



ALGUMAS CONSIDERAÇÕES SOBRE AEROMOBILIDADE

Hamilton H. Howze
General de Exército R1 (EUA)

Esta publicação não se destina, absolutamente, a interferir nas prerrogativas de qualquer comandante militar de tomar decisões a respeito da maneira pela qual uma possibilidade aeromóvel deva ser alcançada e mantida. Assim, espero que o leitor venha a entender que, falando sobre aeromobilidade, estou simplesmente expressando minha opinião pessoal; opinião formada no decurso de longa experiência no campo da aeromobilidade mas, de qualquer maneira, possível de não ser considerada.

A finalidade da informação deste documento não o levou a descer a pormenores sobre muitos pontos do trabalho pela conquista da aeromobilidade.

I – AÇÃO DOS ALTOS ESCALÕES

1. O desenvolvimento adequado de uma limitada possibilidade aeromóvel não é extremamente difícil; no entanto, representará um substancial aumento da eficiência operacional para o Exército que a conseguir. Quanto pior o terreno, mais isso será verdadeiro.

O helicóptero é um vencedor de obstáculos: montanhas, rios, selvas, lagos e braços de mar – ou também regiões parcialmente ocupadas ou bloqueadas pelo inimigo. Esses obstáculos são parcialmente superados, de forma rápida, fácil e segura, proporcionando às nossas Forças uma grande vantagem sobre um inimigo equipado de maneira semelhante.

2. a. Os cinco problemas básicos existentes no processo para se chegar a uma possibilidade aeromóvel, após a obtenção de recursos para a compra dos aparelhos e do apoio aos helicópteros, são:

- ORGANIZAÇÃO
- INSTRUÇÃO
- ADMINISTRAÇÃO DO PESSOAL
- MANUTENÇÃO
- APOIO LOGÍSTICO.

b. Todos os aspectos acima arrolados já são encargo das diferentes Seções de Estado-Maior da estrutura militar externa mas, certamente, surgirá o problema da coordenação de todas essas atividades em relação à nova possibilidade — "aeromobilidade". Daí chega-se à conclusão da necessidade de existir um ponto focal, um órgão responsável por essa coordenação. Tal órgão deve ser chefiado por um oficial combatente inteligente, entusiasmado e enérgico, que domine o emprego operacional da tropa e que seja dedicado à tarefa de fazer funcionar a "aeromobilidade". Se, para a função, for nomeado um oficial com tais atributos, muitas das difíceis tarefas de coordenação poderão ser confiadas a ele, obtendo-se de forma eficiente a possibilidade aeromóvel.

Não sei qual será a denominação do cargo em cada exército mas, simplesmente com a finalidade de identificação, eu o chamarei de DIRETOR DE AVIAÇÃO ou DA. Nosso oficial será o Chefe de um Órgão de Administração Setorial, não um comandante.

3. Eu imaginaria o DA empenhado em desenvolver uma Organização de Aviação, inclusive os quadros de efetivo e de dotação para as unidades aéreas, obedecendo os princípios já em aplicação, em suas Forças Armadas.

Ao se organizar Companhia de Helicópteros de Transporte Aéreo (Cia Helcp Trnp Ae) é uma idéia geralmente boa adequá-las à tarefa que provavelmente executarão: por exemplo, uma Cia Helcp Me deve ser capaz de transportar os elementos de combate de uma Companhia de Fuzileiros — mas somente elementos de combate (uma Cia Fzo, que possui 150 homens, emprega quando em ação, em média, não mais do que 120 deles).

4. a. Se os helicópteros pertencerem ao Exército, um ponto de vista de doutrina é que eles e os homens que os pilotam e fazem a sua manutenção não devem pertencer a uma Força separada. Há, também, muita vantagem em permitir que no Exército, a Infantaria, a Cavalaria e a Artilharia tenham seus próprios helicópteros; vejamos as razões abaixo:

- (1) As Armas aprenderão rapidamente a empregar com eficácia os helicópteros.
- (2) As Armas permitirão que muitos de seus melhores oficiais freqüentem cursos de pilotagem.
- (3) Os pilotos participarão dos cursos normais no âmbito de suas Armas (NOTA DO TRADUTOR: EsAO) e ocuparão, de tempos em tempos,

cargos não relacionados com a aviação, como oficiais combatentes de suas Armas.

- (4) Os pilotos, em conseqüência, estarão a par das táticas e técnicas de emprego das unidades de suas Armas de origem. Assim, poderão prestar um apoio muito mais eficaz com os helicópteros.

b. Isso é o que nós denominamos INTEGRAÇÃO da aviação com as Armas do Exército. Não significa, entretanto, que as aeronaves, os pilotos e os mecânicos, não sejam submetidos a freqüentes inspeções e instruções técnicas, inclusive adestramento em segurança de vôo, por uma entidade central, como a DA ou a Escola de Aviação.

5. A INSTRUÇÃO pode ser, a grosso modo, dividida em duas partes: Tática e Técnica.

a. O planejamento para a instrução tática (de piloto, mecânico e pessoal de apoio logístico) pode ser realizado pela DA. A instrução propriamente dita pode ser levada a efeito através de contrato (convênio) com entidade civil ou pelas próprias Forças Armadas do país.

b. Falaremos da instrução tática posteriormente, neste mesmo trabalho.

6. A ADMINISTRAÇÃO DO PESSOAL pode permanecer sob a responsabilidade do órgão que a desempenha no momento, mas a DA pode ajudar bastante, formulando a política para o pessoal de aviação e selecionando indivíduos para a instrução de vôo e para o desempenho de outros encargos importantes. Também é muito importante que seja estabelecido um estado de elevada disciplina em todos os círculos hierárquicos da nova especialidade. Mecânicos pouco disciplinados produzem aeronaves pouco seguras e pilotos sem disciplina as transformarão em sucatas.

7. O mesmo se aplica às importantes funções de Manutenção e Apoio Logístico. (NOTA DO TRADUTOR: No Exército Brasileiro, a manutenção é considerada parte integrante da Logística, juntamente com o transporte, a construção, o suprimento e a saúde — § 1-6 do C 100-10). O DA deve acompanhar atenciosamente o planejamento, para a implantação dessas funções e se houver um declínio na qualidade da manutenção ou do apoio logístico e deixar de ser satisfatório aquela atividade deve tentar encontrar imediatamente uma solução. Se não tiver condições de apresentar essa solução, deverá solicitar o auxílio do escalão superior.

8. Abordei, em poucas palavras, muitos assuntos de interesse do Estado-Maior. O segredo do sucesso, entretanto, na minha opinião, repousa no estabelecimento de um órgão de coordenação e na atribuição ao seu Diretor — que deve ser um oficial de reconhecida capacidade — de responsabilidade da realização do trabalho.

9. Agora, volto-me para o estudo da maneira de condicionar o Exército ao emprego de helicópteros.

II – DISTRIBUIÇÃO TERRITORIAL DAS UNIDADES DE AVIAÇÃO

10. A existência de apenas alguns helicópteros não obriga à sua reunião em uma única unidade de aviação, com todos os aparelhos aquartelados em uma pequena área. Os helicópteros, mesmo agrupados sob um controle central, podem prestar excelentes serviços ao Exército, inferiores, contudo, aos que seriam obtidos com sua distribuição às Divisões de Exército. Neste último caso, as aeronaves e as unidades a que elas pertençam poderão ser submetidas a inspeções freqüentes por um órgão central, talvez pela DA.

11. a. Por conseguinte, se existirem cinco Divisões ou cinco áreas de operações, os helicópteros devem ser distribuídos por cinco Batalhões de Aviação (ou cinco Esquadrões, Companhias, Pelotões de Aviação, de acordo com a quantidade disponível), cada unidade instalada junto a um Comando de Divisão. Este esquema, naturalmente, permite a integração de um elemento de helicópteros de maior valor, ou mesmo de duas ou três unidades, a uma Divisão empenhada em operações reais de defesa interna ou aquartelada em área de fronteira.

b. Quando os helicópteros são repartidos pelas Divisões (como o devem ser), ocorre a possibilidade do seu uso em atendimento a conveniências pessoais (particulares) de oficiais dos postos mais elevados. Esse emprego das aeronaves deve ser rigorosamente proibido e todos os comandantes deverão compreender que cada aparelho é fornecido com uma única finalidade: incrementar o poder de combate das Grandes Unidades e Grandes Comandos. Em tempo de paz, o helicóptero deve ser empregado somente na instrução — instrução dos pilotos e da tropa que têm a obrigação de aprender a utilizar-se das aeronaves em combate.

12. Cada unidade de helicópteros deve possuir seu próprio elemento de manutenção orgânica. Para manutenção de escalões mais elevados, é necessário que existam uma ou mais Companhias de Manutenção (ou Destacamentos de Manutenção), localizadas em posição central, em relação às unidades de helicópteros.

III – INSTRUÇÃO DE ADAPTAÇÃO DA TROPA

13. Os elementos de combate que possam vir a empregar helicópteros em exercícios ou em operações de guerra devem ter a oportunidade de se adaptar às aeronaves e de aprender a protegê-las.

a. O Simulador

(1) A existência de simuladores baratos, construídos de madeira ou alvenaria, próximos a quartéis de Infantaria e Cavalaria, representa poderoso estímulo à instrução. Um simulador deve ser construído com as mesmas dimensões e a mesma forma de um helicóptero de transporte médio, do tipo HU (veja a Figura 1). Os assentos podem ser confeccionados com madeira. A largura e a altura das portas devem ser idênticas às das que se encontram em uma aeronave real, o mesmo devendo

ocorrer com a altura do teto e a distância do piso à superfície do solo. Um aro ou disco de metal, devidamente posicionado, deve representar o rotor da cauda. Não há necessidade de figurar qualquer outra peça do helicóptero.

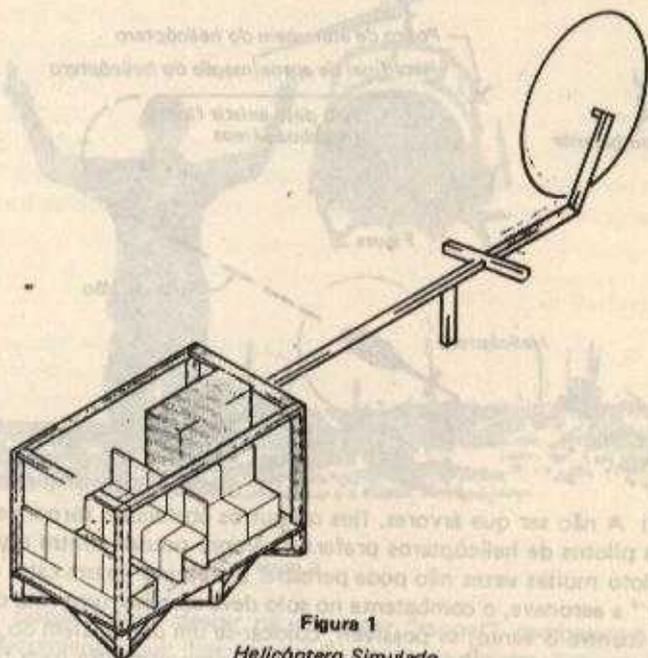


Figura 1
Helicóptero Simulado

(2) O simulador de madeira possibilita à Infantaria e à Cavalaria aprenderem a embarcar os homens, o armamento e os suprimentos em um helicóptero. A prática permitirá que isso seja realizado muito rapidamente e de forma eficiente, que os fuzileiros aprendam a abandonar com presteza a aeronave e a se desdobram sem retardo, a comando, em formação de combate à direita, à esquerda ou em ambos os lados do helicóptero.

b. Abrigo e Camuflagem

Os fuzileiros devem aprender a ajudar o piloto de um helicóptero que pouso nas proximidades de sua posição, a deslocar o aparelho para um abrigo e também a camuflá-lo — provavelmente com um toldo ou rede bem leve e galhos de árvores. Um helicóptero deixado em campo aberto pode ser destruído pelo inimigo que possua aviões de caça ou uma boa artilharia. Sou de opinião que o centro de instrução (ou a escola de aviação) deve desenvolver a técnica de abrigar e/ou camuflar uma aeronave e publicar as Normas (Instruções) necessárias.



Figura 3

b. É possível fazer descer na selva, por "rappel", combatentes portando explosivos e ferramentas que lhes permitirão abrir uma clareira. Esta servirá de área de aterragem para um helicóptero. Entretanto, isso demanda algum tempo.

15. Embarcando e Recebendo Suprimentos

a. Um helicóptero é algo muito eficiente no transporte de suprimentos sobre terreno difícil, mas sua eficiência depende da forma acentuada das equipes de carga e descarga, as quais devem ser submetidas a um treinamento especial. Um chefe de tripulação de helicóptero, entretanto, pode ministrar essa instrução especial em tempo reduzido para quaisquer soldados, desde que sejam disciplinados.

b. A necessidade, contudo, é de trabalho rápido e preciso na preparação, no carregamento e na amarração da carga interna no ponto de partida e na sua liberação e descarga no destino. Para a carga externa presa por tirantes, a demanda é, também, por trabalho rápido e preciso na preparação da carga, na fixação da mesma a um gancho suspenso de um helicóptero em vôo pairado e, no ponto de entrega, na liberação do tirante e no seu recolhimento pela aeronave. É extremamente importante não obrigar o helicóptero a esperar, pois o mesmo pode realizar trabalho muito útil em outro lugar.

IV — EMPREGO DO HELICÓPTERO

16. a. Nos parágrafos que se seguem, apresentarei e discutirei alguns dos empregos dos helicópteros em combate. Em todos os casos, partirei do princípio de que o número de aeronaves disponíveis é pequeno. Por Helicóptero Leve de Observação (HLO) deverá ser entendido um aparelho de 3 a 5 lugares, tal como o OH-6, o OH-58A, o Alouette II ou o FH-1100; a expressão Helicóptero Utilitário (HU) será usada para designar a aeronave média de transporte ou utilitária, semelhante ao UH-1H ou ao H-34.

b. Algumas vezes, a instrução para o emprego em combate é tão óbvia que não necessita ser aqui citada. Em outros casos, eu sugeriria alguns procedimentos que passei a encarar como úteis durante meu longo tempo de serviço no Exército dos EUA.

17. Comando e Controle

a. Se um Comandante de Divisão (Cmt Div) recebesse apenas um helicóptero para sua DE, seria de bom alvitre que o General o mantivesse reservado para seu próprio uso. Afirmo isso porque o solitário aparelho lhe proporcionará condições de ser um comandante muito mais eficaz, o que, por sua vez, fará com que a Divisão se instrua e combata com muito mais êxito.

b. Em uma situação efetiva de combate, o maior problema do Cmt Div (se este for realmente BOM) é obter um entendimento suficientemente correto da situação, que lhe possibilite tomar as decisões adequadas e a emitir as ordens convenientes. O helicóptero lhe dará uma excelente oportunidade de chegar àquele grau de entendimento. Ao elevar-se em um aparelho, sem voar sobre território ocupado pelo inimigo, ele conquista a vantagem incomparável de observar a natureza do terreno, as condições das estradas, dos rios, dos canais e das pontes, de ver exatamente onde se encontram suas unidades e, naturalmente, de pousar junto aos comandantes subordinados para com eles dialogar, para saber de viva voz a situação de cada um e lhes transmitir as ordens diretamente. (Para facilitar isso, determinei, quando Cmt da 82ª D Aet, a todos os comandantes subordinados, que pintassem o capuz do motor de seis jipes com um símbolo colorido, de forma que eu, mesmo a bordo de uma aeronave, pudesse saber que chefe se encontrava na viatura.)

Em certas ocasiões, o Cmt Div desejará embarcar um comandante subordinado no helicóptero para permitir-lhe melhor estudar o terreno e a situação.

c. Quanto pior o terreno, mais será empregado o helicóptero para comando e controle. Imaginemos, por exemplo, uma Divisão ocupando diversas posições defensivas isoladas em uma região montanhosa. Se o comandante não contar com esse tipo de aparelho, ele terá que escolher (se desejar inspecionar suas posições) entre escalar cada montanha — o que seria, no mínimo, temerário, pois o isolaria, em caso de ataque inimigo, de seu Posto de Comando, e de todas as outras unidades — e simplesmente permanecer sentado no QG. Brindem-no com o uso de um helicóptero.

ro e ele, imediatamente, ficará em condições de visitar todas as posições, inspecionar e corrigir com regularidade o dispositivo das tropas e dar as ordens necessárias. O helicóptero torna-o dez vezes mais eficaz, em tais circunstâncias.

d. Não é preciso dizer que o Cmt Div pode proporcionar, aos seus oficiais de EM mais antigos, a utilização dos helicópteros para deslocamentos com finalidades semelhantes.

e. O Cmt Div e seus oficiais de EM aprenderão que as comunicações rádio, a partir de um conjunto rádio instalado em helicóptero, são excepcionalmente boas. Uma aeronave-comando pode ser equipada com uma pequena mesa e quadros para a aposição de cartas, apesar de não ser conveniente abusar dessa facilidade. Seu emprego maior consiste em proporcionar ao comandante a melhor imagem possível da situação de combate!!

Se existir mais de um helicóptero disponível, os comandantes de Brigada também poderão ser aquinhoados, para que empreguem as aeronaves com a mesma finalidade.

f. A instrução de comando e controle consiste simplesmente em fazer com que o comandante e seu EM se acostumem com o aparelho e seu piloto. Todos necessitam saber usar corretamente o conjunto rádio ar-solo e os outros equipamentos de que dispõe o helicóptero para facilitar a ação de comando e de controle.

18. Reconhecimento

a. Se existirem mais HLO disponíveis, alguns devem ser reservados para a execução de reconhecimentos. Em linhas gerais, as operações de reconhecimento podem ser classificadas em dois tipos:

- (1) Reconhecimento sobre terreno amigo ou deserto (desocupado).
- (2) Reconhecimento sobre terreno inimigo ou com possibilidade de estar ocupado pelo inimigo.

Na maioria dos casos, um pequeno helicóptero monomotor de observação será suficiente para cumprir a missão.

b. O reconhecimento sobre terreno amigo pode ser executado por uma única aeronave transportando um piloto e um ou mais observadores. Na maioria dos casos, o aparelho poderá voar a uma altitude que permita excelente visibilidade e fácil navegação. Busca-se o mesmo tipo de informação procurado pelo comandante: condições do terreno, das pontes, dos cursos de água e estradas e a localização das forças amigas.

c. O reconhecimento sobre terreno inimigo ou terreno que apresente a possibilidade de estar sob seu domínio exige dois helicópteros e uma técnica de vôo e de navegação muito diferente. São necessários dois HLO para que se disponha de segurança no grau adequado (um pode cobrir o outro com o fogo de suas metralhadoras), para que se possa confirmar os informes colhidos e para que se conte com

ro e ele, imediatamente, ficará em condições de visitar todas as posições, inspecionar e corrigir com regularidade o dispositivo das tropas e dar as ordens necessárias. O helicóptero torna-o dez vezes mais eficaz, em tais circunstâncias.

d. Não é preciso dizer que o Cmt Div pode proporcionar, aos seus oficiais de EM mais antigos, a utilização dos helicópteros para deslocamentos com finalidades semelhantes.

e. O Cmt Div e seus oficiais de EM aprenderão que as comunicações rádio, a partir de um conjunto rádio instalado em helicóptero, são excepcionalmente boas. Uma aeronave-comando pode ser equipada com uma pequena mesa e quadros para a aposição de cartas, apesar de não ser conveniente abusar dessa facilidade. Seu emprego maior consiste em proporcionar ao comandante a melhor imagem possível da situação de combate!!

Se existir mais de um helicóptero disponível, os comandantes de Brigada também poderão ser aquinhoados, para que empreguem as aeronaves com a mesma finalidade.

f. A instrução de comando e controle consiste simplesmente em fazer com que o comandante e seu EM se acostumem com o aparelho e seu piloto. Todos necessitam saber usar corretamente o conjunto rádio ar-solo e os outros equipamentos de que dispõe o helicóptero para facilitar a ação de comando e de controle.

18. Reconhecimento

a. Se existirem mais HLO disponíveis, alguns devem ser reservados para a execução de reconhecimentos. Em linhas gerais, as operações de reconhecimento podem ser classificadas em dois tipos:

- (1) Reconhecimento sobre terreno amigo ou deserto (desocupado).
- (2) Reconhecimento sobre terreno inimigo ou com possibilidade de estar ocupado pelo inimigo.

Na maioria dos casos, um pequeno helicóptero monomotor de observação será suficiente para cumprir a missão.

b. O reconhecimento sobre terreno amigo pode ser executado por uma única aeronave transportando um piloto e um ou mais observadores. Na maioria dos casos, o aparelho poderá voar a uma altitude que permita excelente visibilidade e fácil navegação. Busca-se o mesmo tipo de informação procurado pelo comandante: condições do terreno, das pontes, dos cursos de água e estradas e a localização das forças amigas.

c. O reconhecimento sobre terreno inimigo ou terreno que apresente a possibilidade de estar sob seu domínio exige dois helicópteros e uma técnica de voo e de navegação muito diferente. São necessários dois HLO para que se disponha de segurança no grau adequado (um pode cobrir o outro com o fogo de suas metralhadoras), para que se possa confirmar os informes colhidos e para que se conte com

meios de observações adicionais. O vôo é realizado, de hábito, lentamente e em um nível muito baixo — não muito acima das copas das árvores. A navegação é fruto de plano de vôo bem feito e de uma extrema atenção dedicada às formas do terreno e ao traçado das rodovias, ferrovias, cidades e cursos de água. Também é necessária a aptidão de identificar rapidamente equipes e atividades militares. Tudo isso demanda prática e cuidadosa atenção durante os vôos operacionais e de instrução.

d. O chefe de maior graduação deve tomar as medidas necessárias à organização das equipes de reconhecimento e fazer com que elas sejam submetidas a uma instrução adequada. Contudo, mesmo que não existam HLO em número suficiente para a formação de equipes de reconhecimento, um volume considerável de informes de valor será obtido simplesmente pelo emprego de aeronaves no transporte dos comandantes mais antigos.

19. Transporte Tático de Prova

a. O mais importante emprego do helicóptero é o realizado no deslocamento de tropa. Entretanto, a não ser que seja disponível um número elevado de HU, os helicópteros não devem ser usados no assalto direto a um inimigo bem armado. Não obstante, existem muitas tarefas úteis que o helicóptero pode realizar longe das vistas e dos fogos de forças inimigas poderosas. Isso não quer dizer que nunca se deva permitir que as aeronaves se arrisquem a ser alvejadas. O que não pode ocorrer é que voem diretamente "para os dentes" daquelas forças.

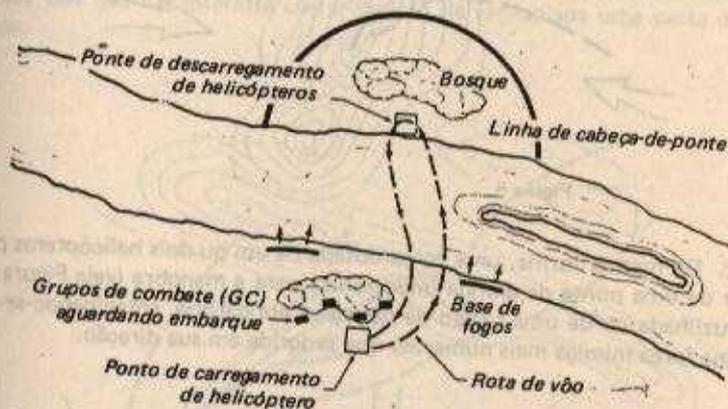
b. O comandante que esteja a estudar o emprego em combate de um ou mais HU deve fazer esse trabalho intelectual de forma cuidadosa, baseando-se em seu conhecimento e em sua experiência. Se emprega seus helicópteros com sabedoria, eles proporcionarão muitos lucros e terão vida longa. Se o emprego for impensado, um número excessivo de aeronaves poderá ser abatido.

c. Os helicópteros só prestarão ao Cmt Div os melhores serviços se estiverem ao alcance de sua mão. Eles podem responder com rapidez a uma ordem, proporcionando ao comandante muitas vantagens sobre o inimigo. Entretanto, se houver necessidade de solicitar ao escalão superior permissão para o emprego das aeronaves, essas vantagens poderão não ser tão ponderáveis.

d. Devido à sua incomum agilidade — aptidão para voar com rapidez ou então muito devagar, ascender ou descender verticalmente, pairar, pousar ou decolar de locais exíguos e difíceis, um bom comandante encontrará centenas de ocasiões em que os helicópteros poderão prestar grandes serviços. No restante deste artigo, abordarei algumas formas de empregar taticamente uns poucos aparelhos. Serão simplesmente exemplos; qualquer bom comandante descobrirá muitas outras oportunidades, à medida que ele e sua tropa se acostumarem à aeromobilidade.

20. Transposição de Obstáculos

a. Um único HU pode transportar em pouco tempo, através de uma série de vôos, uma Companhia de Fuzileiros sobre um corte estreito e com paredes íngremes, ou sobre um rio caudaloso (veja Figura 4). O helicóptero poderá ter de realizar 12 ou 15 viagens, mas isso não se constituirá em problema, desde que os soldados tenham sido cuidadosamente instruídos a respeito dos movimentos de embarque e desembarque, a Companhia tenha sido adequadamente organizada em equipes para o transporte e tenham sido tomadas as medidas de segurança convenientes contra eventual ataque terrestre inimigo (se esta última possibilidade existir).



Esta não é uma operação a ser empreendida contra uma posição defensiva apoiada em curso de água. A linha de cabeça-de-ponte (L C Pnt) e a base de fogos são simplesmente precauções para o caso de o inimigo aparecer inesperadamente na área.

b. A instrução para essa manobra simples requer o emprego do Simulador, algum estudo por parte do comandante da companhia e, posteriormente, o uso do helicóptero por algumas poucas horas de prática. Se necessário, um oficial mais graduado pode observar a instrução para certificar-se de que a aeronave não recebe excesso de carga ou sobre abusos de outra ordem. O comandante da companhia deve ser incentivado a empregar o aparelho para a prática desse e de outros exercícios táticos, tais como os que se seguem.

21. Manutenção de Pontos Importantes do Terreno

a. Se duas forças se deslocam uma contra a outra, a que possuir helicóptero, mesmo que seja um só, terá muito mais possibilidade de se apossar de pontos importantes do terreno.

b. Se, por exemplo, ambos os contendores em um combate de encontro buscarem a posse do cume de uma montanha (veja Figura 5), a força dotada de helicóptero pode instalar um Grupo de Combate (GC) na crista em apenas uma viagem. O GC atirando sobre o inimigo que se aproxima escalando a elevação, retardará o adversário, possibilitando ao grosso das forças amigas alcançar o cume antes dele. Se a aeronave puder realizar outros vôos, a vitória certamente será muito mais provável.

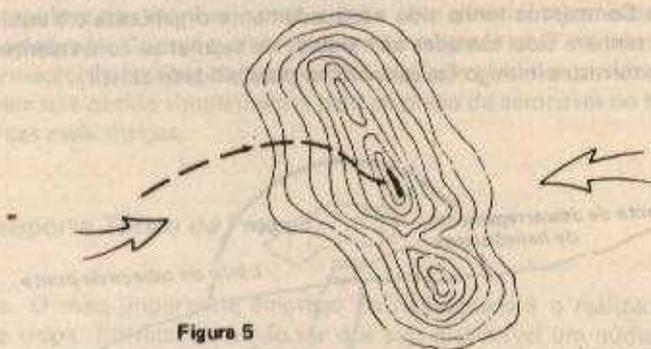


Figura 5

c. Da mesma forma, uma força dotada de um ou dois helicópteros poderá se apossar de uma ponte de grande importância para a manobra (veja Figura 6), de uma encruzilhada ou de uma região de passagem obrigatória, antecipando-se em relação a uma força inimiga mais numerosa que progride em sua direção.

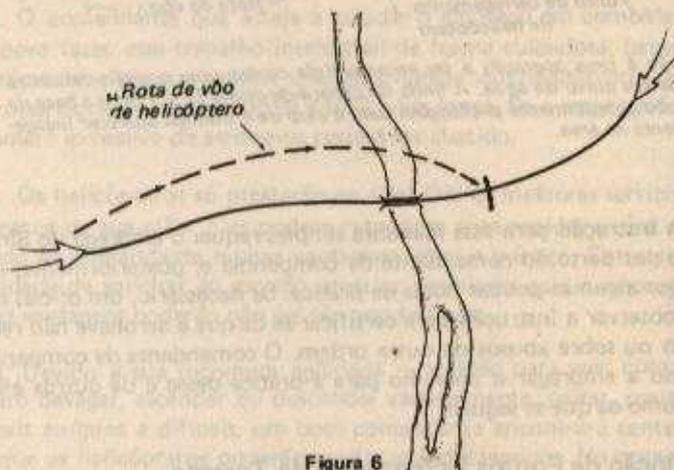


Figura 6

d. Essas manobras simples freqüentemente economizarão muito tempo e muitas baixas e, algumas vezes, significarão a diferença entre o êxito e o fracasso em combate.

22. Deslocamento Contra Força de Retardamento Inimiga

a. Um inimigo em retraimento diante de nossas tropas normalmente ocupará, com pequenos elementos, posições de retardamento que barrem nossos itinerários de progressão. Ele, naturalmente, escolherá posições que dominem desfiladeiros ou pontos de passagem obrigatória, procurando obrigar nossas forças, seja a atacá-lo frontalmente (o que nos poderá causar muitas baixas), seja a gastar muito tempo tentando flanquear suas posições e delas expulsá-lo.

b. Com muita freqüência, um ou dois helicópteros podem, de forma rápida, reunir junto ao flanco do inimigo os elementos necessários à realização dessa última ação (veja Figura 7). Em algumas ocasiões, o inimigo começará a retrair assim que perceber que a força de flanqueamento se coloca em posição de ameaçá-lo, uma vez que não lhe interessa correr o risco de ver isolada uma parte de seus elementos.



c. No lugar de uma força de flanqueamento, ou mesmo em combinação com essa força, uma força de bloqueio (vide novamente a Figura 7) poderá ser transportada por helicóptero para uma posição localizada sobre o itinerário de retraimento (que normalmente será uma estrada) da força de retardamento do inimigo. Isso nos proporcionará uma oportunidade de destruir ou capturar essa força e, quando esse fato ocorrer, nossas forças poderão passar, em certos casos, a progredir vencendo longas distâncias sem oposição.

d. Helicópteros de reconhecimento serão de grande valia durante o deslocamento contra força de retardamento do inimigo. Em certas ocasiões, elas podem verificar se o inimigo se utiliza de uma determinada posição para retardar ou não e, dessa maneira, acelerar nossa progressão consideravelmente. Quanto mais limpo, livre e descoberto o terreno, maior será a possibilidade de isso ocorrer.

23. Ataque

a. É bem possível que um comandante não vislumbre qualquer forma de emprego imediato de seus HU no desembocar de um ataque contra adversário poderoso que defenda uma posição. Suas aeronaves devem, naturalmente, ser mantidas em "alerta total" para o cumprimento de qualquer tipo de missão que seja necessária. Ele deve posicionar os aparelhos próximo a um elemento de fuzileiros que se encontre na posição de reserva.

b. Algumas vezes, no entanto, apresentar-se-ão oportunidades especiais. Se, por exemplo, o inimigo apóia uma parte de sua posição de defesa em um lago (veja Figura 8), helicópteros podem transportar pequenos elementos sobre o espelho de água para auxiliar as forças que atuam no ataque principal. Da mesma forma, aeronaves podem deslocar tropas sobre uma montanha desocupada, uma área de selva ou um pântano. Os aparelhos podem conduzir elementos para desbordar um flanco apoiado no mar ou em um lago.



Figura 8

Observe que o simples fato de você possuir HU disponíveis, torna impossível ao inimigo aproveitar ao máximo as vantagens oferecidas por um obstáculo natural. Isso fará com que ele tenha de reduzir seu poder de combate em outras partes da posição de defesa.

c. Em quase todos os ataques haverá ocasiões nas quais a aptidão para deslocamento rápido de alguns elementos será de muito valor. Se a distância for pequena, alguns HU poderão, fazendo um movimento de vaivém, transportar os elementos de combate de uma companhia ou de um batalhão para um acidente do terreno onde poderá ser lançado um novo ataque ou reforçada a ação de outro elemento.

d. Os HU podem, obviamente, executar valiosos serviços, ao evacuar baixas para um Posto de Saúde ou Ponto de Triagem. Muitas vidas são salvas desta maneira.

e. Com bom discernimento e boa instrução, é possível realizar as tarefas citadas sem expor as aeronaves a fogos inimigos a curta distância.

24. Perseguição e Aproveitamento do Êxito

a. Quando um inimigo cede ao nosso ataque e passa a retrair em desordem, nossos helicópteros se tornam excepcionalmente valiosos, auxiliando a conservar esse inimigo desequilibrado, manter a iniciativa em nossas mãos e a causar baixas nas hostes contrárias.

b. Uma das missões mais típicas do helicóptero é a de apossar-se de acidentes importantes do terreno, como foi descrito no parágrafo 21 deste trabalho. Assumindo o controle de regiões de passagem obrigatória (pontes, desfiladeiros, etc) por meio de elementos transportados em aeronaves, os carros de combate e os fuzileiros de nossas forças de perseguição não encontrarão entraves em sua ação contra o inimigo.

c. Com muita freqüência, o inimigo em retirada torna-se tão desorientado e desmoralizado que a grande maioria de seus soldados passa a querer se entregar ao assistir qualquer demonstração de força de nossa parte. Nessa situação, pequenos elementos de bloqueio, transportados por helicópteros para a retaguarda do inimigo em retirada, podem capturar centenas de prisioneiros de guerra. A História Militar de nossos dias está repleta de exemplos de rendição surpreendentemente fácil de tropas que retraíam — elas, muitas vezes, desejam apenas uma fraca justificativa para fazê-lo.

25. Defesa

a. Ao nos instalarmos em uma posição, temos a intenção de defendê-la a todo custo contra um ataque inimigo já previsto. Nessas condições, é provável que nossos HU não tenham tarefa imediata a cumprir. Assim, eles podem ser mantidos em reserva, porém conservados prontos e em alerta.

b. Uma vez iniciado o ataque inimigo, podem ter lugar muitos acontecimentos inesperados. A aptidão para deslocar rapidamente, por aeronaves, uma parte da reserva pode ser extremamente valiosa para retardar ou deter uma penetração inimiga ou auxiliar em um contra-ataque.

c. E, da mesma forma que no ataque, helicópteros podem ajudar na evacuação de baixas, se não forem empregados de outra maneira.

26. Retirada

a. Quando nossas forças retraem sob a pressão de forças inimigas superiores, os helicópteros são, novamente, excepcionalmente valiosos no retardamento e na desorganização da progressão inimiga. Quanto mais cortado o terreno, tanto mais se destaca o trabalho das aeronaves.

b. Como é do conhecimento de todo comandante, torna-se realmente muito difícil coordenar nosso emprego de destruições com o retardamento dos pequenos elementos que serão deixados à retaguarda para retardar o inimigo. Freqüente-

mente, por exemplo, deixamos de empurrar os acionadores dos equipamentos de destruição para derrubar uma ponte ou escavar uma cratera em estrada até que seja irremediavelmente tarde, esperando que nossas tropas ultrapassem o obstáculo ou mesmo por não sabermos o seu destino. Por outro lado, algumas vezes detonamos a carga cedo demais, deixando nossas forças de retardamento presas na margem oposta.

Aos helicópteros, entretanto, não importa saber se a ponte está ou não destruída, nem se a estrada apresenta ou não minas e crateras. Assim, os Destacamentos Retardadores mais recuados podem permanecer em suas posições mesmo depois de realizadas as destruições e minadas as estradas, pois eles poderão retornar pelo ar de forma fácil e segura (veja Figura 9).

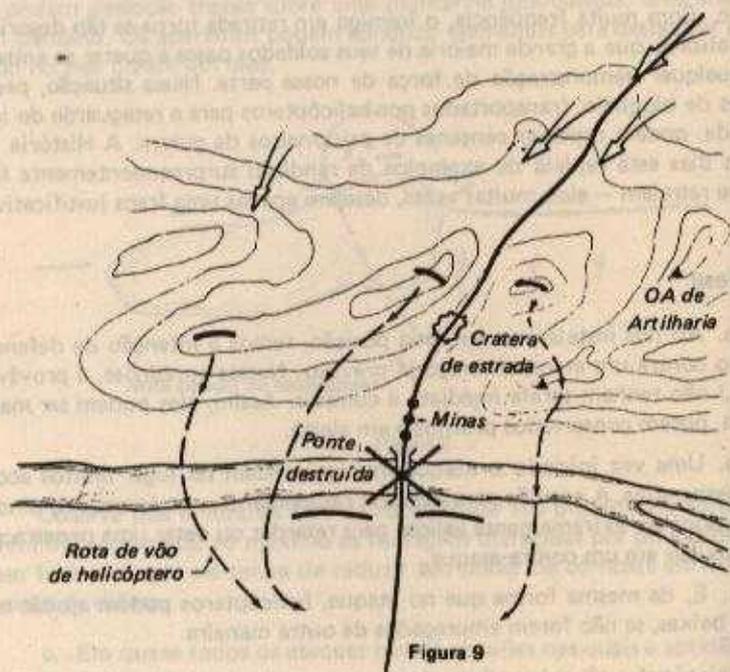


Figura 9

c. O mesmo raciocínio se aplica aos nossos Observadores Avançados de Artilharia. Eles e seus conjuntos rádio podem permanecer à retaguarda de nossas Forças em retirada, talvez no cume de montanhas inacessíveis, das quais eles podem ajustar com precisão os fogos sobre as tropas inimigas (veja novamente a Figura 9). Os OA podem ser facilmente recuperados pelos HLO.

d. Equipamentos de destruição e seus explosivos podem ser rapidamente deslocados por helicópteros, aumentando em muito sua eficácia.

e. Patrulhas infiltradas podem ser empregadas à retaguarda das linhas inimigas, atacando suas colunas em progressão. Essas patrulhas atuam sobre os flancos das colunas com o fogo de metralhadoras e de armas anticarro e, a seguir, se internam em áreas cobertas ou em regiões de terreno movimentado, de onde são recolhidos por helicópteros. Não é necessário lembrar que esse tipo de operação é deveras perigoso. Em alguns casos, contudo, os resultados podem justificar os riscos. Só deve ser tentado antes que o inimigo tenha tido tempo de se desdobrar e ocupar toda a área que foi evacuada por nós.

f. Também em um retraimento, haverá lugar para situações não previstas, nas quais o comandante descobrirá que a aptidão para transportar rapidamente alguns elementos se constitui em recurso dos mais valiosos.

27. Segurança

Em situações ideais, deve haver disponível, para o cumprimento de missões de segurança, uma combinação de HLO e helicópteros de transporte de tropa.

a. Vanguarda

Quando nossas forças se deslocarem sem que haja contato com o inimigo mas o comandante, não obstante, deseja se proteger contra a possibilidade de encontrar com o mesmo de forma inesperada (veja Figura 10), mesmo um ou dois helicópteros poderão proporcionar a segurança necessária. Para isso, as aeronaves voarão ao longo do eixo de progressão e, ocasionalmente, pousarão em pontos elevados (PO) dos quais um observador dotado de binóculos poderá observar a estrada. Os helicópteros, naturalmente, examinarão com cuidado todos os locais apropriados para a instalação de posição de retardamento e para a montagem de emboscadas, inicialmente do ar e, se for necessário, pousados. Dessa maneira, a vanguarda convencional (que poderá ter os helicópteros sob seu controle operacional) terá condições de progredir, em viaturas ou a pé, em um ritmo muito mais rápido do que seria possível sem a presença das aeronaves.

b. Retaguarda (veja novamente a Figura 10)

Um ou dois HU podem colocar pequenos destacamentos de retaguarda (fuzileiros) em posições sucessivas à retaguarda de nossa coluna em deslocamento, apoiando-a com excelente segurança. A retaguarda convencional (que poderá ter os helicópteros sob seu controle operacional) terá condições de progredir na mesma velocidade do grosso.

c. Flancoguarda (veja novamente a Figura 10)

Os helicópteros podem deslocar fácil e rapidamente pequenos destacamentos para bloqueio de via de acesso. O restante da flancoguarda poderá se deslocar à mesma velocidade do grosso que ela protege.

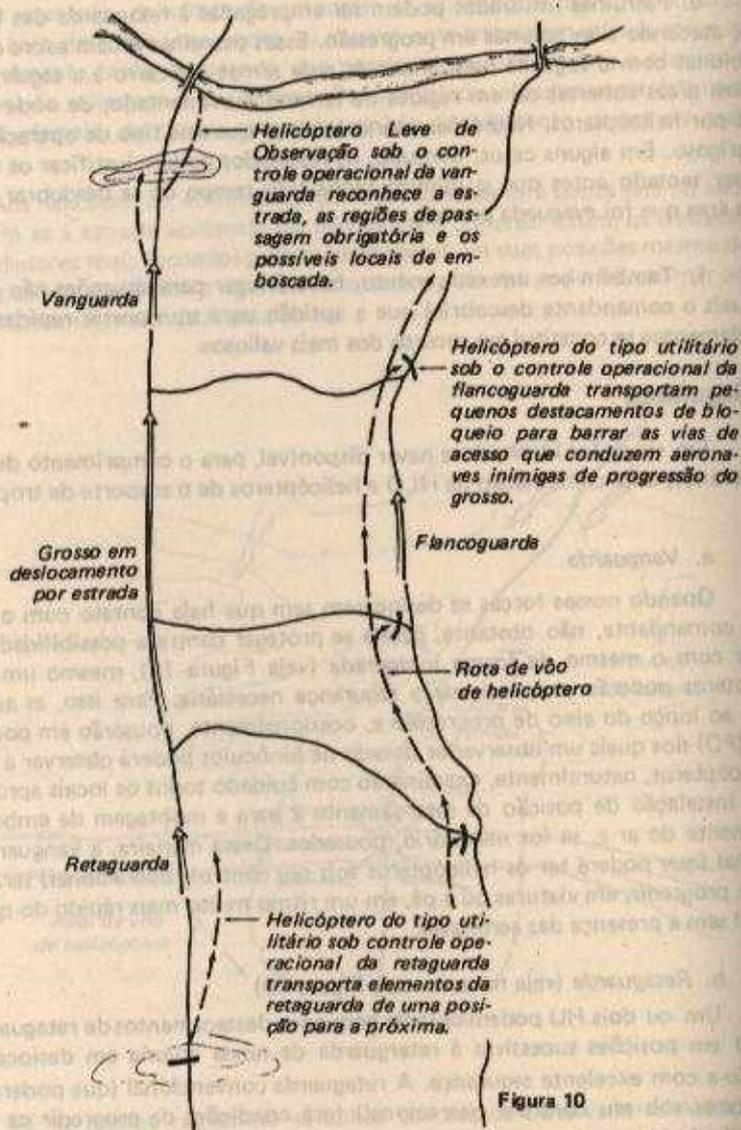


Figura 10

d. Proteção de um flanco extenso e vulnerável

(1) Por vezes, um combatente cujas forças não estão em marcha mas se empenham em combate em uma larga frente (veja Figura 11), deve encarar, ainda, a possibilidade de o inimigo desbordar um flanco. Este pode ser bastante exposto e

apresentar muito espaço aberto à retaguarda. O comandante gostaria de proteger esse flanco apenas com pequenos elementos, de maneira a não enfraquecer as forças na frente selecionada como a mais importante. Alguns helicópteros lhe permitirão fazer isso.

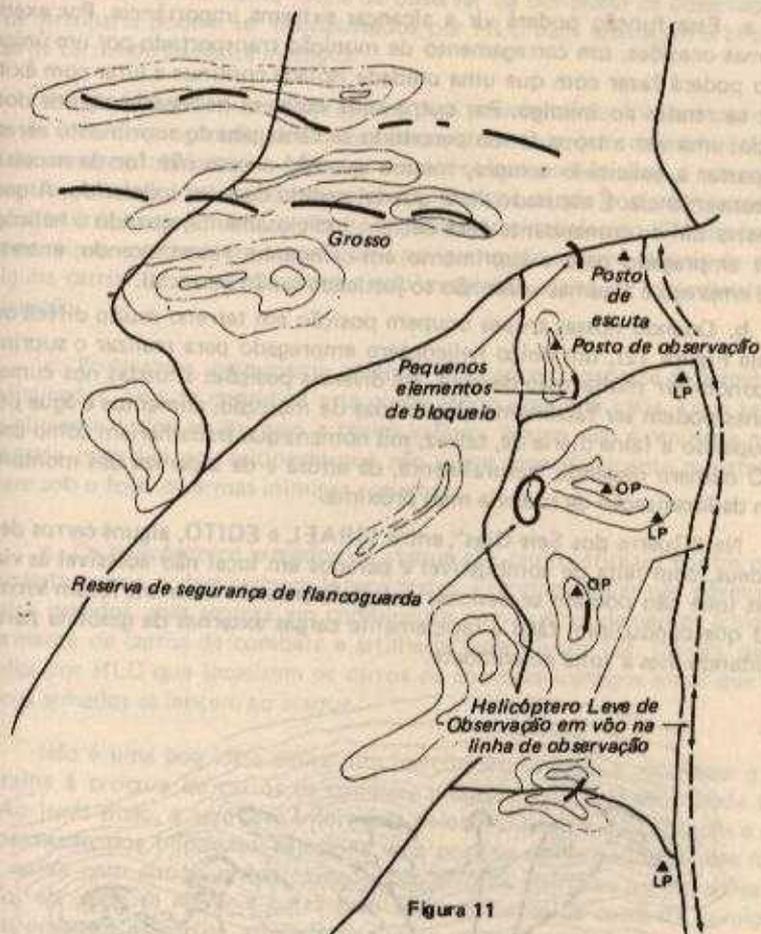


Figura 11

(2) No período diurno (durante as horas de luz solar), HLO poderão percorrer continuamente uma linha de observação. Ficarão em condições de perceber a aproximação de qualquer força inimiga de certo vulto e de dar o alerta oportuno. Isso só não será praticável em terreno muito sujo, com vegetação densa em demasia. HU podem instalar postos de observação e de escuta terrestres para operarem em regime de vinte e quatro horas por dia. Uma pequena força de reserva poderá ser deslocada rapidamente por HU para qualquer ponto no flanco para bloquear ou re-

tardar uma força inimiga até que elementos mais poderosos de nossas forças possam ser retirados da frente principal.

28. Suprimentos em Campanha

a. Essa função poderá vir a alcançar extrema importância. Por exemplo, em algumas ocasiões, um carregamento de munição transportado por um único helicóptero poderá fazer com que uma unidade isolada continue a lutar com êxito ao invés de se render ao inimigo. Por outro lado, torna-se necessária alguma dose de pendência: uma vez a tropa tendo percebido as vantagens do suprimento aéreo, ela poderá passar a solicitá-lo sempre, mesmo quando o caso não for de necessidade mas de conveniência. É escusado dizer que tal pedido deve ser indeferido. A questão é simples: o EM do comandante deve decidir, judiciosamente, quando o helicóptero pode ser empregado para o suprimento em campanha, reconhecendo, entretanto, que esse emprego é algumas vezes não só justificado senão essencial.

b. Quando nossas tropas ocupam posição em terreno muito difícil ou isolado (veja Figura 12), um único helicóptero empregado para realizar o suprimento pode economizar muita mão-de-obra. As diversas posições situadas nos cumes das montanhas podem ser facilmente abastecidas de munição, alimentos e água por um HU, poupando a faina diária de, talvez, mil homens que trabalhariam como carregadores. O número depende, naturalmente, da altura e da aspereza das montanhas e também da localização da rodovia mais próxima.

Na "Guerra dos Seis Dias", entre ISRAEL e EGITO, alguns carros de combate judeus, com falta de combustível e parados em local não acessível às viaturas cisternas (que não podiam se deslocar pela fofa areia do deserto), foram socorridos por HU que conduziram fácil e rapidamente cargas externas de gasolina para eles, possibilitando-lhes a volta ao combate.

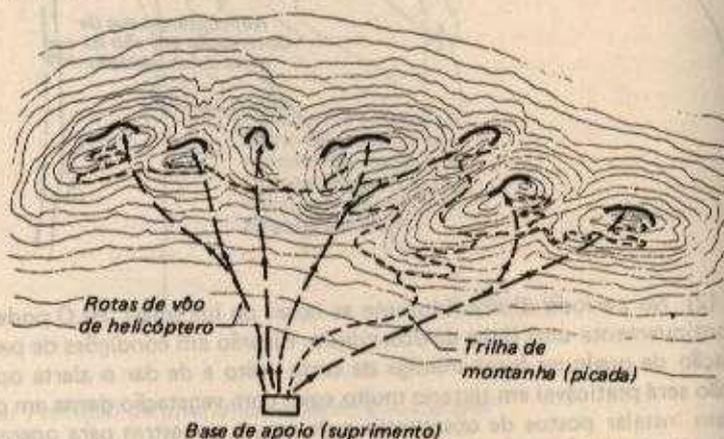


Figura 12

29. Emprego de Helicóptero Contra Blindados Inimigos

a. Os helicópteros de reconhecimento são muito valiosos na localização e difusão do alerta sobre a presença de carros de combate inimigos. Estes, quando em movimento, são normalmente fáceis de observar de um posto de observação aéreo. OA de Artilharia podem ser transportados por HLO para ajustarem o tiro sobre as forças de carros de combate inimigos.

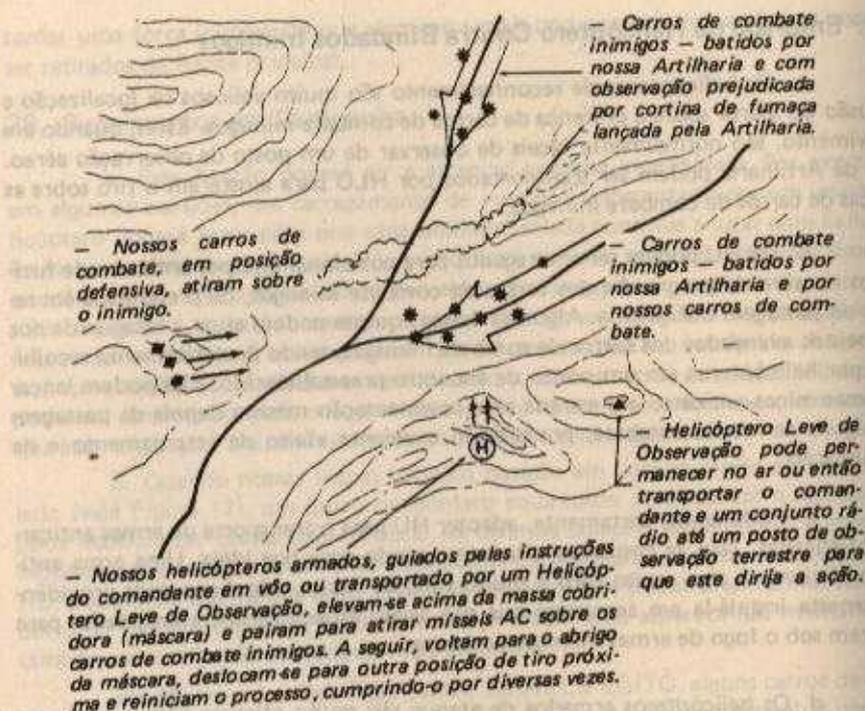
b. Os HU podem ser empregados para posicionar equipes anticarro de fuzileiros no eixo de progressão dos carros de combate inimigos, de preferência em região de passagem obrigatória. Algumas dessas equipes podem atuar à retaguarda dos elementos avançados dos carros de combate inimigos, sendo posteriormente recolhidos por helicópteros em um ponto de encontro preestabelecido. Elas podem lançar algumas minas anticarro em estrada sem pavimentação mesmo depois da passagem de alguns carros de combate, produzindo excelente efeito de retardamento e de inquietação.

c. Poderemos, certamente, adaptar HU para o transporte de armas anticarro sofisticadas. Não se considera esta como sendo uma boa idéia. Uma arma anticarro eficiente é algo muito caro e muito valioso. Assim, não é reputada providência sensata instalá-la em aeronaves que não sejam especificamente projetadas para atuarem sob o fogo de armas inimigas poderosas.

d. Os helicópteros armados de ataque são muito eficazes contra os carros de combate, como o demonstram longos testes. Entretanto, eles não devem ser empregados isolados, mas sempre em combinação com outros elementos amigos, particularmente de carros de combate e artilharia (veja Figura 13). Devem, ainda, ser apoiados por HLO que localizem os carros de combate inimigos antes que os helicópteros armados se lancem ao ataque.

Não é uma boa idéia deixar um helicóptero armado a sobrevoar o campo de batalha à procura de carros de combate inimigos, pois o mesmo pode ser abatido. Ao invés disso, a aeronave informada pelos HLO sobre a localização e direção de movimento dos blindados, seleciona uma posição de tiro afastada das rodovias e que conte com abrigo proporcionado por árvores, edifícios ou elevações. Dessa posição, ela pode se elevar e bater pelo fogo os carros de combate inimigos. Assim, ela embosca os carros, atirando enquanto paira e, a seguir, baixando para trás do abrigo e se deslocando para repetir a ação, posteriormente, de uma outra posição de tiro.

O helicóptero anticarro não mergulha sobre os carros de combate como se fosse um avião de caça, pois haveria grande possibilidade de ser abatido. Na tocaia, entretanto, o helicóptero poderá destruir muitos carros de combate inimigos, particularmente se estes se encontrarem travando combate pela frente com nossos próprios blindados e com nossa Artilharia.



30. Ação Contra Forças de Guerrilha

a. O emprego de helicópteros variará muito de acordo com a natureza do terreno, as condições meteorológicas, o valor das forças inimigas, a natureza das armas que estas usarem e a possibilidade dos guerrilheiros serem identificados por um uniforme.

b. Normalmente, os guerrilheiros operam em terreno difícil, pobre em rodovias. Isso torna os helicópteros extremamente úteis para o deslocamento de patrulhas, de forças de bloqueio e de suprimentos (alimentos, água e munição) para nossas forças na área.

Pequenos elementos podem ser transportados por HU para inspecionarem localidades remotas e para obterem preciosas informações. Eles podem evacuar baixas com facilidade, evitando o longo e penoso transporte por terreno muito movimentado.

Embora seja difícil ou mesmo impossível para um piloto ou para um observador ver através do teto verde da selva, HLO podem realizar um bom reconhecimento do terreno, podem freqüentemente localizar com precisão nossos próprios elementos (às vezes isso adquire enorme importância) e, algumas vezes, podem lo-

calizar o inimigo. Este, ocasionalmente, revela sua presença por intermédio de fumaça ou aparecendo em clareiras ou no leito das estradas.

Os elementos de reconhecimento do Exército dos EUA no VIETNAME obtiveram muito sucesso nesse trabalho.

V – CONCLUSÃO

Do que acima foi dito, poderá ser deduzido que os helicópteros não atuam isoladamente em combate – eles devem ser empregados normalmente como parte de uma força terrestre maior.

Assim, helicópteros que cumpram missões de reconhecimento ou de segurança são usualmente atribuídos, sob a forma de controle operacional, a elementos de reconhecimento e de segurança de maior valor (NOTA DO TRADUTOR: Em reforço, no original).

Um elemento de fuzileiros tornado aeromóvel pelo recebimento de aeronaves não ataca um objetivo empregando apenas seus próprios meios; sempre o faz em combinação com outros elementos de fuzileiros de maior efetivo, os quais se deslocam pelo solo.

Se, por outro lado, contarmos com helicópteros anticarro armados, eles não devem receber a missão de atacar, sozinhos, carros de combate inimigos, devendo fazê-lo somente em combinação com nossos próprios carros de combate ou com armas anticarro dos fuzileiros e bem apoiados pelo fogo de nossa Artilharia.

Um militar profissional, comandante de um elemento de combate, não pode esperar milagres da parte de um helicóptero. Pode, entretanto, contar com a aeronave para tornar sua unidade mais eficiente. O grau de eficiência dependerá do chefe e do entendimento da natureza do combate que ele vier a alcançar.

Um bom comandante empregará os helicópteros com discernimento e perícia, gozando da satisfação de ver sua tropa tornar-se mais eficiente e melhor preparada para o cumprimento de sua missão principal – LUTAR EM DEFESA DA PÁTRIA.

(Tradução: Maj Cav Newton Bonuma dos Santos – 2º ano da ECEME)