

## AVIAÇÃO E BLINDADOS (1)

Tenente-Coronel M. A. PIRES AZAMBUJA

A cavalaria blindada tem algo novo! Uma coisa que nunca teve; que devia ter tido sempre; algo palpitante! Aviação leve!

Os quadros de organização da Divisão Blindada e do Regimento de Cavalaria Blindada, recentemente publicados, contêm este oportuno ingrediente para a fórmula blindada. A cavalaria blindada pode pôr suas garras num meio valioso.

A aviação leve tem uma rica experiência em muitas fontes que a arma pode aproveitar adaptando para seu uso. Os aviões agora são disponíveis no escalão comando, independentemente dos distribuídos às unidades de artilharia e aí se encontram para suprir as necessidades dos GT, do R.C.Mec. e dos batalhões de carros ou infantaria blindada. Com esta idéia lancemos um olhar sobre o pessoal e o equipamento.

Uma secção de aviação leve conta normalmente de dois ou mais aviões leves, um piloto para cada avião, bem como mecânicos e equipamentos para a manutenção dos mesmos. Os aviões são do tipo monomotor leve, caracterizados pela sua possibilidade de aterrar em campos curtos e estradas. Os pilotos para as unidades de cavalaria blindada são oficiais de cavalaria blindada. Eles não são oficiais de aeronáutica, nem oficiais de artilharia. São oficiais de cavalaria blindada, treinados na sua arma e que conhecem portanto a técnica, a tática, o pessoal e o material da cavalaria blindada. São antes de

tudo oficiais de sua arma, secundariamente pilotos de avião leve.

A principal responsabilidade sobre o eficiente e correto emprego da secção de aviação leve pertence ao comandante da unidade. Ele é tão responsável pelos seus pilotos e aviões como em relação ao restante de seu pessoal e material. Ele deve saber como empregar e manter sua aviação leve, da mesma forma como deve saber empregar e manter seus carros e caminhões. É responsável pela escolha dos campos de aterragem como pela escolha dos parques de viaturas e posições táticas. Ele é responsável como chefe; a desculpa de que ele não é um piloto nada mais seria que uma desculpa. Na cavalaria blindada não há lugar para o cérebro rígido, para a personalidade rotineira. Aqui, a flexibilidade e a receptividade não são somente uma viatura, são uma necessidade. Infeliz o comandante de batalhão de carros que estatuisse "não me dêem infantaria; eu sou um homem de carros e não se deve esperar que eu possa bem empregar a infantaria". O oficial de cavalaria blindada deve estar preparado para empregar devidamente qualquer tipo de unidade que ele possa esperar comandar ou receber em apoio de sua tropa.

Antes de entrar nos processos de emprego dessa aviação leve, é necessário conhecer suas possibilidades e limitações. As unidades de cavalaria blindada serão equipadas inicialmente com o avião leve tipo "Jeep". Este será pois o tipo que

(1) Tradução autorizada do artigo "Light Aviation Joins Armored Cavalry", a autora do Tenente-Coronel ERNEST T. BARCO, publicado no n. 3, do "Armored Cavalry Journal", ano de 1949.

servirá de base a nossas discussões. Ele é um monopiano, biplace, de asa alta, com motor de 90 HP e capaz de voar 2 1/2 horas sem reabastecer-se.

O L-16, como todo avião, requer manutenção diária, bem como revisões e inspeções periódicas. Em vista de seu pequeno tamanho e relativa simplicidade de desenho, a manutenção do avião leve do tipo "Jeep" está bem dentro das possibilidades dos mecânicos das unidades.

A experiência da II Guerra Mundial provou que os aviões deste tipo podiam operar com êxito em pequenos campos de pouso ou estradas, nas áreas avançadas, e também que os vôos sobre as áreas da linha de frente eram realizáveis e de grande valor para a vigilância e ajustagem dos fogos.

A ligação avião-terra é realizada na cavalaria blindada pelo SCR 509, que possui, no avião, cascos e microfones, tanto para o piloto como para o observador.

A baixa velocidade, flexibilidade e possibilidade de aterrizar em pequenas áreas permite ao avião de cavalaria blindada evitar com êxito os ataques dos aviões de caça inimigos.

Devemos lembrar que esses aviões leves não podem operar em certas condições adversas de tempo, que incluem ventos excessivamente fortes, visibilidade reduzida e céu baixo.

Outro fator a considerar é a fadiga do piloto. A expressão "fadiga do piloto" é essencialmente a mesma que a do combatente, é familiar ao veterano das operações de combate; a falta de acuidade mental e coordenação afeta a alta destreza essencial à pilotagem do avião leve e pode provocar acidentes desnecessários e perdas de material, a menos que se empreguem os indispensáveis corretivos.

O emprego tático da aviação leve pelas unidades de cavalaria blindada está ainda relativamente pouco desenvolvido, mas suas possibilidades praticamente não tem limites. Para o artilheiro, o avião leve é antes de tudo um observatório aéreo para controle do fogo da ar-

tilharia, mas para o cavalarião blindado seu emprego principal não é como um observatório de artilharia, mas como um meio de assegurar o comando das unidades no campo de batalha. Não quer isto dizer que eles não serão algumas vezes empregados como observatórios de artilharia, porque a observação e a ajustagem dos tiros de artilharia não fica restrita aos artilheiros. Haverá ainda outros usos, além do comando ou do emprego como observatório de artilharia. Alguns deles serão: ligação, indicação de alvos aos caça-bombardeiros, ajustagem do fogo de morteiros ou canhões de assalto, evacuações de emergência, reconhecimento e vigilância.

A ação de comando das unidades blindadas em combate exercida do ar não é tão fantástica como parece à primeira vista. Um comandante de batalhão de carros reforçado, em contacto com o inimigo, pode achar conveniente comandar suas companhias do ar, onde ele pode contemplar todo o campo de batalha. No solo, exceto em terrenos muito livres e em casos excepcionais, seu campo de visão é limitado a uma pequena porção do campo de batalha. Alguns oficiais de cavalaria blindada dirão que o comandante deve estar onde seus homens possam vê-lo. É verdade, mas ele deve estar também onde melhor possa controlar sua tropa. Seu movimento no terreno ao redor do campo de batalha é limitado e difícil se ele quiser controlar a ação si. O comandante de um batalhão num carro de combate que se engaja no combate de fogo não é mais um comandante de batalhão mas verdadeiramente um comandante de carro. Se ele se encontra no ar, seus homens possivelmente não o verão mas a maioria deles o ouvirão no rádio ou verão seu avião acima deles no ar e saberão assim que ele está com eles.

Como exemplo, o comandante de um GT blindado, organizado em três Sub GT acha-se com dois deles engajados ao mesmo tempo. Ele sente que deve provavelmente empregar o terceiro em curto prazo.

As mensagens que êle recebe via rádio dos outros dois deixam-lhe em dúvida quanto a maior ou menor necessidade de reforço de cada um ou se seria de maior vantagem empregar o terceiro numa ação de flanco. Empregando seu avião leve êle pode, no prazo de alguns minutos, observar pessoalmente o progresso das ações e, ainda no ar, dar suas ordens ao terceiro Sub GT. Da mesma forma, um comandante, cuja tropa se desloca em uma única estrada, pode exercer o comando de sua tropa do ar com mais eficiência do que de um veículo no terreno. Se, ao mesmo tempo, sua VG e Rtg se engajam, êle pode pessoalmente observar e interferir em suas ações, em curto prazo. Êle não necessita mais "empapar-se de suor" no rádio, esperando a informação, mas ver pessoalmente. Pode decidir mais rapidamente se deve ultrapassar ou dominar a resistência inimiga e, seja qual for a parte de sua tropa engajada, êle pode estar presente à ação em tempo muito curto. Caso tenha de deslocar sua tropa em duas estradas, em face do inimigo, êle não precisa preocupar-se com qual delas deve marchar, porque pode estar com uma ou outra em questão de minutos, com o avião leve. Caso tenha seus trens cortados, êle pode pessoalmente observar a situação e decidir que meios de combate deve enviar atrás para resgatá-los. Os comandantes subordinados acharão difícil explicar onde encontram os "enxames de carros inimigos" cujo ataque êles informaram estar sofrendo, quando "o velho" pode aparecer dentro de cinco minutos e ver unicamente dois ou três carros inimigos em retirada. Em suma, o comandante de um GT não necessita mais pensar em percorrer sua coluna em termo de horas, em estradas congestionadas, mas em questão de minutos e observação integral.

O avião leve pode ser particularmente útil para oficiais de ligação. Muitos oficiais de ligação da recente guerra podem lembrar as noites vividas inteiras num "Jeep" nos olavancos de uma horrível estrada, conduzindo sua "mensagem a Gar-

cia", unicamente para saber na chegada que suas tão custosas informações eram coisa velha e, mais ainda, que chegara uma ordem em que seu comandante determinava sua volta e... com rapidez. Pela sua natureza as unidades de cavalaria blindada operam geralmente nas áreas de retaguarda inimiga e a grandes distâncias. Seu isolamento é mais normal que extraordinário. Em tais circunstâncias é difícil e freqüentemente impossível estabelecer ligação veicular entre os comandos. O avião leve pode não somente estabelecer ligação entre comandos, largamente dispersos e separados por núcleos de resistência inimiga, mas realizá-la muito mais fácil e rapidamente do que a viatura 1/4 de tonelada. Os comandantes podem mover-se fácil e rapidamente para conversar com seus subordinados. Os oficiais de ligação podem fazer várias visitas por dia aos P.C. que ligam, quando necessário, em lugar de uma ou nenhuma. Não é mais necessário que êles sejam criaturas inquietadas, cansadas, de olhos injetados e costas doloridas. Serão não somente mais rápidos como mais eficientes.

O avião leve de reconhecimento pode complementar o reconhecimento terrestre e, em muitos casos, substituí-lo inteiramente. O comandante de cavalaria blindada não necessita esgotar sua força principal, reconhecendo todos os caminhos que conduzem a seus flancos. Muitos desses podem ser bem observados pelos seus aviões leves; entretanto os aviões leves são geralmente de maior valor quando agem à frente dos elementos de segurança e de reconhecimento terrestre. Muitos comandantes que serviram na última guerra podem contar a experiência de descobrir, súbitamente, que sua tropa estava marchando por algum tempo, a poucas milhas de uma coluna inimiga que se deslocava numa estrada paralela. Muitos podem falar também do ultrapassamento de colunas inimigas marchando na mesma estrada. Nesse caso o avião leve descobriria a situação antes do reconhecimento terrestre e permitiria ao comandante acelerar seus

movimentos para atacar a coluna inimiga. O observador aéreo poderá informar sobre a composição da coluna inimiga e também reconhecer as estradas e caminhos que permitam flanquear e atacar a coluna. Um comandante pode fazer um reconhecimento pessoal aéreo antes de lançar suas ordens para o ataque.

Muitos comandantes tiveram de enfrentar situações em que não havia tempo suficiente para um reconhecimento pessoal da frente, a pé ou em "jeep". Usando seu avião leve ele pode reconhecer todo seu setor em muito menos tempo. Não quer isto dizer que o avião leve possa substituir completamente o reconhecimento terrestre mas será sempre melhor que a ausência de reconhecimento e, quando possível, deve ser empregado para suplementar o terrestre. O observador aéreo perceberá muitas coisas invisíveis para o homem no terreno, assim como este verá coisas que não podem ser vistas por aquele. Cada um tem suas limitações e os dois juntos podem obter um quadro muito mais completo do que cada um deles separadamente. Cada um isolado, entretanto, será melhor que o resultado de simples leitura da carta. O comandante de cavalaria blindada do futuro, que tem pouco tempo disponível, deve decidir entre um reconhecimento terrestre parcial e um reconhecimento aéreo total. Ele não pode ficar indiferente e basear suas decisões unicamente pela carta. Quando ele tiver tempo suficiente poderá observar seu terreno, do ar e no solo, e terá uma impressão mais clara e completa.

O observador de cavalaria blindada tem certamente suas limitações, mas o número e o tipo de informações que podem ser obtidos pelo observador treinado é notável. Assim como o observador terrestre de cavalaria blindada deve ser treinado para descobrir os indícios que lhe darão a informação que ele busca, o observador aéreo da cavalaria blindada deve ser treinado com esse mesmo objetivo. Uma árvore, uma casa, um arróio, um carro, tudo parece diferente quando

visto do ar. Ninguém pode aprender todas essas diferenças da noite para o dia. Leva tempo e exige treinamento. O observador aéreo treinado pode dizer com suficiente precisão se o terreno está bastante firme para os carros. Ele pode localizar passagens possíveis sobre cursos d'água. Pode fornecer à Engenharia valiosas informações sobre as condições das pontes. Pode, por vezes, localizar campos de minas, dificuldades e bloqueios nas estradas. Descobrir rastros de lagartas dos carros inimigos emboscados e realizar um cuidadoso reconhecimento de uma nova zona de reunião e das estradas necessárias. Melhor ainda, ele pode freqüentemente localizar o inimigo antes que este perceba a aproximação dos nossos próprios blindados.

Muitas vezes, durante o combate, haverá períodos em que uma frente particular ou um flanco ficarão passivos. Ficarão assim como a calmaria que precede a tempestade. Podem então os observadores aéreos da cavalaria blindada proporcionar segurança adicional, mantendo contínua vigilância aérea sobre tais áreas. Tais patrulhas aéreas servem a um duplo propósito. Não somente mantêm o comando informado da atividade ou de sua ausência, na área interessada, mas também restringem a atividade inimiga durante as horas do dia. Nossos inimigos na última guerra mostraram uma compreensível repugnância em deslocar-se nas áreas sujeitas à vigilância de nossa aviação leve, principalmente porque eles sabiam que esses movimentos trariam rapidamente sobre suas cabeças a fúria de nossa soberba artilharia.

As missões de vigilância serão geralmente cumpridas pelos aviões leves orgânicos ou de apoio das unidades de artilharia blindada. Entretanto, como essa missão exige de 5 a 10 aviões para manter as patrulhas e ainda permitir o cumprimento de outras missões, o avião das unidades de cavalaria blindada pode ser empregado no apoio das unidades de artilharia.

Como mencionamos anteriormente, as seções de aviação leve das

Forças terrestres foram originalmente criadas pela artilharia de campanha para serem usadas como observatórios aéreos. Se bem que toda unidade de artilharia dispõe de seu próprio avião leve, o avião leve das unidades de cavalaria blindada deve estar pronto para ajustar o fogo das unidades de artilharia de apoio. Um canal de seus rádios deve estar sempre sintonizado com a rede de tiro da unidade de artilharia de apoio. O observador aéreo da cavalaria blindada deve poder ajustar o fogo da artilharia, porque este é um dos métodos mais rápidos para transportar a eficiente massa de fogo sobre as tropas inimigas observadas.

A artilharia de campanha aprendeu muitíssimo quanto ao emprego de seu avião leve durante a recente guerra. Todas as outras armas podem beneficiar-se das numerosas e algumas vezes amargas experiências da artilharia de campanha nesse emprego. A cavalaria blindada será seguramente uma das maiores utilizadoras desse meio. Para obter o máximo aproveitamento de seus aviões leves, a cavalaria blindada deve aproveitar-se não somente da experiência da artilharia de campanha, mas deve

adaptar este novo instrumento de guerra a suas necessidades próprias. Os comandantes de cavalaria blindada devem empregar suas seções de aviões leves durante os exercícios. Devem tirá-las dos grandes campos e trazê-las para os campos de pouso próximos de seus postos de comando. Devem ter seus aviões no ar e sobre suas unidades enquanto estiverem no campo. Eles devem conhecer e solucionar os problemas correspondentes ao emprego e à manutenção de uma seção de aviação leve, e aprender a obter a eficiência máxima do emprego tático de sua aviação leve.

O advento do helicóptero leve e os contínuos e grandes aperfeiçoamentos obtidos na indústria de aviões leves de nosso país, constitui grande promessa para o futuro. É perfeitamente possível que, assim como na recente guerra os comandantes, acima do escalão companhia, saíam e entravam continuamente em seus "jeeps", de forma a estarem onde eram mais necessários, os comandantes do futuro estarão continuamente, dentro e fora de seus "jeeps aéreos", para estarem onde melhor possam comandar.

## "ARMAS DO BRASIL EM REVISTA"

Com o título acima, bastante sugestivo, acaba de aparecer em São Paulo uma nova Revista de assuntos militares, à qual, pelo brilhante corpo de redatores de que dispõe e pela simpática e agradável aparência com que se apresenta, estará reservado, por certo, um auspicioso porvir.

Ao novo companheiro de imprensa os nossos votos de constante progresso.

## OLARIA SÃO JORGE

FORNECIMENTO DE TIJOLOS MACIÇOS 20 x 20

J. DE FREITAS BORGES

RUA SILVA VALE, 283

CAVALCANTI — DISTRITO FEDERAL

TRATAR NO LOCAL