário de Defesa, Robert Gates, em sua recomendação orçamentária, revela os efeitos secundários debilitantes: "Vamos por um fim ao helicóptero *X (CSAR-X)* da Busca e Resgate de Combate da Força Aérea *[Air Force Combat Search and Rescue X – CSAR-X]*. Este programa possui um histórico de aquisição problemático que coloca em dúvida se apenas um ramo das Forças Armadas, com aeronave dedicada, deve cumprir com esta importante missão."[33] A classificação do resgate da Força de grupo de "único propósito" é absolutamente oposta à descrição multidimensional do Chefe do Estado-Maior no Conceito Operacional para o Resgate de Pessoal *[Operational Concept for Personnel Recovery]*, acima mencionado. Infelizmente, em sistema onde a percepção transforma-se em realidade, tal ponto de vista garante que as decisões relacionadas à programação continuarão a preencher os requisitos do Comandante combatente de forma deficiente. Se o problema fundamental persistir, o *ACC* continuará sem o equipamento necessário para satisfazer as demandas da *AFPD* 10-30.

Apesar do *ACC* reconhecer as ineficiências em estrutura organizacional no memorando que anuncia o estabelecimento de divisão de *PR* no quartel-general do Comando, é apenas um dos dois passos organizacionais maiores requeridos para corrigir o problema.[34] O fato do ACC ser responsável pelas cinco das doze funções básicas da Força (inclusive *PR*) significa que pequeno grupo, tal como o resgate, batalha pela atenção. Para complicar o problema, o resgate está fora da lista "prevalente" das capacidades e requisitos do *ACC*. A falta de familiaridade da liderança de combate para com o resgate, resulta em falta de orientação estratégica, evidente no plano estratégico recém-publicado, que descreve o *PR* como "parte de nossos pilares mas . . . não necessariamente a par com as funções básicas previamente mencionadas" (superioridade aérea, ataque de precisão global, *C2*, *ISR* global integrado, etc.).[35] Quando a força aérea de combate identifica "as prioridades, dificuldades e os imperativos a cumprir, em apoio aos requisitos de segurança da Nação" surge também grande deficiência organizacional.[36] Sem dúvida, se a Força Aérea deseja tomar parte neste diálogo estratégico, necessita de organização de resgate chefiada por líder superior. De outra forma, continuará sendo o "pilar de menor importância" administrado por Estado-Maior não equipado a satisfazer os requisitos da *AFPD* 10-30.

Força Aérea de Resgate Numerada para Sólida Liderança e Defesa do Programa

O único meio de corrigir, para sempre, as deficiências operacionais é cumprir com as ordens do Secretário e do Chefe, reorganizando o grupo de resgate sob Força Aérea Numerada *[Numbered Air Force – NAF]* dedicada. À primeira vista, o estabelecimento de nova *NAF* parece ser contrário à declaração do ex-Secretário de Defesa de 6 de janeiro de 2011, acerca da eficiência orçamentária.[37] En-

tretanto, as ações da Força Aérea enumeradas naquela declaração incluem a consolidação dos Estados-Maior de três *NAFs*. Embora a despesa seja demasiada para o estabelecimento de *NAF*, a utilização de uma já existente, a fim de satisfazer as necessidades do combatente, está perfeitamente de acordo com o intento do Secretário. Uma que possua controle operacional de todas as forças de resgate corrigirá dois problemas críticos, causados pela estrutura atual, fornecendo Estado-Maior (resgate) sólido e inter-operacional e um general experiente sob o direto comando do Comandante do *ACC*. Essas melhorias farão com que o *ACC* consiga satisfazer as demandas de defesa do programa da *AFPD* 10-30 e os requisitos de *C2* do *PR*.

Um Estado-Maior sólido, inter-operacional gera diretrizes, orientação estratégica, necessidade de programação/força, padrões de treinamento e estrutura *C2* que eliminarão deficiências operacionais. A nova divisão de Estado-Maior de *PR* do *ACC* (*ACC/A3J* organizada em dezembro de 2010) opera dentro do Diretório de Operações *[Directorate of Operations]*. Não é comissionada ou autorizada a satisfazer os requisitos inter-operacionais da *AFPD* 10-30. Entretanto, uma estrutura *NAF* de resgate refletiria os Estados-Maior do *ACC* e dos Quartéis-Generais da Força Aérea para garantir que o pessoal que coloca em execução os processos de Planejamento, Programação, Orçamento e Execução *[Planning, Programming, Budgeting, and Execution – PPBE]* conta com insumos justificáveis/passíveis de defesa. Além do mais, a estrutura acelera o estabelecimento de um centro de operações de resgate aeroespacial *[Air and Space Operations Center – ASOC]*. Este conceito, similar à 23ª Força Aérea/623 ASOC do Comando de Operações Especiais da Força Aérea *[Special Operations Command's Twenty-Third Air Force / 623 ASOC]* executaria os procedimentos *PPBE*, formando, ao mesmo tempo, o núcleo da estrutura de *C2* do *PR*. Ao preencher as posições de mão-de-obra, inteligência, operações, logística, planos / requisitos, comunicações e análise /avaliação, o enfoque da *NAF* seria manter a perícia prática para satisfazer as responsabilidades de *PR* da Força. A sinergia obtida renderá um plano que eliminará as deficiências existentes, solucionando as questões estruturais de *C2* do *PR* levantadas pelo Relatório de Holloway e oferecendo ao Comandante da *NAF* a informação para promover o programa de forma apropriada.

A comunicação não destilada, direta (comandante-a-comandante), formal e informal, entre a *NAF* e as estruturas de comando do *MAJCOM* assegura a defesa de priorização do *PR* no *MAJCOM* e nos guias da Força Aérea, ambos essenciais ao processo *PPBE*. Além disso, a contínua interação entre o general e os Comandantes do componente aéreo rende maior compreensão referente à capacidade do *PR*. A inclusão resultante em planos de cooperação no teatro, planos operacionais e notificações de prioridade integradas dos Comandantes combatentes no teatro (que destacam as lacunas em capacidade) também alimentam o processo do *PPBE*. Quando o Comandante da *NAF* defende as diretrizes, orientação estratégica, requisitos de força / programação e padrões de treinamento de *PR* assegura a conformidade com a *AFPD* 10-30, posicionando o grupo de resgate de modo a eliminar os déficits operacionais.

Como Estabelecer uma Força Aérea de Resgate Numerada

Uma solução que reconhece as presentes restrições fiscais é vital para estabelecer este plano com êxito. Após o ex-Secretário de Defesa ordenar que as Forças Armadas economizem mais de 100 bilhões de dólares em gastos administrativos dentro dos próximos cinco anos, todas propuseram a eliminação de quartéis-generais desnecessários.[38] Assim, a proposta para o estabelecimento de outro quartel-general, logo após o *Global Strike Command,* em franca oposição à diretiva do Secretário, é um tanto intimidante. Sem embargo, de acordo com aquela diretiva, se a Força Aérea identificar um quartel-general supérfluo, "pode embolsar a economia . . . gerada, investindo em necessidades de combate que possuam maior prioridade".[39] Neste caso, se a Força Aérea elimina uma *NAF* desnecessária, pode empregar os fundos em uma de resgate

prático. O essencial, então, é encontrar uma *NAF* dispensável.

A liberação do novo Plano de Comando Unificado *[Unified Command Plan]* oferece a perfeita oportunidade para redesignar uma *NAF* já existente. O plano realinha o Alasca e as forças associadas (11ª Força Aérea) *[Eleventh Air Force]* passando-as ao controle operacional do *[US Northern Command – NORTH COM / North American Aerospace Defense Command – NORAD]* e seu controle administrativo ao *ACC*. Esse último deve deslocar as "forças de defesa do Alasca" e colocá-las sob o comando da Primeira Força Aérea *[First Air Force]*, componente aéreo existente do *NORTHCOM/NORAD*. Esta ação permitiria que a estrutura do Estado-Maior da 11ª Força Aérea fosse separada das forças de manobra, recebendo a nova designação de *NAF* de resgate. A força atual de 477 oficiais, alistados, na ativa, civis e empreiteiros da 11ª oferece acomodação suficiente para satisfazer os requisitos da diretriz de *PR*, dando ao *ACC* uma solução gratuita para remediar as questões debilitantes de resgate. Uma vez estabelecida, a *NAF* deverá entrar em ação para eliminar as deficiências existentes.

Como Eliminar as Deficiências

A criação de grupos de resgate no estrangeiro, autorizados e equipados para satisfazer, tanto as necessidades de *PR*, quanto as de *BPC* eliminaria as deficiências, padronizando a apresentação da força. O resgate funciona com uma "tríade" de sistemas de armas de asa fixa, giratória e *Guardian Angel*, cada qual contribuindo à sinergia para atenuar o presente déficit em "capacidade de *PR* global". Um aumento em rapidez e alcance de equipamento de resgate de asa fixa e a capacidade de reabastecimento a helicóptero, dão ao comandante do componente aéreo uma força mais flexível e de pronta reação. O aumento associado à capacidade e recursos resulta diretamente em cobertura mais extensa para o teatro. Além do mais, a capacidade de *C2*, inerente à estrutura de grupo de resgate, seria inestimável durante o destacamento. A fim de reiterar a observação contida no Relatório de Holloway, supracitado, "[ofereceria] um organograma de perícia profissional ao redor do qual a incorporação de organização maior, sob medida, ocorreria de forma rápida . . . [dando ao resgate] a vantagem inicial e . . . [a habilidade de devotar] mais tempo a planos, operações e táticas, sem perder tempo com administração e logística". Finalmente, a mão-de-obra extra, associada ao grupo, aumenta a capacidade inerente que simplifica a conformidade com o Conceito Operacional de Resgate *[Operational Concept for Personnel Recovery]* do Chefe do Estado-Maior. Após estabelecer a estrutura do grupo de resgate e o alcance da capacidade /competência de *PR* global, o equipamento apropriado das forças retificaria as deficiências associadas às operações em ambientes hostis ou incertos, possibilitando ao resgate manter passo com o ambiente global em fase de transformação.

As lacunas em capacidade, previamente reconhecidas, identificam equipamento inadequado como o obstáculo principal às operações em ambientes hostis e áreas remotas, um problema que se corrige com a adesão de sequências de radar e contramedidas de obstrução de radar para o *HC-130* e o *HH-60*. Além disso, a integração do aparato de ataque de precisão de fácil carga e descarga para o *HC-130* providenciaria autodefesa orgânica limitada. Finalmente, a execução de tarefas *PR* e *BPC* em áreas remotas, exige esquadrões de resgate de asa fixa. A programação atual da Força Aérea inclui a aquisição de aeronaves de leve mobilidade para serem entregues ao Comando de Mobilidade Aérea *[Air Mobility Command]*. Se a Força der novo enfoque à essas tentativas, transferindo a entrega ao *ACC*, tanto o *PACAF*, como as Forças Aéreas da África, teriam acesso ao *PR/BPC* remoto que necessitam para operar em seus devidos teatros. O essencial para se livrar de todas as deficiências existentes jaz em estabelecer um mecanismo que funcione dentro do sistema para orientar o desenvolvimento do resgate da Força Aérea.

Conclusão

O grupo de resgate da Força Aérea é essencial à doutrina e operações conjuntas. Os comandantes e suas tropas claramente recebem o benefício tático do recurso disponível e o governo norteamericano beneficia-se, operacional e estrategicamente, de sua habilidade em negar ao inimigo a oportunidade de explorar o pessoal norteamericano capturado. Infelizmente, a campanha ineficaz junto ao *MAJCOM* para a obtenção de pessoal e equipamento deixa 40 por cento da demanda sem cumprir. O fracasso de programas, tais como a recapitalização *do CSAR-X* e do *HC-130,* a fim de fazer face aos requisitos validados da Força, juntamente com a falta crônica de pessoal e o declínio em taxas de disponibilidade de aeronaves, prediz um declínio mundial em capacidade de resgate e de operações de contingência. Sem dúvida alguma, essas forças não conseguem satisfazer os requisitos do Secretário para um *PR* global, a menos que haja melhoria dramática em sua organização, treinamento e equipagem, o que seria providenciado por uma *NAF* de resgate. Ao elevar as necessidades de resgate da Força e sua contribuição às forças conjuntas e de coalizão no Estado-Maior da Aeronáutica, a Força Aérea satisfaz a demanda, cada vez maior, de resgate global. Ao renovar a dedicação ao rápido resgate de pessoal isolado os parceiros internacionais terão confiança absoluta de que os profissionais de resgate da Força Aérea responderão ao chamado ao redor do globo para que outros possam viver. ❑

Notas

1. "Combined Forces Air Component Commander Airpower Statistics," diapositivo (Shaw AFB, SC: Combined Air and Space Operations Center, United States Air Forces Central, 12 January 2011); e House, *Presentation to the Committee on Armed Services, United States House of Representatives, Fiscal Year 2012 Air Force Posture Statement of the Honorable Michael B. Donley, Secretary of the Air Force, and General Norton A. Schwartz, Chief of Staff, United States Air Force*, 112th Cong., 1st sess., 17 February 2011, 7, http://www.au.af.mil/au/awc/awcgate/af/posture2011.pdf.

2. Diretiva do Departamento de Defesa (DODD) 3002.01E, *Personnel Recovery in the Department of Defense*, 16 April 2009, 16, http://www.dtic.mil/whs/directives/corres/pdf/300201p.pdf.

3. Diretiva de Diretriz da Força Aérea (AFPD) 10-30, *Personnel Recovery*, 22 December 2006, http://www.e-publishing.af.mil/shared/media/epubs/AFPD10-30.pdf; and Gen Norton A. Schwartz, *Operational Concept for Personnel Recovery* (Washington, DC: Headquarters US Air Force, 3 September 2009).

4. Joint Publication 3-50, *Personnel Recovery*, 5 January 2007, II-2, http://www.dtic.mil/dpmo/laws_directives/documents /joint_pu_3_50.pdf.

5. Ibid., B-12.

6. Ordem dos Fuzileiros Navais 3460.2, *Policy for Personnel Recovery and Repatriation*, 2 December 2002, 14, http://www.marines.mil/news/publications/Documents/MCO%203460.2.pdf.

7. Ibid., C-5.

8. Departamento de Defesa, *Rescue Mission Report* [Relatório Holloway - Holloway Report] (Washington, DC: Department of Defense, 23 August 1980), 60.

9. DODD 3002.01E, *Personnel Recovery*, 2.

10. Ibid., 11.

11. AFPD 10-30, *Personnel Recovery*, 1.

12. Ibid., 2.

13. Schwartz, *Operational Concept for Personnel Recovery*, ii.

14. Col Michael A. Corbett, chefe, Personnel Recovery Division, ACC/A8R, memorando, assunto: Statement of Capabilities for Currently Fielded HH-60G Pavehawk, 23 September 2009.

15. Breve Relatório, 23rd Maintenance Group, 23rd Wing, assunto: 23 MXG Metrics, 13 January 2011.

16. Air Force Fleet Viability Board, "Phase 2: HC-130P/N Assessment Report" (Washington, DC: Air Force Fleet Viability Board, Department of the Air Force, 12 December 2007), i.

17. "CFM Inventory Sheet," planilha (Washington, DC: Headquarters US Air Force, Special Operations and Personnel Recovery Division [AF/A3O-AS], December 2010).

18. Breve Relatório, Lt Col John C. Frazer, 723rd Aircraft Maintenance Squadron, 23rd Wing, subject: 23 MXG CCAD Visit, ca. 2010.

19. Air Force Instruction (AFI) 11-2HC-130, vol. 3, *HC-130—Operations Procedures*, 30 June 2007, http://www.e-publishing.af.mil/shared/media/epubs/AFI11-2HC-130V3.pdf; and AFI 11-2HH-60, vol. 3, *HH-60—Operations Procedures*, 5 January 2011, http://www.af.mil/shared/media/epubs/AFI11-2HH-60V3.pdf.

20. Schwartz, *Operational Concept for Personnel Recovery*, 1.

21. Barack H. Obama, *National Security Strategy* (Washington, DC: White House, May 2010), 1, 17–47, http://www.whitehouse.gov/sites/default/files/rss_viewer/national_security_strategy.pdf.

22. Departmento de Defesa, *National Defense Strategy* (Washington, DC: Department of Defense, June 2008), 6, http://www.defense.gov/pubs/2008nationaldefensestrategy.pdf.

23. Gen Norton A. Schwartz e Michael B. Donley, *The 21st Century Air Force: Irregular Warfare Strategy* (Washington, DC: Headquarters US Air Force, January 2009), 9–10.

24. Departmento de Defesa, *Irregular Warfare (IW) Joint Operating Concept (JOC), Version 1.0* (Washington, DC: Department of Defense, 11 September 2007), 23, http://www.michaelyon-online.com/images/pdf/iw-joc.pdf.

25. Air Force Doctrine Document 3-22, *Foreign Internal Defense*, 17 September 2010, 27, http://www.e-publishing.af.mil/shared/media/epubs/AFDD3-22.pdf.

26. David J. Scott, *US Air Force Irregular Warfare Tiger Team: Observations and Recommendations* (Washington, DC: Headquarters US Air Force, 22 May 2009), ii–iv.

27. Ibid., 8.

28. Ibid.

29. Ibid., 31.

30. Ibid., 12.

31. AFPD 10-30, *Personnel Recovery*, 2–3.

32. Gen T. Michael Moseley, *Capability Development Document for HC/MC-130 Recapitalization Capability* (Washington, DC: Department of the Air Force, 20 November 2007), iii; e Department of the Air Force, *Capability Development Document for Combat Search and Rescue Replacement Vehicle (CSAR-X) / Personnel Recovery Vehicle (PRV)* (Washington, DC: Department of the Air Force, 16 June 2005), ii.

33. Secretário de Defesa Robert M. Gates, "Defense Budget Recommendation Statement" (palestra, Arlington, VA, 6 April 2009), http://www.defense.gov/speeches/speech.aspx?speechid=1341.

34. Maj Gen David L. Goldfein, memorando, assunto: ACC/A3 Announcement: New ACC/A3J—Personnel Recovery Division, 3 December 2010.

35. Gen William M. Fraser III et al., *Securing the High Ground: Agile Combat Airpower; 2010 Combat Air Force Strategic Plan* (Langley AFB, VA: Headquarters ACC, 6 August 2010), 13, http://www.acc.af.mil/shared/media/document/AFD-100915-011.pdf.

36. Ibid., foreword.

37. Secretário de Defesa Robert M. Gates, "Statement on Department Budget and Efficiencies" (palestra, Pentagon, Washington, DC, 6 January 2011), http://www.defense.gov/speeches/speech.aspx?speechid=1527.

38. Secretário de Defesa Robert M. Gates, "Efficiencies Statement as Prepared" (palestra, Pentagon, Washington, DC, 9 August 2010), 2, https://dap.dau.mil/policy/Documents/Policy/Efficiencies%20Statement%20As%20Prepared.pdf.

39. Ibid.

Coronel Jason L. Hanover, Formando da Academia da Força Aérea dos Estados Unidos *[United States Air Force Academy – USAFA]* recebeu Mestrado em Administração *[MBA]* da *Loyola Marymount University*. É o Comandante do 563º Grupo de Resgate *[563rd Rescue Group]*, Base Aérea Davis-Monthan, Arizona. O grupo consiste do Esquadrão de Resgate *HC-130P [HC-130P Rescue Squadron]*, dois Esquadrões de Resgate de Helicópteros *HH-60G [HH-60-G Helicopter Rescue Squadrons]*, um Esquadrão de Apoio à Operações *[Operations Support Squadron]* e dois Esquadrões Guardian Angel *[Guardian Angel Squadrons]*. É responsável pelo treinamento de combate e prontidão de mais de 700 pessoas. O 563º planeja e coloca em execução destacamentos mundiais em apoio aos objetivos militares globais e segurança nacional dos Estados Unidos. Foi o Comandante do 71º Esquadrão de Resgate *[71st Combat Rescue Squadron]*, voando o *HC-130P Combat King*. Preencheu o posto junto ao Estado-Maior Conjunto no Comando Conjunto de Operações Especiais *[Joint Special Operations Command]*. Foi piloto instrutor em operações especiais no *MC-130H Combat Talon II* durante oito anos. Completou curso de ensino na Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica *[Air Command and General Staff College]*, Escola de Guerra Conjunta e Combinada *[Joint and Combined Warfighting School]* e Escola Superior de Guerra da Aeronáutica *[Air War College]*. Também foi um Bolsista *[Fellow]* da Força Aérea no Instituto de Washington - Diretrizes para o Oriente Próximo *[Washington Institute for Near East Policy]*.