

A coordenação de fogos das armas do Batalhão de Infantaria

Pelo Major DORCW

Tradução do Cap. R. DA COSTA E SILVA

381

“E. M. A.” (Exército — Marinha — Aviação) é uma revista mensal, editada em Berlim e publicada em espanhol. Os assuntos de que trata, como seu próprio título o indica, são sempre de caráter militar, relacionados com os principais aperfeiçoamentos introduzidos nas forças armadas do Reich. Ainda depois de iniciada a guerra atual, foram recebidos entre nós alguns números da publicação em apreço, trazendo uma série de artigos e comentários de alto interesse profissional e técnico, para todos os militares em geral. E foi precisamente de um desses números que colhemos o trabalho que se segue, sobre “a coordenação dos fogos das armas do Batalhão de Infantaria”, escrito pelo Major DOROW e que tentamos passar ao vernáculo, oferecendo-o aos leitores de “A DEFESA NACIONAL”.

“A tarefa da Artilharia consiste em aniquilar, oportunamente, as forças do inimigo, por meio de seu potente fogo, para ajudar, assim, a própria Infantaria a sair vencedora”.

Esta frase do Regulamento de Instrução para a Artilharia dá uma característica do fogo em geral, pois equivale a afirmar: — a finalidade do fogo é aniquilar, deter ou silenciar as forças inimigas, afim de que, no ataque, a própria tropa possa mover-se, ou que, na defesa, se impeça o inimigo de movimentar-se.

Não se deve, entretanto, formar o conceito esquemático de que a Artilharia esteja identificada com o fogo e que a Infantaria com o movimento. Todavia, o soldado de Infantaria deve estar convencido da importância do fogo, por isso que só este lhe permite o movimento e lhe proporciona a vitória.

O fogo forma a base de toda ação de combate: — sua influência é decisiva na guerra e isso deve ser sempre salientado nos exercícios

de tempo de paz. O infante deve ser um partidário fanático do fogo e contribuír, essencialmente, por essa convicção, para a cooperação das armas. Ele necessita e emprega o fogo, tanto na luta de suas menores unidades, como até no corpo a corpo. Todo movimento serve para melhorar as condições de combate pelo fogo e para aumentar sua eficácia. Em escala progressiva, o soldado de Infantaria participa desse combate, sendo, mesmo, portador de arma de fogo, porquanto, hoje em dia, é difícil assinalar os limites exatos entre as armas de Artilharia e Infantaria. O futuro dirá se este desenvolvimento da organização e do armamento da Infantaria é proveitoso. Como quer que seja, em todos os exércitos se procura, antes de tudo, aumentar a força do fogo ofensivo, sem diminuir, porém, com isso, a mobilidade da tropa, tratando-se, pelo contrário, de aumentá-la.

Não estudaremos, neste artigo, se um dos dois fatores deve prevalecer, ou se, realmente, na época técnica, um se opõe ao outro; nem tão pouco procuraremos a forma ideal da organização. Mas, tomaremos como base o conceito de que o fogo é um fator equivalente e que, numa ação de armas combinadas, os fogos destas devem ser coordenados. Isso significa, praticamente, contribuir para a cooperação das armas.

A tarefa de coordenar os fogos se apresentará ao comandante tático em qualquer situação e em escala progressiva, conforme o fogo das armas modernas cresce de importância e em efeitos. Os chefes de toda graduação, desde o grupo até as unidades maiores, que cumprem uma missão tática recebida, devem preparar e coordenar os fogos das armas de que dispõem, tarefa essa que é tanto mais fácil quanto menor é a unidade considerada. O Batalhão representa o máximo dentro do qual a influência pessoal e imediata do Chefe pode produzir efeito. É a unidade que, em sua organização básica ou em união estreita, combina armas de quase todo o gênero, associa o tiro razante com o tiro curvo e dispõe, na maioria dos casos, de um Grupo de Artilharia em apoio. O Batalhão é a unidade de combate mais importante e até decisiva, em tudo quanto se refere à cooperação das armas.

Os fogos de suas armas não somente podem ser organizados por meio de missões táticas, como, ainda, praticamente coordenados durante a ação. Por sua observação pessoal, o Comandante de Batalhão pode vigiar as armas que lutam sob suas ordens e o efeito de seus fogos, como, também, as do inimigo. Em tais condições, pode exercer influência imediata no combate pelo fogo.

Torna-se necessário, então, estudar, teórica e praticamente, o combate pelo fogo do Batalhão.

O fogo das armas combinadas, no Batalhão, deve considerar-se como um todo único, não no sentido da direção técnica do tiro,

mas, sim, sob o ponto de vista de que sua direção tática e a coordenação de seus diferentes elementos são possíveis em escala ampla e em forma rígida. Em consequência, só devemos falar em coordenação quando se tratar dos fogos de armas combinadas. Ao contrário, o fogo de uma arma isolada, ou de uma unidade técnica de fogo, respectivamente, continuará sendo dirigido, por isso que este fogo, não obstante representar uma ação tática, constitui, ao mesmo tempo, uma atividade técnica de tiro.

Salientando a importância do combate pelo fogo, não queremos prescindir da necessidade do movimento e do ímpeto no ataque. Mas, esses dois elementos básicos do ataque estarão mais bem resguardados, precisamente, em face do efeito das armas modernas, graças à organização e coordenação dos fogos.

Com os fogos das armas combinadas se procura obter superioridade de fogo que, no ataque, se transformará em movimento e que, na defensiva, aniquilará o inimigo. A superioridade de fogo não se pode alcançar em todas as partes da frente, mas apenas em alguns pontos decisivos e, ainda assim, por um tempo limitado. Portanto, é preciso exigir, no escalão Batalhão, grande mobilidade dos fogos, sendo estes concentrados ou distribuídos, conforme o tempo e o lugar. Isso é o que, preliminarmente, chamamos de coordenação dos fogos.

Podem ser criados, com os fogos, centros de gravidade, que garantem a superioridade. O centro de gravidade do fogo não pode ser determinado de antemão e mantido durante a ação nas condições de invariabilidade que, dentro do possível, se exige relativamente ao centro de gravidade tático. Este último é influenciado, essencialmente, pela decisão, intenção, terreno e plano de manobra; será conservado, mesmo em situações críticas, e só muito raras vezes transferido para outro lugar. Em compensação, o centro de gravidade de fogo seguidamente terá que variar, pois que ele serve para facilitar a realização do plano básico.

A mobilidade do fogo garante, da melhor maneira, a execução da intenção e do plano de manobra. Este plano deve ser meditado de antemão, ao passo que, geralmente, a reação do inimigo só é perceptível quando começa a se produzir, embora seja ela que decide sobre a forma de execução do plano de manobra. É então lógico exigir uma energia e uma flexibilidade na coordenação dos fogos, afim de que, de acordo com a intenção tática, as medidas contrárias do inimigo possam ser anuladas.

Se essa tarefa é confiada a armas isoladas e a unidades menores, a intervenção se fará segundo suas necessidades locais, como é muito natural. Entretanto, o conjunto dos fogos deve ser conduzido como o movimento e de modo a poder adaptar-se às circunstâncias, que

frequentemente se modificam, em virtude das contra-medidas tomadas pelo inimigo. Os limites dos setores e as linhas centrais devem ser barreiras menos fixas para os fogos do que para os movimentos das tropas. O objetivo é decisivo.

Não obstante, a intenção, o terreno e o alcance do fogo dificultam a coordenação dos fogos. E assim é que se apresenta como ideal dos fogos convenientemente coordenados: — a superioridade adquirida por meio da formação de centros de gravidade momentânea e localizadamente movel. O procedimento contrário produzirá a dispersão dos fogos sobre pontos e objetivos de menor importância ou com certa lentidão, mais desvantajosa, porém frequentemente encontrada na prática. Compreende-se que a sempre desejada cooperação das armas encontrará sua base mais importante na coordenação dos fogos. A organização sistemática e a condução dos movimentos formarão, então, outra parte da cooperação das armas.



385

Serviço em campanha da D.C.A.

Adaptação do R.S.C.

Pelo 1.º Ten. OCTAVIO ALVES VELHO

PRIMEIRA PARTE

MARCHAS

1.º) GENERALIDADES

As marchas contribuem em grande parte para o bom êxito de uma campanha: é a base de tôdas as operações militares. Todo ato de guerra é precedido, e às vezes seguido, também, de uma marcha. Por isso, todos os cuidados devem ser empregados na preparação e execução das marchas, de modo que, chegado o momento da batalha — objetivo primordial das operações — a tropa e seu material se encontrem nas melhores condições possíveis. Na preparação, deve-se compreender:

- a escolha das estradas;
- o processo de formação da coluna;
- reconhecimento e balizamento do itinerário;
- preparação do material e equipamento, etc.

Na execução cuida-se de tôdas as minúcias que possam facilitar os movimentos, diminuir a fadiga da tropa e facilitar-lhe a segurança e tranquilidade.

* * *

Os elementos de D. C. A. (Artilharia Anti-Aérea, incluindo canhões, projetores, canhões-automáticos, etc.), podem marchar isolados ou junto com uma coluna de outras armas.

Fora do combate ou quando ainda não se tem missão definida, deve-se preferir marchar isolado, e sempre que possível fracionando a coluna em grupos de viaturas de mesma velocidade, pois assim poupa-se o pessoal e o material. Para segurança da coluna deve-se, então, enviar um pouco à frente um pequeno "Destacamento Precursor", em viaturas leves, e sob o comando de um Oficial, para evi-

tar as surpresas terrestres do inimigo, sobretudo as incursões súbitas de seus elementos moto-mecanizados.

Quando na zona de frente, ou mesmo fora dela mas em situação normal de combate, a D. C. A. recebe a missão de cobrir pontos críticos do itinerário de marcha das tropas da Grande Unidade, tais como pontes, desfiladeiros, passagens de nível, povoações, etc. O mesmo se aplica ao caso de elementos das baterias de canhões-automáticos postos, por certo tempo a serviço de unidades das armas, pelo Comandante do Corpo de Exército a cuja disposição estiverem tais unidades de D. C. A. Em tais circunstâncias, os elementos de D. C. A. marcharão por escalões, de posição em posição de tiro, e a tropa das outras Armas é que assegurará a proteção imediata contra os ataques terrestres.

De um modo geral, embora tenha perdido o caráter rígido de outros tempos, podemos ainda dividir as marchas em *longe* ou *perto* do inimigo, e elas podem, quanto à execução, ser *diurnas* ou *noturnas*, sendo as últimas as mais comuns.

2.º) FORMAÇÃO DA COLUNA

Quando a coluna está parada ao longo de uma estrada, todos os seus elementos iniciam a marcha na hora marcada para a partida. Quando, porém, os elementos se acham espalhados, marca-se um "Ponto Inicial" (P. I.) e a hora em que a testa da coluna deve passar por êle, bem como a ordem em que se deverão suceder os elementos. O Comandante de cada um dêstes iniciará a marcha em um momento que lhe permita atingir o P. I. logo depois de haver passado o elemento precedente.

3.º) PREPARATIVOS DE PARTIDA

Geralmente os soldados comem antes da partida, e se lhes distribue uma ração fria, quando, por qualquer motivo, as viaturas-cozinha não acompanharem a tropa; essa ração só poderá ser utilizada mediante ordem. As viaturas são reabastecidas em essência, óleo e água. Providencia-se sôbre os sobressalentes, ferramentas e todo o equipamento necessário, com a necessária e possível antecedência.

Estando-se em um estacionamento qualquer, os fogos são apagados, as latrinas entupidas, todos os papéis incinerados, os detritos enterrados profundamente no solo, e o local deixado completamente em ordem e limpo, sem nenhum vestígio que possa fornecer informações ao inimigo. (Durante o período de estacionamento deve ter havido o cuidado de manter, tanto quanto possível, inalterado, o aspecto geral do terreno ocupado).

tar as surpresas terrestres do inimigo, sobretudo as incursões súbitas de seus elementos moto-mecanizados.

Quando na zona de frente, ou mesmo fora dela mas em situação normal de combate, a D. C. A. recebe a missão de cobrir pontos críticos do itinerário de marcha das tropas da Grande Unidade, tais como pontes, desfiladeiros, passagens de nível, povoações, etc. O mesmo se aplica ao caso de elementos das baterias de canhões-automáticos postos, por certo tempo a serviço de unidades das armas, pelo Comandante do Corpo de Exército a cuja disposição estiverem tais unidades de D. C. A. Em tais circunstâncias, os elementos de D. C. A. marcharão por escalões, de posição em posição de tiro, e a tropa das outras Armas é que assegurará a proteção imediata contra os ataques terrestres.

De um modo geral, embora tenha perdido o caráter rígido de outros tempos, podemos ainda dividir as marchas em *longe* ou *perto* do inimigo, e elas podem, quanto à execução, ser *diurnas* ou *noturnas*, sendo as últimas as mais comuns.

2.º) FORMAÇÃO DA COLUNA

Quando a coluna está parada ao longo de uma estrada, todos os seus elementos iniciam a marcha na hora marcada para a partida. Quando, porém, os elementos se acham espalhados, marca-se um "Ponto Inicial" (P. I.) e a hora em que a testa da coluna deve passar por êle, bem como a ordem em que se deverão suceder os elementos. O Comandante de cada um destes iniciará a marcha em um momento que lhe permita atingir o P. I. logo depois de haver passado o elemento precedente.

3.º) PREPARATIVOS DE PARTIDA

Geralmente os soldados comem antes da partida, e se lhes distribue uma ração fria, quando, por qualquer motivo, as viaturas-cozinha não acompanharem a tropa; essa ração só poderá ser utilizada mediante ordem. As viaturas são reabastecidas em essência, óleo e água. Providencia-se sobre os sobressalentes, ferramentas e todo o equipamento necessário, com a necessária e possível antecedência.

Estando-se em um estacionamento qualquer, os fogos são apagados, as latrinas entupidas, todos os papéis incinerados, os detritos enterrados profundamente no solo, e o local deixado completamente em ordem e limpo, sem nenhum vestígio que possa fornecer informações ao inimigo. (Durante o período de estacionamento deve ter havido o cuidado de manter, tanto quanto possível, inalterado, o aspecto geral do terreno ocupado).

4.º) PRECAUÇÕES PARA A FORMAÇÃO DA COLUNA

Ao ser iniciada a formação da coluna (e mesmo um pouco antes, conforme as circunstâncias), devem-se ter em vista, de maneira geral, as seguintes precauções:

a) O escalonamento é feito por viatura, em coluna ou em linha, no local indicado;

b) Cada viatura deve estar em posição, salvo ordem especial, meia hora antes da partida;

c) Os CP e os motoristas devem inspecionar minuciosamente as viaturas e o material;

d) Os chefes de viatura devem fazer funcionar os motores das mesmas alguns minutos antes da partida, comunicando em seguida as alterações ou o bom funcionamento, ao comandante da respectiva fração (Peça, Secção, Bateria). Eventualmente, porém, o acionamento dos motores poderá ser feito simultaneamente por todos, mediante ordem;

e) Os Comandantes de peça devem verificar:

I — Na peça de Artilharia (canhão):

— estado geral do material;

— pressão dos pneus (dianteiros — 85 libras, trazeiros — 95 lbs.);

— amarração do tubo;

— canhão desengrenado;

— mecanismo da culatra fechado e travado;

— fixação das lunetas antiaéreas e panorâmica em suas caixas;

— amarração das capas, coifa, ferramentas, tirantes, escovão, estacas de ancoramento, baliza, cabos de ligação elétrica, etc.;

— caixas fechadas e cadeados trancados;

— freio de ar e seu funcionamento (no caso de se utilizar o trator);

— acessórios e sobressalentes.

II — Na equipagem de projetor:

— estado geral da equipagem foto-elétrica;

— pressão dos pneus do grupo gerador e do projetor (cêrca de 30 libras);

— amarração do projetor em sítio e azimute;

— fixação do projetor no estrado da carroceria da viatura;

— fixação da lâmpada, carvões, capas e cabos de ligação;

— janelas, tampas e portas fechadas;

— fixação da roda sobressalente do grupo gerador;

— amarração do tripé e do aparelho de controle do P. C. na viatura;

— estado e fixação das calhas de carregamento;

— acessórios e sobressalentes;

— estado do engate do gerador e de seu freio de marcha;

III — No Posto Central de Tiro WIKOG 9SH:

- estado geral do P. C. T. e do carro-reboque;
- pressão dos pneus (cêrca de 50 libras);
- alavanca de fixação do jôgo de direção sôlta;
- fixação dos cabos de ligação elétrica;
- atarrachamento a fundo dos parafusos de fixação das caixas (telêmetro, central elétrica, central telefônica, acessórios, duas de acumuladores, caixa de controle, etc.);
- amarração das çapas do P. C. T. e do carro-reboque;
- funcionamento do freio manual;
- fixação da roda sobressalente do reboque;
- caixas fechadas e cadeados trancados sob o reboque (acessórios, cabo de torsão, aparelho de iluminação, cordas tripartidas);
- funcionamento e estado do freio de ar (em caso de utilizar o trator).

IV — No canhão-automático e respectivo P. C. ... Como lembrança.

V — Na peça de metralhadora:

- estado geral do material;
- atarrachamento das garras dos macacos de fixação do reparo;
- calhas de carregamento;
- amarração da metralhadora em sítio e azimute;
- fixação dos corretores em suas caixas;
- fixação da capa;
- fixação da tampa de proteção do corretor;
- funcionamento do freio manual;
- caixas de acessórios e de ferramentas fechadas.

5.º) *FRACIONAMENTO DA COLUNA*

Toda coluna de D. C. A. deve, em princípio, ser repartida em frações ou grupamentos de 10 a 12 veículos. As distâncias a serem observadas dependem das ordens dadas, préviamente, variando de 20 a 50 metros normalmente. Entretanto, em caso de se temerem bombardeios aéreos, quando a poeira fôr muito intensa ou ainda quando se tiver de atravessár uma passagem muito difícil, as distâncias podem ser aumentadas até mesmo para 100 metros. Durante os altos as distâncias são cerradas para 5 metros entre duas viaturas e 20 ou 25 metros entre duas frações sucessivas. Na travessia de povoações as distâncias são reduzidas à metade, ou mesmo se poderã manter apenas 10 metros entre as viaturas.

6.º) *FORMAÇÃO DE MARCHA*

Se a marcha terminar por acantonamento ou bivaque, a unidade marcha em "coluna de Grupo"; esta é a formação adotada também em marcha longe do inimigo.

Se a marcha terminar por uma ocupação de posição, o Grupo tomará a formação de "coluna de Bateria". A coluna do Grupo é comandada pelo Comandante do Grupo, na testa vai um guia e na cauda há um sargento cerra-fila; cada coluna secundária tem também um comandante, um guia e um cerra-fila.

A marcha executa-se normalmente pelo lado direito da estrada, mas pode, havendo ordem, ser feita pelo lado esquerdo, se isso apresentar maior desenfiamiento às vistas aéreas e mais comodidade (sombra, leite da estrada melhor, etc.). Em geral deixa-se o lado esquerdo livre para agentes de ligação e transmissão. Em regra as viaturas marcham em coluna por peça.

7.º) *VELOCIDADE DE MARCHA*

A velocidade de marcha é geralmente fixada antes da partida e depois regulada pela testa da coluna (guia). Varia com a natureza do terreno, estado e conservação das estradas, condições atmosféricas, percurso a realizar e estado da tropa e do material. Entretanto, os fatores decisivos são a missão e a situação. De qualquer maneira, todos os esforços devem ser envidados para mantê-la uniforme.

Para as colunas a velocidade média é de 25 km/h e a máxima de 40 km/h; a etapa normal é de 100 km.

Para os veículos isolados a velocidade máxima é a seguinte, salvo ordens especiais a respeito:

Motocicletas e viaturas-reconhecimento.....	60 km/h
Caminhões leves	40 km/h
Caminhões pesados	25 km/h

8.º) *EXECUÇÃO DA MARCHA*

A boa execução da marcha depende, sobretudo, da regularidade do movimento de cada elemento da coluna. A testa de cada fração deve avançar com velocidade o mais regular possível, havendo um Oficial responsável por isso; cada chefe de viatura é também responsável pela regularidade e disciplina de marcha de sua viatura.

Os homens permanecem à vontade durante a marcha e, salvo ordem em contrário, podem falar, cantar, fumar, colocar os equipamentos (mochilas) sobre ou sob os bancos.

Cada viatura deve dirigir-se permanentemente pela vista com a precedente para não perder o itinerário. Qualquer elemento ou viatura que tiver de se separar da coluna deve prevenir disso à seguinte, para evitar que esta o acompanhe.

9.º) ALTOS HORARIOS

A coluna deve fazer um alto de 10 minutos cêrca de 20 a 30 minutos após o início da marcha, afim de fazer uma verificação no material e viaturas. Depois, fará um alto de 10 minutos de duas em duas horas, sempre que possível. A duração do último alto poderá ser majorada até 30 minutos, para ser feito o reabastecimento de essência (operação esta que é conveniente ser feita durante o dia e fora de lugares povoados ou passagens estreitas). A região dos altos é sempre fixada pelo Cmt. da coluna, de cêrdo com as determinações prévias do Cmt. da Grande Unidade, se fôr o caso.

Durante os altos, e principalmente durante o primeiro, os chefes de viatura e motoristas deverão observar particularmente o seguinte:

- estado das rodas e pneus;
- fixação do bujão;
- consumo de óleo e essência;
- nível e temperatura da água do radiador;
- temperatura e estado dos freios;
- tampão do tubo de admissão do óleo;
- fixação dos cabos das velas;
- fundo da câmara (se apresenta sinais de água ou óleo);
- estado e fixação dos sobressalentes, ferramentas, tôlido, tampas, etc.

Nos altos faz-se, sempre que fôr viável, a substituição da água do radiador e dos cantís dos homens. Tôdas as praças, salvo determinação especial, descem das viaturas e permanecem perto delas, do lado direito da estrada.

10.º) PEQUENOS ALTOS

Todos os altos extraordinários, feitos antes de completar duas horas de marcha, e geralmente com a duração de 5 minutos, chamam-se "pequenos altos". São feitos quando a situação, um atrazo no trabalho dos balizadores ou dos estacionadores, o grande calor ou frio, chuva violenta, subidas ou descidas muito íngremes, ou outra qualquer circunstância, assim o exigirem.

Por menor que seja a duração do alto, e não havendo motivos que justifiquem uma ordem em contrário, todos os motores devem ser cortados, depois de acelerados.

11.º) *GRANDE ALTO*

Os "grandes altos" têm a duração de uma ou mais horas. Em regra, prevê-se um grande alto quando a distância que se tem de percorrer ultrapassa 60 km., quando a temperatura ou condições atmosféricas sejam particularmente desfavoráveis, ou quando se torna necessário dar tempo aos "estacionadores" para cumprirem sua missão.

Este grande alto é feito, em regra, na proximidade de água e lenha, num local que favoreça o distarce do material, e tanto quanto possível após dois terços ou três quartos do percurso da jornada. A duração do grande alto é, via de regra, fixada pelo Comando, e pode-se estender a toda coluna ou só a uma parte. Aproveita-se para distribuir o almôço, fazer uma verificação minuciosa do material e viaturas, pequenas reparações, curativos, etc.

12.º) *GRANDE DESCANSO*

A tropa não pode marchar durante muitos dias consecutivos sem graves prejuízos para os homens e o material, maximé para êste nas tropas motorizadas. Há, por isso, necessidade de um descanso de 24 horas, de tempos em tempos, para retemperar os homens e permitir os reparos do material, consertos de fardamento e equipamento, limpeza geral, lavagem de roupas, tratamento de escoriações e ferimentos ligeiros, cuidados de asseio menos sumários que durante o movimento, etc.

Êsses grandes descansos dependem da situação geral e só o Comando superior pode determiná-los; em tempo de paz podem suceder-se de semana em semana.

13.º) *DISCIPLINA DE MARCHA*

Tôdas as praças devem permanecer em seus lugares durante a marcha e dêles só podem afastar-se mediante ordem ou permissão de seu superior imediato; em tal caso deverão deixar seu armamento individual com um companheiro e regressar o mais depressa possível.

São terminantemente proibidos os gritos e gestos de "alto" e "marche", ou outros que possam motivar confusão. É expressamente proibido descer ou subir das viaturas durante os altos sem ordem ou autorização. Durante os altos as encruzilhadas esquinas devem permanecer desembaraçadas; quaisquer unidades ou veículos parados devem deixar livre a estrada de marcha.

À retaguarda de cada corpo marcha uma "guarda de polícia", sob o comando de um Oficial ou sargento, destinada a fazer unir à

frente quaisquer retardatários e a prender os suspeitos de qualquer delito, inclusive civis.

O médico deve marchar à retaguarda com os enfermeiros e ambulâncias; na previsão de combate os padioleiros a êles se reúnem. Durante os altos a êle são encaminhados os doentes ou estropiados e feridos, sendo então recolhidos à ambulância, enviados para a retaguarda ou remetidos de volta às respectivas sub-unidades depois de medicados.

Torna-se importante, por parte dos motoristas e chefes de viatura, a conservação da velocidade constante, porque do contrário haverá alongamentos e flutuações da coluna, levando as outras viaturas a frequentes mudanças de marcha de força (consumo exagerado de óleo e gasolina e desgaste das embreagens e engrenagens), e dando margens a incidentes ou até mesmo acidentes.

14.º) DOBRAMENTO DE COLUNAS EM MARCHA

Normalmente nunca se dobra uma coluna em marcha; para se passar à frente de uma outra coluna, mesmo parada, é preciso fazer alto e entrar em entendimento ou pedir permissão ao comandante da mesma.

Entretanto, quando as unidades de D. C. A., marcham com missão determinada para ocupar posição em fim de movimento, e como se acham nas mãos do Cmt. do Corpo de Exército ou do Exército, têm prioridade nas estradas.

Em marcha, como norma, só devem dobrar a coluna as motocicletas e viaturas — reconhecimento, agentes de ligação e transmissão, viaturas-sanitárias e de aviação.

15.º) MARCHAS FORÇADAS

As marchas forçadas são necessárias:

— nas vésperas de uma batalha, para concentrar tropa atrasada ou em segunda linha;

— depois do combate, para perseguir o inimigo com o máximo vigor;

— em virtude de uma modificação da situação que exija o transporte rápido da tropa para outro local afastado;

— em caso de insucesso, para escapar com presteza ao inimigo e organizar a contra-ofensiva.

As etapas são consideravelmente aumentadas e suprimidos, ao máximo, os descansos. As principais precauções a tomar são: — dividir as colunas, estacionar em profundidade, evacuar os doentes e estropiados, ter sempre à hora exata refeições abundantes e precisas,

reduzir ao mínimo as guardas e fochinas, manter cuidadosamente a disciplina, levantar por todos os processos o moral do soldado e dar longos repousos preparados como grandes altos.

16.º) *MARCHAS NOTURNAS*

O normal hoje em dia é fazer as marchas à noite, pois dissimulam os movimentos às vistas e especialmente às investigações aéreas do inimigo. Servem também para os dias quentes e quando a jornada fôr longa. Exige treinamento intensivo dos quadros e da tropa.

Devem ser tomados cuidados especiais para evitar perda de itinerário, estabelecendo ordem e silêncio absolutos. Normalmente não se fuma nem se acende nenhum fogo. O balizamento do itinerário deve ser muito cuidadoso e sempre que possível feito por graduados.

Antes de clarear o dia faz-se um alto suficiente para distribuir café. Os altos geralmente são mais frequentes ou mais longos.

17.º) *MARCHAS COM GRANDE CALOR*

Aumentam-se as distâncias, diminui-se a velocidade, interrompe-se a marcha nas horas mais quentes, segue-se o lado da estrada em que houver sombra, facilita-se o reabastecimento de água, e tornam-se mais frequentes os altos.

18.º) *ALIMENTAÇÃO NAS MARCHAS*

Quando as unidades possuem cozinhas-rodantes, as três refeições bem como as bebidas aromáticas (café, chá ou mate) são servidas quentes, quando em estacionamento ou alto. Quando em marcha, via de regra só as refeições da manhã e da tarde são quentes; a do meio dia é de carne fria e bolacha ou pão de guerra e mate ou café frio.

19.º) *PROCEDIMENTO QUANDO A VIATURA É OBRIGADA A PARAR*

Imediatamente deve-se prevenir à viatura seguinte para passar à frente; o motorista encosta o mais possível para a direita, e se fôr preciso tira-se a viatura da estrada para dar passagem ao resto da coluna.

Três casos podem acontecer:

a) a viatura pode ser reparada rapidamente com os próprios meios de que dispõe: — Assim que estiver pronta reúne-se à coluna,

entrando na retaguarda do elemento mais próximo, e por ocasião do alto irá para o seu lugar, que deverá ter sido deixado vago;

b) a viatura pode ser reparada com os próprios meios, mas levará algum tempo: — O cerra-fila da coluna dará as indicações necessárias sobre o itinerário e depois de resolvido o incidente, o chefe de viatura avançará para reunir-se à coluna, em velocidade moderada;

c) a viatura não pode ser reparada com os meios de que dispõe: — O cerra-fila providenciará para a viatura ser reparada pelo carro-oficina; se não fôr possível mandará conduzi-la pelo viatura-socorro. Finalmente, se ainda isso não fôr viável, distribuirá a carga e os homens da viatura acidentada pelas demais e deixará o motorista com sua arma e munição, uma lanterna e uma ração fria e pedirá providências, logo que possível, ao Parque de Artilharia Automóvel; caso necessário, e segundo ordens prévias, deixará mais alguns homens com o motorista.

20.º) PASSAGEM DE PONTES

Em princípio uma viatura só avança depois que a precedente tenha atravessado a ponte. A passagem deve ser feita em velocidade reduzida. Às vezes é necessário desengatar o material e atravessá-lo a braços.

21.º) SEGRÊDO DOS DESLOCAMENTOS

Os deslocamentos de massas importantes de artilharia, sobretudo quando destinadas a participar de uma ofensiva, devem ser cuidadosamente dissimulados ao inimigo, pois "Bateria localizada, bateria perdida", quase sempre. E o mesmo se aplica aos elementos de D. C. A., com mais forte razão.

É preciso, portanto, seguir à risca as seguintes regras:

a) — evitar a reunião, nas proximidades da frente a atacar, das unidades que se devem empenhar nesta frente; regular, ao contrário, os seus movimentos de modo que elas entrem em posição diretamente em fim de marcha;

b) — não acantonar as unidades em aglomerações importantes;

c) — executar de noite tôdas, ou pelo menos as últimas etapas de marcha, tomando tôdas as precauções nos estacionamento, durante o dia, para dissimular-lhes a ocupação à investigação aérea do inimigo;

d) — só comunicar no último momento, às unidades que se terão de deslocar, a ordem de marcha respectiva; indicar, apenas, uma série de etapas ou os pontos de destino sucessivamente, sem fazer conhecer o destino final;

- e) — em todos os escalões, só confiar a Oficiais (no menor número possível) a reprodução ou cópia de documentos importantes;
- f) — determinar ao Comandante de cada coluna que, em cada dia, sejam dadas apenas as ordens relativas à etapa do dia seguinte.

22.º) RECONHECIMENTO DE ITINERÁRIO

Os reconhecimentos de itinerários proporcionam ao Comando informações sobre a extensão, a viabilidade, o desenfiação e a segurança dos diferentes caminhos e estradas que conduzem de um ponto a outro de determinada região.

Essas informações são geralmente consignadas em esboços planimétricos orientados, bastantes nítidos, e em notas explicativas breves e claras.

23.º) BALIZAMENTO DE ITINERÁRIO

O balizamento de itinerário tem por fim permitir a uma coluna seguir determinado itinerário constantemente informada da viabilidade, da solidez das obras darte, da ausência de obstáculos de qualquer natureza, sem cometer, portanto, erros de percurso e sempre prevenida em tempo das dificuldades eventuais de circulação.

Assim, quando um comandante de tropa se afasta da mesma para ir reconhecer a posição que ela deverá ocupar, terá, frequentemente, necessidade de mandar proceder ao balizamento do itinerário mais conveniente para atingir a referida posição.

Em princípio, deve-se balizar apenas o itinerário a seguir. O balizamento deve ser feito com o menor número de balizadores.

O chefe dos balizadores numera o pessoal posto à sua disposição e conduz sua turma em motocicletas ou viaturas ligeiras de reconhecimento acompanhando o Oficial que está procedendo ao reconhecimento do itinerário. Um simples gesto seu, por ordem do dito oficial, indica ao balizador de número mais baixo presente qual o local em que deve permanecer.

Os processos a empregar, isolada ou combinadamente, para realizar o balizamento, são:

I — DAS SUBSTITUIÇÕES SUCESSIVAS — A turma de balizadores percorre o itinerário precedendo a coluna, e vai deixando um balizador em cada ponto em que possa haver dúvida sobre a direção a tomar (bifurcação, encruzilhada, etc.). Cada balizador, designado o seu posto, acompanha até certa distância, em marcha lenta, a turma e assegura-se, com a vista, da direção por ela tomada; voltando ao dito posto, apeia e aí se mantém até avistar o balizador que vem à retaguarda, ou, se fôr êle o primeiro balizador, a testa da

coluna; monta, então, liga o motor, indica a direção que deve ser tomada e segue em velocidade média para o pôsto do balizador seguinte, afim de substituí-lo.

Este processo só é utilizável quando os balizadores são todos motociclistas, e dispõe-se de número suficiente.

II — DA LIBERAÇÃO PELA COLUNA — A turma de balizadores procede como no processo anterior; cada balizador aguarda, porém, a aproximação da coluna, e indica-lhe a direção a seguir. Ficando então completamente livre, segue pelo itinerário balizado e vai reunir-se ao chefe dos balizadores.

Este processo também só é aplicável quando os balizadores são motociclistas. É recomendável quando o balizador tem de transmitir alguma ordem à coluna de parte do Oficial encarregado do reconhecimento. Tem a vantagem de permitir utilizar um menor número de balizadores o que o indica particularmente para os itinerários longos.

III — DA INCORPORAÇÃO À COLUNA — Os balizadores procedem como nos processos anteriores, mas, ao serem alcançados sucessivamente pela coluna, a ela se vão incorporando, tomando lugar na viatura ou viaturas previamente designadas para isso.

Pode ser utilizado quando os balizadores são transportados todos em uma viatura-reconhecimento e vão sendo deixados a pé em seus respectivos postos. É o processo que se recomenda pela economia de combustível, embora demande grande número de homens. Vantajoso sobretudo em pequenos itinerários ou em itinerários pouco complicados; permite utilizar homens pouco instruídos.

IV — DO GUIA — Nos trechos de difícil percurso ou que apresentam grande número de an cruzilhadas (travessia de povoações, percurso sinuoso através de zonas de terreno em que o inimigo tenha efetuado destruições, etc.), um só balizador toma a testa da coluna e a conduz até o ponto em que não possa haver mais dúvida sobre o itinerário a seguir. Se fôr necessário, a coluna, fará alto e permanecerá parada durante o tempo de que o balizador-guia precise para reconhecer o itinerário.

Este processo permite economizar homens e combustível ao mesmo tempo. Deve-se, porém, sempre que possível, empregar como guia um Oficial ou sargento, conforme a importância da tropa e da situação. Será necessária muita cautela quando se tomar como guia um morador da região, sobretudo em se tratando de território inimigo.

V — INCIDENTES DIVERSOS — O efeito da turma de balizadores e sua velocidade de marcha dependem da extensão e das dificuldades que o itinerário possa apresentar. Só podem ser fixados

depois de um estudo na carta e de acôrdo com as informações fornecidas pelas autoridades superiores e por outras unidades.

Quando uma turma de balizadores é alcançada pela coluna, o chefe deverá pedir o Cmt. da coluna que lhe conceda o tempo necessário à execução do reconhecimento do itinerário a ser utilizado.

Quando o Oficial encarregado do reconhecimento verificar ser impossível utilizar o itinerário que fôra escolhido, deverá:

- a) — prevenir ao comandante;
- b) — mandar reconhecer as diferentes variantes do itinerário;
- c) — não autorizar a coluna a penetrar em um novo itinerário que não tenha sido completamente reconhecido.

Quando o Cmt. da coluna ordenar a esta uma modificação de percurso, deverá assegurar com os seus próprios meios o balizamento do novo itinerário e prevenir ao Oficial que está à frente reconhecendo e balizando o itinerário primitivo sôbre a modificação introduzida.

VI — CASOS PARTICULARES — Quando uma coluna tem de percorrer um itinerário que não foi previamente reconhecido e balizado, deve destacar para a frente, pelo menos dois esclarecedores-motociclistas (ou em viaturas ligeiras de reconhecimento), os quais marcharão com a mesma velocidade da coluna e acerca de 300 a 800 metros de distância.

Cumpre a êsses esclarecedores avisar em tempo à coluna a existência de algum obstáculo, de maneira que se evitem paradas ou movimentos inúteis. Devem ser convencioneados previamente gestos simples para êsses avisos; em caso de necessidade, um dos esclarecedores serve de agente de transmissão entre o outro e a coluna.

Encontrando um obstáculo, os esclarecedores separam-se para os lados e procuram, rapidamente, um caminho praticável, embora mau; não se deve perder tempo em procurar o melhor. É preciso especial cuidado no exame do estado das pontes; em pequenos côrregos ou arroios é muitas vezes preferível passar a váu.

Mesmo nos casos em que o itinerário esteja balizado, mas os balizadores se encontrem muito distantes uns dos outros (mais de 1.000 a 1.500 metros, aproximadamente) é aconselhavel utilizar os esclarecedores como ficou dito acima.

Nos pontos em que a travessia apresente perigos, tais como desfiladeiros, passagens de nível, etc., o comandante da coluna deve deixar um agente de ligação (motociclista ou viatura ligeira) para se certificar de que toda a coluna transpôs o referido ponto.