

# A BATALHA QUE VEM DO CÉU: A MOBILIDADE ESTRATÉGICA E A TROPA PARAQUEDISTA NO SÉCULO XXI

Por Marco Antonio de Freitas Coutinho\*



*Imagem meramente ilustrativa, criada por inteligência artificial.*

*Forças aerotransportadas russas enfrentam desafios de mobilidade estratégica no século XXI; lançamentos em território inimigo são arriscados pelo monitoramento avançado, e a prioridade é o deslocamento rápido para áreas seguras e apoio logístico eficiente.*

**A** Revista Revisão Militar, publicação doutrinária das Forças Armadas Russas, postou um artigo muito interessante, traduzido aqui pelo Cel. Coutinho.

As Forças Aerotransportadas podem ser empregadas em três níveis: estratégico, operacional e tático. A doutrina russa considera que seu emprego é normalmente estratégico, embora as tropas paraquedistas possam participar de operações nos níveis operacional e tático, atuando mesmo como tropa de infantaria regular, o que tem sido observado com regularidade na Ucrânia.

E é nesse sentido que tratamos dos meios que devem garantir a mobilidade estratégica da força de desembarque aeroterrestre.

Vamos à matéria.

\* \* \*

A principal diferença entre as Forças Aerotransportadas (VDV) e as Forças Terrestres é sua mobilidade – alta velocidade de desdobramento.

Os estágios de desdobramento de forças aerotransportadas podem ser divididos em três níveis: estratégico, operacional e tático. Assim, estratégico é quando os movimentos são realizados ao longo de milhares de quilômetros, operacional é ao longo de centenas e tático é ao longo de dezenas de quilômetros.

Neste artigo falamos sobre os meios que devem garantir a mobilidade estratégica da força de desembarque e não de uma operação de lançamento de tropas sobre território inimigo, mas apenas estamos posicionando forças aerotransportadas do nosso lado do LBS.

## PROBLEMAS E RISCOS

O principal problema com deslocamento estratégico para um assalto aeroterrestre de unidades aerotransportadas é de ter que utilizar aeronaves de transporte militar, o que nas condições da guerra atual torna-se bastante arriscado.

O desembarque paraquedista sobre o território inimigo em condições modernas é quase impossível e muito improvável sem perdas monstruosas, tanto para a aviação de transporte quanto para a própria tropa paraquedista.

O risco aumenta, considerando que os aeródromos de onde uma grande unidade paraquedista estiver embarcando estará provavelmente sendo monitorado pelos meios de reconhecimento de A2/AD inimigos, particularmente os satelitais.

O problema da existência de uma infraestrutura satelital de inteligência de imagens inimiga, disposta de milhares, ou mesmo dezenas de milhares de microssatélites de reconhecimento, controle e comunicações de baixa órbita, resulta na possibilidade de monitorar nosso território em tempo real, no modo 24/365.

Ou seja, durante a operação de embarque em aeródromos, em uma aeronave de transporte com uma tropa aeroterrestre, esta ação poderá ser detectada pela inteligência espacial e destruída ainda em solo por armas de alta velocidade de alta precisão de longo alcance com uma ogiva cluster.

Hoje, a doutrina russa considera a distância de segurança de 500 km da Linha de Contato (LC) a área considerada uma zona de matança sob influência de promissores meios de reconhecimento e choque A2/AD.

O principal meio de garantir a mobilidade estratégica das Forças Aerotransportadas continuará a ser a aeronave de transporte, que terá duas tarefas principais.

A primeira é deslocamento dos paraquedistas no modo “aeródromo-aeródromo”, isto é, até um determinado ponto localizado a uma distância relativa da LC. O principal critério aqui será a velocidade de desembarque da força

aerotransportada, que deve ser calculada em minutos, pois, caso contrário, tanto o avião de transporte quanto a força de pouso podem ser destruídos pelos complexos de reconhecimento e ataque de longo alcance do inimigo, como discutimos acima. Ou seja, por meio do desembarque pela rampa de carga e decolagem imediata, literalmente em questão de minutos, após o que o grupo de desembarque deve se dispersar imediatamente e deixar a área do aeródromo, movendo-se em pequenos grupos.

A segunda tarefa das aeronaves de transporte é fornecer apoio logístico por meio de lançamento de carga para as unidades avançadas, usando paraquedas com guiamento, que podem realizar lançamentos fora do alcance dos sistemas de defesa aérea inimigos. Atualmente, estão sendo desenvolvidos paraquedas guiados capazes de transportar várias centenas de quilos de carga a uma distância de cerca de 50 km, quando lançadas de uma altura superior a 10 km.

Em alguns casos, essa distância de lançamento não permitirá que a carga alcance diretamente na posição da força apoiada. Neste caso, o lançamento será efetuado a uma distância segura da LC, e o provimento de suprimentos será assegurado através da garantia da mobilidade tática da logística.

Quase não há dúvida de que as principais aeronaves de transporte da Força Aérea russa até 2050 permanecerão aeronaves de transporte da família Il-76 em várias variantes, que serão complementadas por aeronaves de transporte mais leves, por exemplo, Il-112B. Quanto às aeronaves de transporte pesado da família AN-124 “Ruslan”, seu emprego será descontinuado, pelo fato de ser uma aeronave ucraniana. É possível que algum dia o AN-124 seja substituído por uma aeronave de transporte de nova geração, o projeto PAK VTA, mas nada a curto ou médio prazo.

## REIS DO CÉU

É possível que, no futuro, os dirigíveis sejam adicionados aos meios empregados para garantir a mobilidade estratégica das Forças Aerotransportadas. Informações sobre a criação de dirigíveis capazes de transportar milhares de toneladas de carga ao longo de dezenas de milhares de quilômetros aparecem periodicamente, principalmente no exterior, embora fontes domésticas às vezes falem sobre a possibilidade de criar dirigíveis promissores na Rússia, inclusive para resolver tarefas militares.

Na verdade, este tópico é muito promissor. Dirigíveis podem vir a se tornar uma parte importante das Forças Armadas do século XXI, mas isso claramente não é uma questão de futuro próximo, pelo menos na Rússia.

Uma das vantagens potenciais do deslocamento de pessoal, equipamento militar e outras cargas aerotransportadas utilizando dirigíveis é a sua capacidade de aterrizar em praticamente qualquer parte do Teatro de Operações, sem demandar longas pistas de aeródromos. Entre as desvantagens estão a menor velocidade de movimento em comparação com as aeronaves, bem como potenciais restrições impostas pelas condições meteorológicas.

## CONCLUSÃO

A tropa aerotransportada ainda pode realizar um lançamento por paraquedas?

Sim, por exemplo, nos casos em que a aterragem em aeródromo for impossível, seja devido à ausência de infraestrutura, seja devido ao elevado risco de ataques inimigos ao solo utilizando armas de alta precisão de longo alcance, tal como o HIMARS, mas este tipo de lançamento não deve ser uma opção inicial, decorrendo de cuidadosa avaliação.

Entretanto, a doutrina russa considera hoje o lançamento de tropa paraquedista em território inimigo como uma opção totalmente descartada.

Publicado na Top War. Original: [В бой с неба: стратегическая мобильность десанта XXI века.](#)

---

*\***Marco Antonio de Freitas Coutinho** é coronel da reserva do Exército Brasileiro, bacharel em Ciências Militares pela AMAN, mestre em Operações Militares pela EsAO e em Ciências Militares pela ECEME. Coutinho é pós-graduado em Relações Internacionais pela Universidade de Brasília e mestrando em Ciência Política Internacional pela Fundação Universitária Iberoamericana (Espanha). Pode ser contatado pelo e-mail: [marccoutinho@hotmail.com](mailto:marccoutinho@hotmail.com).*

---