

# Um Pel Cav Mec Realmente Operacional

Cap Cav

SERGIO ANTÔNIO DA ROCHA AMBRÓSIO

## 1. Introdução

Na 2.<sup>a</sup> Guerra Mundial, um Comandante de Esquadrão Cav Mec americano lamentou-se de alguns aspectos, que ele julgava negativos, na organização de seus pelotões, para poder enfrentar o inimigo com maior possibilidade de sucesso.

E estes mesmos problemas de 30 anos atrás perduram em nossa Cavalaria Mecanizada.

Se houver a necessidade de combater, entraremos em ação com a mesma estrutura dos anos 40.

Na ocasião em que o Estado-Maior do Exército, após muito estudo, reorganiza nossas Unidades e G. U., gostaríamos, sem nenhuma pretensão, de sugerir, no nível pelotão, algumas pequenas transformações.

Em alguns aspectos elas seriam econômicas, porém, em todos, visam somente um aspecto: a operacionalidade do Pel Cav Mec.

E não podemos nos esquecer que a nossa Brigada de Cavalaria Mecanizada é, em parte, o resultado da junção de Pelotões de Cav Mec. Nosso Exército parece-nos ressentir da falta de centros de pesquisa, que estudem e proponham modificações e inovações, tanto técnicas como táticas. Servir no Curso de Cavalaria da AMAN nos dá essa rara oportunidade de testar nossa organização, particularmente a Cav

Mecanizada pois o Cadete de Cavalaria recebe atualmente 70% da instrução versando sobre assuntos de Cav Blindada e Mecanizada.

O programa de instrução abrange todos os tipos de operações, dando ênfase ao nível Pelotão.

A Tropa executante é de elite. Cada problema é minuciosamente estudado. Conseqüentemente as soluções propostas são geralmente práticas e operacionais.

Com isso fomos notando sérias deficiências na atual estrutura.

O que nos falta nos atuais Pel C Mec?

É o que procuraremos analisar.

## 2 — A Seção de Carros de Combate

Até meados de 1960 o Exército Americano usou a Seção de carros a dois CC.

Manuais mais modernos, filmes de instrução e documentários da Guerra do Vietnam nos mostram a Seção de carros a 3 CC.

Acreditamos que inicialmente se procurou dar a Seção CC do Pel C Mec a mesma estrutura das Seções CC dos Pel CC.

Era uma organização conhecida e funcionava a contento.

Com o decorrer dos combates, porém, verificou-se que freqüentemente, nos reconhecimentos profundos, a tropa ficava distanciada de todo e qualquer apoio terrestre. O cumprimento da missão e mesmo sua sobrevivência dependiam diretamente da sua mobilidade e potência de fogo.

Além disso ocorria que, estando o pelotão instalado em posições de bloqueio, mais de uma via de acesso apresentava-se como possível de ser utilizada pelos carros inimigos.

E nem sempre a Seção CC tem possibilidades de bater as duas de um só local. Isso deixa freqüentemente o Cmt do pelotão num dilema:

“Coloco um carro barrando cada via de acesso?”

E o apoio mútuo?

Coloco os CC barrando uma via de acesso?

E a outra?"

Temos a considerar que para o Pel C Mec a perda de 1 CC acarreta uma forte diminuição da potência de fogo e fica com uma probabilidade muito grande de ter seu outro carro destruído por falta de apoio entre eles.

Isto não acontece no Pel CC que atua como um todo, e a perda de um carro, além de não diminuir sensivelmente a potência de fogo, ainda torna possível a continuação do apoio mútuo.

Após enfrentarem este problema alguns exércitos resolveram adotar a Seção de CC do pelotão a 3 carros, com pleno êxito em combate.

Para o caso brasileiro isso se tornaria viável a curto prazo, pois inicialmente os RC Mec usariam os M 3 A1 que estão sendo recolhidos dos RCC e BCCL, não havendo aparente falta de equipamento.

A médio prazo seriam substituídos pelo carro de reconhecimento da Engesa, ocasião em que qualquer falta porventura existente poderia ser sanada.

Com as Seções de Carros a 3 carros os RC Mec poderiam lançar-se, com mais confiança, poder de fogo e condições de cumprir suas missões, afastado do grosso.

### 3 — Peça de Apoio

Atualmente a peça de apoio é conduzida em duas viaturas de 1/4 Ton com reboque.

O que acontece na prática?

Aumentam a coluna e fazem mais poeira para um pelotão que deve, na maioria das vezes agir com discrição.

São duas viaturas a mais para o Tenente controlar, com seus problemas de manutenção e suprimento.

O Cmt da Peça de apoio fica ainda com o seguinte problema: no caso de pane em uma delas fica com o morteiro fora de ação ou atuando em más condições de remuniciamento.

E não podemos esquecer que a Vtr 1/4 Ton com reboque é uma solução improvisada. O material fica mal acondicionado dentro do reboque, com os riscos daí decorrentes.

Nos estacionamentos o comandante da peça de apoio necessita de uma área relativamente grande, para que possa dispersar-se convenientemente.

Manobrar um jipe com reboque no interior de um bosque não é tarefa das mais fáceis. Isso em combate pode ser fatal e está em desacordo com uma das características do Pel C Mec que é a mobilidade. Portanto o atual sistema de duas viaturas não nos parece o melhor.

Nossa peça de apoio, para modernizar-se, tornar-se realmente operacional, deverá ser grupada em uma só viatura.

Com esse conceito em mente tentamos duas soluções: a pick-up 3/4 Ton e a Vtr de 1 Ton.

Ambas mostraram-se inadequadas, pois o excesso de peso ocasionado pela guarnição, mais a peça e sua munição, diminuiriam consideravelmente a capacidade de deslocamento através do campo e a vida da viatura. Outro problema surgido é a sua não adequabilidade interior para o transporte do material e não permitir o tiro embarcado.

Com o recebimento pelos BIB de M-113, as viaturas de 1/2 lagarta estão sendo recolhidas para recuperação.

Israel em 1967 utilizou com sucesso absoluto a velha, e por nós desprezada, Vtr 1/2 lagarta da 2.ª Guerra Mundial.

Naturalmente que se adaptaram um motor diesel e lagartas novas, ganhando assim um transporte blindado para tropa ou morteiro com grande raio de ação e baratíssimo.

Esta seria uma linha de ação mais barata e operacional pois o M-84 americano não é viável dentro do atual orçamento.

O 1.º/5.º RC Mec e o 1.º Esqd C Mec já possuem e operam com sucesso absoluto Vtr de motor diesel, equipadas com lagarta nacional.

Parece-nos que só falta um passo: a adaptação para permitir o tiro do morteiro do interior da viatura, a exemplo de Israel. Com essa medida estaríamos: economizando um motorista e uma viatura com reboque e dando à peça de apoio a mobilidade que lhe falta.

E ainda, rapidez para intervir no combate pela possibilidade de atuar embarcado, proteção blindada e uma viatura já testada em combate.

Uma indústria brasileira está produzindo viaturas blindadas. Sua VBTP está sendo entregue à tropa para testes de operacionalidade.



Fig. n.º 1

Podemos contar como certo o aparecimento da viatura para transporte de morteiro. Será uma diversificação lógica da VBTP.

#### 4 — Grupo de Combate

O nosso quadro de organização prevê para o GC do Pel C Mec um efetivo de 7 homens, constituindo apenas uma esquadra de fuzileiros.

Nada justifica a não adoção de duas esquadras de fuzileiros num GC a 9 homens.

Aumentaríamos a potência de fogo do pelotão e daríamos uma eficaz proteção aos carros pois teríamos mais fuzileiros para protegê-los.

Entre as variadas missões do GC na defesa, uma é bater as vias de acesso adequadas somente para tropas a pé. Dotando-o de uma segunda arma automática estaríamos dando melhores condições para o cumprimento de sua missão, sem prejudicar a viatura M-113 que operando com o GC a 7 homens estará com parte de sua capacidade de transporte ociosa.

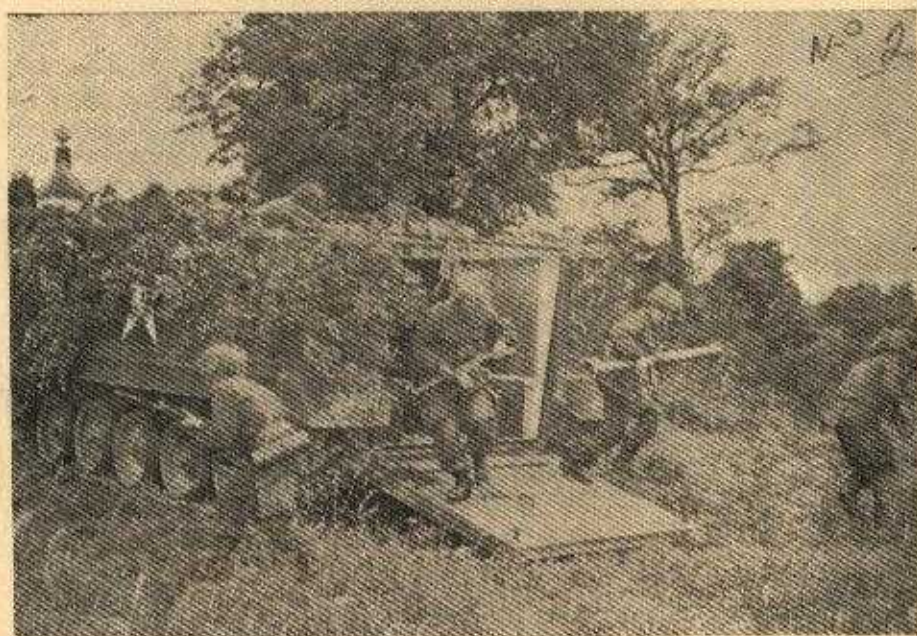


Fig. n.º 2

Outra observação que nos ocorre é a ausência do comandante do carro na atual organização.

Não havendo comandante de carro, o motorista fica sozinho na viatura quando o GC afasta-se.

Em condições de combate existem ocasiões em que, estando o GC desembarcado, o M-113 deve deslocar-se para outra posição atirando para defender-se ou com um guia à frente quando o terreno for suspeito.

É impossível ao motorista deslocar o carro e atirar ao mesmo tempo.

Com isso estaremos arriscando o M-113 à destruição por franco atiradores que poderiam ser neutralizados pela arma acionada pelo comandante do carro.

Quanto ao armamento do GC alguma coisa pode e deve ser reformulada. O lança-rojão deve ser distribuído a uma das esquadras e o lança-granada M-79 à outra. O lança-granada apresenta grande utilidade no combate em localidade, nas emboscadas e na defesa aproximada da posição de bloqueio.

Quanto ao item comunicações temos encontrado uma imensa dificuldade em atuar com o GC a partir do momento em que ele desembarca, seja para o ataque, seja para realizar o reconhecimento de uma ponte ou ocupar uma posição de bloqueio.

A inexistência de uma estação que acompanhe os homens acarreta seríssimos problemas de ligação com perda de eficiência em combate. A PRC-8 poderia suprir esta falta, pois seu alcance é proporcional ao emprego tático do GC e sua faixa de frequência compatível.

## 5 — Grupo de Exploradores

Nosso grupo de exploradores é a fração que mais sérios problemas apresenta.

Proteção blindada inexistente, potência de fogo mínima e comunicações deficientes tornam-no a fração mais vulnerável do pelotão.

O problema da proteção blindada para o GE está sendo equacionado pela indústria paulista, a pedido do Exército.

O aparecimento do CRR — Cascavel — Carro de Reconhecimento Sobre Rodas e da VBTP — Urutu fazem prever o nascimento de mais dois membros da "família de blindados" do Brasil: o transporte para morteiros derivado da VBTP é uma viatura similar ao M-114 para substituir o jipe nas patrulhas do GE.

Qualquer solução para dotar os jipes de blindagem (tentado pelos americanos no Vietnam para patrulhamento

de estradas. Não foi aprovado pois houve danos na suspensão mesmo quando reforçada) ou compra de M-114 são inviáveis.

No que diz respeito à blindagem a solução nos parece ser a de aguardar o modelo nacional.

Mesmo atuando com viaturas de 1/4 Ton o GE poderia ser mais agressivo e portanto menos vulnerável.



Fig. n.º 3

E para isso poderíamos adotar uma segunda arma automática em suas patrulhas, a exemplo do que já fazem outros exércitos, que ainda utilizam o jipe. O que observamos nos diversos exercícios realizados, é que, quando as patrulhas executam lanços, uma das viaturas faz a progressão sem o adequado apoio de fogo, pois o outro jipe leva somente um rádio e as armas individuais.

Naturalmente que a colocação de um pedestal e respectiva arma automática no jipe que já conduz o rádio irá torná-la pouco confortável.

Esse incômodo, porém, será largamente recompensado pelo aumento da potência de fogo, agressividade e apoio



mútuo eficiente, compensando assim, em parte, a falta de blindagem.

Outro aspecto interessante a abordar é o das Comunicações.

Ao realizar um reconhecimento de ponte o GE tem um procedimento padrão a adotar.

Aproxima as viaturas de maneira que as armas automáticas possam bater a ponte; desembarcam os exploradores, que levam consigo uma a.a. por patrulha. (Nota-se então a necessidade de uma 2.<sup>a</sup> arma por patrulha).

Normalmente uma equipe examina a ponte, vaus, margens e a outra dá um lança à frente procurando dar segurança na outra margem.

E aí surge o problema. Nosso GE, tal como o GC não possui rádio que possa desembarcar com os homens.

Nem sempre as viaturas-rádio podem aproximar-se das pontes ou posições de bloqueio para transmissão de informes.

Os exploradores são obrigados então a enviar mensagens ou usar bandeirolas, com todas as deficiências que estes métodos apresentam.

No seu armamento o GE deveria ser também contemplado com um lança-granada M-79, para as operações de reconhecimento de localidade. A precisão e poder de destruição desta arma fazem dela um artigo indispensável na equipagem do Grupo de Exploradores. É a arma de maior sucesso empregada pelos americanos desde a guerra da Coréia.

## 6 — Conclusão

Procuramos transmitir aos companheiros as dificuldades que encontramos no trabalho com o pelotão de Cavalaria Mecanizado.

Apresentamos sugestões para modificá-lo tornando-o operacional a curto prazo e baixo preço.

Não se pensou em momento algum em soluções empíricas e sim no que a prática nos ditou.

Como Cavalarianos orgulhosos da nossa Arma, não queremos que as novas Brigadas de Cavalaria Mecanizadas, marco da renovação, estejam fundamentadas em pelotões que mantêm a mesma estrutura desde os anos 40.

