



O EMPREGO DO HELICÓPTERO NO CAMPO DE BATALHA(*)

Jean-Marc Capo

Matéria extraída de monografia elaborada, pelo autor, como exigência curricular para obtenção de diploma do Curso de Altos Estudos Militares da ECEME, em 1992.

Realça a importância do emprego do helicóptero no campo-de-batalha, informa sobre a doutrina francesa referente à matéria e aponta falhas da recém-criada Aviação do EB, propondo-lhes as correções.

INTRODUÇÃO

Com o advento dos helicópteros, a fisionomia do campo-de-batalha ficou totalmente modificada. Rapidamente os militares perceberam que o helicóptero podia ajudar-lhes a superar os obstáculos do terreno. Podia, ainda, fornecer-lhes maior mobilidade e, associado a armamentos de alta tecnologia, uma potência de fogo extraordinária, aliada a uma flexibilidade de emprego incomparável.

Atualmente, o helicóptero tornou-se indispensável em todas as fases do combate tático e do apoio logístico. Na ofensiva, pode ser utilizado principalmente no reconhecimento, na cobertura e no ataque em profundidade. Na defensiva, e em especial na cobertura do dispositivo defensivo, o helicóptero pode retardar o inimigo, canalizá-lo e desgastá-lo de maneira significativa nas regiões mais favoráveis. No apoio logístico, os aparelhos de asas rotativas se apresentam como o equipamento mais adequado para os reabastecimentos de urgência, ou para as evacuações aeromédicas.

* Selecionado pelo PADECEME

Para combater eficazmente a nova ameaça que apareceu no campo-de-batalha, a única solução foi criar um helicóptero anti-helicóptero e estudar técnicas de combate aéreo, como foi feito quando os aviões surgiram durante a 1ª Guerra Mundial. Atualmente, estamos vivendo essa época.

A Aviação Ligeira do Exército Francês (ALAT), fundada, oficialmente, a 03 de março de 1952, possui 40 anos de experiência, que lhe permitiram aperfeiçoar suas estruturas organizacionais e sua doutrina de emprego.

Recentemente (1988) o Brasil decidiu criar uma Aviação do Exército (Av Ex) semelhante à ALAT francesa. Dentro dessa perspectiva são apresentadas, na última parte deste artigo, algumas propostas para uma melhor utilização dos helicópteros existentes no seio das Forças Armadas Brasileiras, assim como algumas sugestões que poderão contribuir na elaboração de uma doutrina de emprego da Av Ex, conforme a particularidade deste país de tamanho continental.

DOCTRINA FRANCESA — O helicóptero como meio polivalente no combate moderno

Helicóptero no reconhecimento

Com sua faculdade de percorrer distâncias importantes sem que a configuração do terreno seja um obstáculo, o helicóptero se torna o meio mais adequado para as missões de reconhecimento profundo, durante a marcha para

o combate. Nessa situação, as esquadrilhas de reconhecimento poderão dar, ao escalão superior, a natureza, a força e a direção seguida pelo inimigo. E assim, as forças amigas poderão ser empregadas da melhor maneira possível, para deter, cercar e destruir o adversário.

Os prazos reduzidos para obter informações sobre o inimigo e suas intenções são fatores essenciais para manter ou retomar a iniciativa, justificando a utilização de um meio veloz para obter esses dados.

As restrições ainda são, infelizmente, importantes quanto ao emprego do helicóptero. Elas exigem que se tomem medidas específicas ou que se empreguem meios de outra natureza.

A primeira restrição, ocasionada pela distensão dos meios de reconhecimento, é fonte de problemas quanto às ligações necessárias para transmitir rapidamente informações. Esse problema pode ser superado pelo próprio Batalhão de Helicópteros encarregado da missão de reconhecimento ou cobertura. Ele tem que colocar meios de retransmissão terrestres, ou aéreos, que irão se integrando à manobra.

A segunda limitação é mais importante. É devido ao fato de que, agora, o helicóptero não pode manter-se muito tempo, de dia, na zona-de-ação e não pode atuar, ainda, à noite. Durante o dia, o emprego do helicóptero é condicionado por sua autonomia limitada (até 2 horas no máximo). Esse problema pode ficar resolvido pelo comandante de subunidade, que deverá conceber uma manobra interna para manter, sem interrupção, dois terços

dos seus meios para o cumprimento da missão.

O mau tempo pode limitar ou impedir o emprego das formações de aparelhos de asas rotativas. Nesse caso, como durante a noite, a utilização de tropas terrestres torna-se imprescindível. O Regimento de Cavalaria Mecanizada (R C Mec) é o mais apto para cumprir esse tipo de missão, seja atuando sozinho, ou em cooperação com as subunidades da Av Ex.

Efetivamente, nessa fase das operações, sempre é primordial não perder o contato com o inimigo. Nesse caso, os helicópteros tomam contato com o inimigo, o mais longe e o mais rápido possível, e os meios terrestres cooperam com os meios aéreos na manutenção desse combate.

Helicóptero em apoio às Armas

Esse tipo de missão é muito parecido com o reconhecimento, porém tem outro objetivo. É realizado numa área mais estreita, em proveito:

- da *Artilharia*, para regulação de tiros de apoio de fogo, e para reconhecer os itinerários e as posições de baterias, de acordo com o dispositivo planejado para defesa antiaérea;

- da *Engenharia*, para facilitar o reconhecimento das margens dos rios que a Engenharia tem que agravar, e para facilitar, também, o lançamento de obstáculos artificiais em regiões importantes, afastadas das posições ocupadas pela Força;

- das *subunidades de Polícia do Exército*, para verificar a transitabilidade de itinerários preestabelecidos, e para buscar itinerários alternativos,

no caso de contaminação da(s) estrada(s) prevista(s) no plano de circulação;

- das *Comunicações*, para verificar o acesso a determinados pontos elevados do relevo, e para instalar, em locais inacessíveis por terra, meios de comunicações essenciais para o estabelecimento ou restabelecimento das ligações necessárias entre os diferentes escalões;

- do *Apoio Aéreo*, para guiar os aviões de apoio aéreo aproximado sobre os objetivos escolhidos, e no futuro, para iluminar com raios *laser* os alvos das forças aéreas ou dos helicópteros de combate;

- da *Guerra Eletrônica*. Atualmente, desenvolvem-se pesquisas para utilizar o helicóptero como material complementar para vigiar o campo-de-batalha. O *Cougar* ou *Super-Puma* dotado de sistema "MORIZON" aparece como um meio semelhante ao "AWACS", norte-americano, mas voltado para a vigilância terrestre na faixa de até 150km além da linha-de-contato.

Esse sistema já foi testado, em condições táticas reais, durante a Guerra do Golfo, e teve resultados extraordinários. Mas é fundamental que a superioridade aérea local seja obtida para seu emprego, fato que, infelizmente, torna limitada sua utilização.

Helicóptero no Transporte

A utilização do helicóptero para transportar tropas rapidamente e em qualquer lugar, sobretudo os de difícil acesso, é solução ideal, dado que os

aparelhos de asas rotativas não precisavam de infra-estrutura para pousar.

As primeiras operações de combate aeromóvel foram executadas pelos franceses, durante a Guerra da Argélia.

Esse novo tipo de combate permitiu à infantaria francesa cercar, no *Ajebel*,¹ as *Katibas*² detectadas pelos aviões de observação. Efetivamente, antes da utilização dos helicópteros, essas tropas fugiam regular e facilmente das manobras de cerco, por ter um melhor conhecimento do terreno e uma mobilidade maior. A utilização sistemática dos helicópteros, no final do conflito, permitiu o cerco e a destruição de quase todas as *Katibas* existentes. Porém, o poder político francês transformou a vitória das armas em fracasso, quando a Argélia obteve a sua independência, embora derrotadas as suas forças de guerrilha.

Hoje, os helicópteros de manobra (HM), tipo *Puma* ou *Cougar* pode transportar, com a velocidade média de 4km por minuto, tropas treinadas para o combate aeromóvel. Assim, podem ser cumpridas as seguintes missões:

- missões de combate anticarro, com o transporte de tropas de infantaria dotadas de mísseis anticarro tipo *Milan*³;

- missões de apoio de fogo em proveito da infantaria, com o transporte

da seção de morteiro pesado;

- missões de cobertura, com o transporte de um pelotão de Engenharia para lançar obstáculos ou destruir pontos de passagem obrigatórios;

- missões de segurança na zona de retaguarda, transportando "comandos" para perseguirem e destruir os grupos inimigos infiltrados.

O helicóptero se torna, também, o meio mais adequado para o transporte logístico de primeira urgência para distâncias superiores a 50km e para locais de difícil acesso ou inacessíveis por terra.

Desta maneira, poderão ser transportados água e suprimento de classe I, sangue, oxigênio, armamento e munições, e combustível.

O transporte de armamento (morteiro pesado) e de combustível poderá ser feito utilizando o sistema de cargas suspensas, ou diretamente no interior do aparelho. Nesse último caso, os helicópteros mantêm suas aptidões de voo rasante, diminuindo, assim, as possibilidades de detecção pelos radares e de serem abatidos pela defesa antiaérea. Em contrapartida, precisam de maior prazo para carregamento e descarregamento, porquanto o material, no interior da aeronave, deverá estar acondicionado para o transporte.

No caso de transporte de combustível aéreo, a utilização de tanques complementares no interior do aparelho oferece mais flexibilidade para o reabastecimento. Entretanto, essa operação é crítica, pois o conjunto de três até cinco helicópteros, num espaço restrito, constitui-se em alvo compensador, caso detectado pelo inimigo.

1. Nome árabe para designar uma região montanhosa.

2. Tropas argelinas irregulares perfeitamente treinadas para o combate de guerrilha.

3. Míssil anticarro portátil, com alcance de 1.800m.

Em casos especiais, os HM podem participar da recuperação de aparelhos com defeito perto da zona-de-combate, porém fora dos tiros diretos do inimigo.

Para as evacuações aeromédicas, o helicóptero se revela também indispensável. Permite o transporte das vítimas gravemente feridas, desde o ponto de socorro até o hospital mais adequado, no menor tempo possível, o que pode revelar-se capital para a sobrevivência do ferido. Além disso, é muito reconfortante para o combatente saber que ele poderá ser socorrido em tempo hábil.

Na Guerra do Golfo, cada esquadrilha de helicópteros anticarro estava acompanhada por um HM encarregado de recuperar as equipes abatidas, mesmo se fossem mortas. Nesse caso, o fator psicológico é preponderante e reforça o ânimo para ir ao combate.

Após a evacuação dos feridos, os helicópteros podem voltar transportando sangue e oxigênio em proveito dos hospitais de campanha desdobrados na área de apoio logístico das DE de 1º escalão.

O helicóptero no Combate Anticarro

O helicóptero equipado com mísseis anticarro *HOT* torna-se mais potente que um carro-de-combate. Apresenta mais velocidade, mais flexibilidade. Não é afetado pelas dificuldades do terreno, o que facilita o trabalho da tripulação para escolher postos de tiro. O alcance dos mísseis é superior à distância de tiro dos carros, o que aumenta a proteção da aeronave e da sua tripulação.

Infelizmente, ao contrário do carro-de-combate, o helicóptero não pode permanecer muito tempo na zona-de-ação. Geralmente, as intervenções contra as forças blindadas têm uma duração média de 45 minutos na zona-de-combate, por causa da autonomia reduzida dos helicópteros (1h30min até 1h45min em média).

Para diminuir o tempo de reabastecimento, deve-se reduzir o tempo dos deslocamentos, porque a própria operação de reabastecimento não pode ser muito reduzida, por constrangimento técnico. Nesse particular, a aviação do exército francês utiliza postos de ressuprimento avançados chamados *Ploks* que permitem colocar, à disposição das tripulações, o combustível e/ou os mísseis de que precisam para continuar o combate. O combustível e/ou os mísseis, geralmente, são transportados pelos helicópteros de manobra o que aumenta a rapidez e a flexibilidade do sistema.

As condições meteorológicas desfavoráveis e a noite ainda impedem a utilização sistemática do helicóptero no campo-de-batalha. Com a evolução da técnica (máquinas de filmar térmicas, mísseis inteligentes etc.) essas limitações vão desaparecer, pouco a pouco.

Apesar de todos esses progressos, a ausência de blindagem torna os helicópteros vulneráveis aos tiros, quer sejam diretos (tiros de armas antiaéreas e de infantaria) ou indiretos (tiro de artilharia).

As características próprias do helicóptero conduzem aos seguintes princípios de emprego:

- o primeiro, e mais importante,

é utilizar esse tipo de aeronave somente contra um inimigo em movimento e não desdobrado. Procura-se, dessa maneira, obter-se o máximo efeito de destruição sobre o inimigo e a diminuição da vulnerabilidade do helicóptero;

- o segundo é evitar, sempre que possível, o emprego dos helicópteros de combate em superposição com outros meios de combate terrestres. Assim, as esquadrilhas precisam ter um espaço de manobra próprio para atuar de maneira autônoma;

- o terceiro princípio é alternar as ações autônomas dos helicópteros com ações de tropas terrestres, particularmente, no curso de operações de longa duração.

O helicóptero no combate anti-helicóptero

Com a evolução técnica (motores mais potentes, blindagens melhores e menos pesadas, armamento mais sofisticado) o helicóptero se tornou, nos últimos anos, a melhor alternativa no combate anti-helicóptero. Os EUA possuem o *Apache* e a ex-União Soviética possui o *MI 24 King* e o *MI 28 Havoc* para conduzir, entre outras tarefas, a luta contra os helicópteros. Dentro em breve, o helicóptero vai alcançar sua verdadeira dimensão com o desenvolvimento do combate ar-ar, que será decisivo no início do século XXI.

O combate aéreo entre helicópteros terá características particulares. Contrariamente aos aviões, os helicópteros pouco utilizarão as três dimensões espaciais. Efetivamente, as tripulações, aproveitando todas as possibilidades

de manobra dos aparelhos, efetuarão várias alterações de trajetórias no plano vertical e horizontal.

Nesse âmbito, o voo horizontal, caracterizado pelas rápidas mudanças de direção, permite, ou conduzir o combate, até o alcance de tiro, ou evitar os golpes do inimigo, desestabilizando sua pontaria.

O voo vertical permite tomar uma posição favorável para atirar sobre o aparelho inimigo e observar suas evoluções. Traduz-se por rápidas incursões na terceira dimensão. Entretanto, o volume das evoluções será duplamente limitado. Para baixo, o combate se desenvolverá em voo rasante, com finalidade de utilizar o relevo, mas desviando-se de obstáculos que possam limitar a capacidade de manobra dos helicópteros; para cima, evitando tomar uma altura excessiva que tornará os aparelhos vulneráveis aos tiros terrestres (canhões antiaéreos e mísseis terra-ar).

O combate ar-ar é dinâmico.

A velocidade apresenta duas características. No plano técnico, a velocidade aumenta a flexibilidade dos aparelhos. Permite passar, rapidamente, do voo horizontal até o voo vertical para transformar velocidade (energia cinética) em altura (energia potencial) e vice-versa. No plano tático, a velocidade atenua a vulnerabilidade. A imprecisão do tiro do canhão (terra-ar e ar-ar) aumenta com a velocidade de deslocamento do alvo. A velocidade diminui a duração da exposição ao fogo inimigo e permite uma reação rápida face a um ataque

com mísseis (manobra de esquina).

O canhão se revela ser arma do combate aproximado.

A distância do empenho com o canhão é limitada pelo alcance das armas, com calibre inferior a 30mm, e pela precisão relativa do tiro, devido à mobilidade dos alvos e à instabilidade das plataformas de tiro.

No caso de insucesso dos tiros, as tripulações têm que se aproximar do inimigo com que estão empenhadas para controlá-lo, limitando sua capacidade de manobra, e impedir o apoio de fogo mútuo pelas patrulhas inimigas.

O combate ar-ar é decisivo.

As distâncias pequenas do empenho e as grandes distâncias de tiro das armas rapidamente condenam à destruição um dos dois adversários.

O combate ar-ar é ofensivo.

É muito perigoso não aceitar um combate que parece inevitável. A fuga, em voo rasante, facilita particularmente as evoluções e o tiro do adversário, que fica mais rápido nesse caso. No combate ar-ar, só a destruição do alvo assegura a sobrevivência das tripulações.

No combate ar-ar, a surpresa é essencial.

A surpresa condiciona a eficácia dos ataques e das respostas. O atacante deve neutralizar a capacidade de reação do adversário. Deve manobrar fora das vistas do objetivo para ficar em condições de ser o primeiro para atirar a

partir de uma posição favorável. O aparelho visado deve reagir rapidamente, sem revelar sua manobra, para forçar o adversário a interromper o tiro e errar sua manobra de posicionar-se.

O combate aéreo não é somente um duelo.

O inimigo atua, muitas vezes, com patrulhas de dois ou quatro aparelhos. Um helicóptero isolado não tem muitas probabilidades de obter sucesso. As ações em patrulhas permitem aos helicópteros cobrir seus ângulos mortos para trás, lugar privilegiado de atuação do adversário. A vantagem do número, nesse caso, se torna decisiva.

O combate aéreo não fica somente na zona de contato.

Os helicópteros armados se defrontarão, a fim de adquirir a superioridade aérea local indispensável para o sucesso do combate inter-armas.

Os aparelhos inimigos atuarão na profundidade (até 100km) para se oporem aos contra-ataques blindados e conquistarem os pontos capitais ou destruir objetivos essenciais.

A luta anti-helicópteros é uma prioridade para o inimigo. Ela representa um risco constante para nossos aparelhos.

Todos os tipos de armas serão empregados no combate ar-ar.

O canhão e o míssil ar-ar são armas complementares para o combate aéreo. O míssil ar-ar permite começar o combate até 6km. Seu sistema guia (geralmente autodiretor infravermelho) reduz o tempo de exposição do atira-

dor até 3 segundos para empregar o armamento. Mas este fica detectável e perturbável.

Apesar de possuir uma eficácia relativa contra um objetivo altamente móvel, o míssil anticarro pouco rápido deixa, para o adversário, bastante tempo para fazer uma manobra para evitá-lo. Seu modo de guiar (comando à distância semi-automático) expõe o atirador durante toda a trajetória do míssil. A eficácia máxima é obtida contra um alvo apresentando um ligeiro movimento aparente (de frente ou por trás).

O foguete pode ser atirado rapidamente, mas será utilizado, somente, nos tiros de neutralização, por causa de sua imprecisão. Sua eficácia é melhor quando utilizado a pequena distância e contra aparelhos evoluindo em formação estreita.

PROPOSTA PARA A AVIAÇÃO DO EXÉRCITO BRASILEIRO (Av Ex)

À luz do que foi aprendido durante o curso na ECEME, no que diz respeito às Forças Armadas Brasileiras, e com a experiência adquirida no seio da Aviação Ligeira do Exército Francês, podemos chegar a fazer algumas propostas visando a contribuir no desenvolvimento da Av Ex Brasileira.

Troca entre os aparelhos da FAB e Av Ex

Atualmente, a Aviação do Exército tem dois tipos de helicópteros: o *Esquilo*, como aparelho de reconheci-

mento e ataque; e o *Panther*, como aparelho de transporte.

Se o *Esquilo* foi o meio adequado para cumprir as missões que lhe serão atribuídas, o *Panther*, ao contrário, é muito pequeno para cumprir as missões de assalto aeromóvel. Efetivamente, para transportar um pelotão de fuzileiros precisa-se utilizar quatro *Esquilos*, o que fica muito difícil.

Por outro lado, a FAB possui helicópteros *Super Puma* ou *Cougar* (novo nome) que, com a capacidade de levar 25 "comandos" equipados, são mais adequados para cumprir as missões de assalto aeromóvel. Mas a FAB utiliza os *Super Puma* somente para missões de resgate (busca e salvamento) e de ligações, o que representa um sub-emprego desse tipo de aparelho. Para tais missões, o *Panther* aparece mais adequado e, sobretudo, mais econômico. É por essa razão que seria vantajoso fazer uma troca de tipo de aparelhos entre a FAB e a Av Ex. Naturalmente essa operação seria facilitada pela criação de um único ministério, que seria o Ministério da Defesa.

Integração dos helicópteros do Grupo de Ligação e Observação (GLO) na Av Ex

Para melhorar, tanto a coordenação de emprego dos helicópteros quanto a qualidade do trabalho realizado, seria necessário reunir, nos futuros Batalhões de Helicópteros da Av Ex, as esquadrilhas de helicópteros do GLO.

Realizando essa reestruturação, todos os meios de asas rotativas estarão na mão do mesmo comando, facilitando

tando assim a coordenação de emprego na terceira dimensão. O espaço aéreo poderia ficar bem delimitado, assim como as responsabilidades da FAB e da Av Ex. O nível de coordenação poderia ser a altura de 500 pés, como já existe na Europa para as forças da OTAN. Acima dessa altura a responsabilidade da FAB seria total. Abaixo, a faixa entre 0 e 150 pés seria reservada para atuação dos helicópteros da Av Ex.

Criação de uma Força de Intervenção Rápida (FIR)

Tendo em vista o tamanho continental do país e os efetivos relativamente muito reduzidos do Exército Brasileiro, torna-se necessário criar uma força poderosa e altamente móvel, capaz de intervir, com eficácia, em qualquer ponto do país nos prazos mais breves.

As tropas paraquedistas poderiam constituir a parte essencial dessa FIR. Porém, o emprego desse tipo de tropa necessita utilizar os meios aéreos da FAB (C 130 *Hércules* e/ou C 115 *Búfalo*) e, depois de serem lançadas, essas tropas ficam sem meios para deslocar-se no terreno. É por isso que seria melhor incluir, na FIR, Batalhões de Helicópteros (B Helcp) e Batalhões de Infantaria (BI). Esses BI deveriam estar sediados nos mesmos lugares que os B Helcp, na proporção de 1 BI para cada B Helcp. Dessa forma, o BI poderia proporcionar a segurança dessa Unidade permitindo, assim, reduzir no seio do B Helcp os efetivos normalmente dedicados para realizar essa missão. Poderia, também, treinar-se de

maneira contínua na realização de missões de combate aeromóvel (assaltos aeromóveis, emboscadas contra blindados, desembarques em ambiente urbano etc.).

Esse treinamento contínuo é muito importante e indispensável, porque atuar a partir de helicópteros é difícil (problema de orientação, de enjôo, de técnicas de desembarque etc.).

Por outro lado, em futuro próximo, a Av Ex deverá dispor de helicópteros capazes de levar, além dos comandos, os meios de transporte leves (como o VBL francês) necessários para proporcionar-lhes uma mobilidade bastante grande.

CONCLUSÃO

Para concluir este trabalho, podemos dizer que o helicóptero, apesar de sua vulnerabilidade e de seu alto custo, se tornou, a partir dos anos 70, o meio ideal tanto para o transporte quanto para o combate anticarro e, futuramente, para a luta anti-helicóptero.

Na França, foram os estudos iniciados durante os mesmos anos 70 que levaram as instâncias políticas a dar a luz verde para criar, em 1985, a Divisão Aeromóvel (DAM).

As dificuldades foram numerosas porém, agora, com os progressos técnicos e a experiência adquirida, esses óbices estão desaparecendo.

Assim, as restrições tradicionais feitas em relação ao helicóptero, como vulnerabilidade, falta de permanência no campo-de-batalha, alto custo, comecem a diminuir. Por outro lado, suas

O EMPREGO DO HELICÓPTERO NO CAMPO-DE-BATALHA

qualidades reconhecidas, como potência de fogo, flexibilidade e polivalência, estão sendo consideravelmente aumentadas. Assim, não é absurdo conceber que, daqui a poucos anos, as forças aeromóveis desempenharão um papel de realce no seio das forças militares convencionais.

Efetivamente, as forças aeromóveis serão as únicas que poderão ser empregadas tanto nas áreas montanhosas quanto no meio urbano por ter as capacidades conjugadas de assalto aéreo, manobra sobre o terreno e apoio de fogo.

Serão também as únicas forças que poderão apresentar, face às novas munições e aos meios modernos de detecção, uma vulnerabilidade aceitável com relação ao conjunto custo-eficácia, visto a capacidade de atuar rapidamente em qualquer lugar, confundindo-se no

terreno. Finalmente, as forças aeromóveis serão as únicas que serão capazes de atuar em profundidade no dispositivo inimigo, aliando flexibilidade e potência de fogo.

O helicóptero não poderá substituir totalmente o carro-de-combate porque, nas missões de ruptura, o carro é o meio mais adequado e ficará ainda indispensável nesta fase do combate. Mas como agora, o custo dos materiais terrestres se aproxima do valor dos meios aéreos, é tempo de reduzir o número de carros-de-combate para aumentar o dos helicópteros. Desde já, é necessário trocar o sistema de forças blindadas e mecanizadas obtido por herança da 2ª GM, para adotar um sistema aeromóvel mais adequado com relação ao novo contexto geopolítico, que exige uma gestão rápida das crises.



Major Art/Av Ex JEAN-MARC CAPO, do Ex Francês, é da turma de 1976 da Escola Militar Inter Armas e possui os cursos Básicos de Paraquedista, Observador Piloto de Helicóptero, Curso de Aperfeiçoamento para Oficiais Subalternos e Escola de Estado Maior — ECEME (1992). Comandou a 5ª Esquadrilha de Helicópteros Anticarro do 2º Regimento de Helicópteros de Combate e a 3ª Esquadrilha de Helicópteros Anticarro do 7º Regimento de Combate. Participou da Operação Manta, no Chade, durante 7 meses. Atualmente, serve como E3 no seio do 7º Regimento de Helicópteros

de Combate. Possui a Medalha do Pacificador e as seguintes condecorações francesas: Ordem Nacional do Mérito, no Grau cavaleiro; Valor Militar, com uma citação; Medalha de Ultramar, com inscrição CHADE e Medalha de prata da Defesa Nacional.