

PLANEJAMENTO E INTEGRAÇÃO NAS OPERAÇÕES AEROMÓVEIS

Major Rob Taylor

Quando escreveu este artigo, o Major Taylor, do Exército dos Estados Unidos, servia como observador-controlador no Centro Nacional de Adestramento (National Training Center - NTC) em Fort Irwin, Califórnia. Logo depois, frequentou cursos de francês e português e foi enviado para servir na região da África Sub-Sahariana, como Foreign Area Officer. No seu retorno, tornou-se instrutor do Command and General Staff College (CGSC), em Fort Leavenworth Kansas, estabelecimento de ensino equivalente à Escola de Comando e Estado-Maior do Exército.



É comum que as unidades que vão ao Centro Nacional de Adestramento (*National Training Center - NTC*) do Exército dos Estados Unidos da América (Ex EUA) localizado em *Fort Irwin*, na Califórnia, cheguem mal preparadas para integrar o apoio da aviação às suas operações. Os comandantes dessas unidades são plenamente capazes de compreender os cinco parágrafos da ordem de operações e os utilizam durante o *briefing* de missão, mas é comum vê-los negligenciar esse formato quando transmitem suas ordens aos aviadores do Exército que vão apoiá-los. Isso faz com que os *briefings* às unidades de aviação sejam incompletos e mal estruturados, o que deixa os pilotos sem ter a visão do cenário operativo comum e dos efeitos de suas ações sobre as operações do grande comando que apoiarão.

Os comandantes terrestres conhecem as vantagens que o apoio aéreo pode proporcionar durante o combate aproximado, mas deixam de incluir os fundamentos da coordenação

com as unidades aéreas no adestramento de suas unidades. Muitos até mesmo admitiriam desconhecer o significado da expressão “integração nas operações aeromóveis”. A consequência mais comum dessa falta de familiaridade é que combatentes terrestres e tripulações das aeronaves combatem juntos, porém mal integrados, comprometendo a coordenação da missão e, portanto, atingindo resultados que ficam abaixo do ideal.

Como um importante multiplicador de força, a Aviação do Exército (Av Ex) pode fornecer aos comandantes da tropa de solo um significativo acréscimo no poder de combate – se empregada adequadamente. Os comandantes dos elementos de manobra empregam a integração nas operações aeromóveis para sincronizar as ações do apoio aéreo com a manobra que conceberam, bem como para transmitir os dados da missão aos elementos de aviação que os apoiam. Como qualquer outro elemento de apoio, os tripulantes da Av Ex também precisam de detalhes específicos para poderem agir de acordo com a intenção do comandante terrestre. Uma observação colhida no *NTC* aponta para a tendência de comandantes das tropas de solo chegarem para o adestramento sem estarem familiarizados com os fundamentos da integração nas operações aeromóveis, estando, portanto, despreparados para coordenar as ações com as tripulações da Av Ex para as missões de combate que executarão. O propósito deste artigo é enfatizar a necessidade de realizar essa familiarização, destacando sua simplicidade de execução.

OBSERVAÇÕES

A falta de integração dos meios aéreos à manobra terrestre se inicia já na fase de planejamento e perdura por toda a execução da missão. Os comandantes das tropas terrestres normalmente se esquecem de que os aviadores precisam dos mesmos dados de planejamento que são transmitidos aos seus próprios elementos orgânicos. Aí estão incluídos o enunciado da missão, o conceito da manobra, a intenção do comandante, as medidas de coordenação e controle, as ordens aos elementos subordinados e a finalidade.

Mas, ao contrário, a tendência é de que comandantes terrestres transmitam apenas uma visão geral da manobra durante o *briefing* da missão, ao invés de fornecerem-lhes todas as informações essenciais. Devido a essa falta de integração, as tripulações acabam executando missões sem detalhes fundamentais, tais como: objetivos específicos de reconhecimento, limites e localidades de interesse e o quadro horário para a execução da missão. Isso reduz a capacidade de influência da Av Ex sobre o esquema de manobra terrestre e pode causar confusão – e até fratricídio – no caso de medidas de coordenação conflitantes, sobretudo em áreas urbanas. É relativamente fácil maximizar os efeitos do apoio aéreo à manobra terrestre, bastando conduzir um planejamento apropriado da integração nas operações aeromóveis antes e durante a missão.

Observações colhidas durante vários rodízios de tropas em adestramento no NTC relatam muitos exemplos de *briefings* de integração nas operações aeromóveis realizados sem as técnicas adequadas. Em um dos casos, após ter transmitido a ordem

de operações à sua companhia, o comandante postou-se no centro do terreno reduzido cuidadosamente preparado e, dirigindo-se às tripulações que o apoiavam, repassou o conceito da missão de modo abreviado, sem incluir sua intenção e o esquema de manobra para a seção de helicópteros de ataque. Ele então prosseguiu, perguntando aos pilotos sobre suas capacidades, sem prover-lhes o enunciado da missão, a finalidade e as ordens específicas (tarefas a cumprir). Infelizmente, esse estilo de *briefing* está muito mais próximo da regra do que da exceção.

Em outra missão de adestramento, o comandante da unidade realizou seu *briefing* com o chefe dos mecânicos de voo – ao invés dos pilotos. Ainda assim, ele só disse que desejava um reconhecimento aéreo de seu itinerário para o objetivo e a proteção de sua tropa pelas aeronaves, até o final da missão. Deixou de fornecer às tripulações seu esquema de manobra, os objetivos de reconhecimento, o quadro-horário, as tarefas específicas, a finalidade e até o próprio enunciado da missão. Consequentemente, a tri-

pulação ficou sem a necessária consciência situacional quanto aos detalhes cruciais da missão. Foi somente quando o comandante do elemento de Av Ex alertou o comandante da tropa terrestre sobre a necessidade de maiores detalhes, que um *briefing* mais completo foi transmitido.

Há, por outro lado, alguns comandantes terrestres que não têm dificuldades para integrar a Av Ex às suas manobras. Durante esses mesmos rodízios, foram observados alguns bons exemplos. Em um caso que merece destaque, o comandante da tropa terrestre proporcionou um “pacote” às tripulações

Os comandantes terrestres conhecem as vantagens que o apoio aéreo pode proporcionar durante o combate aproximado, mas deixam de incluir os fundamentos da coordenação com as unidades aéreas no adestramento de suas unidades.

em apoio que incluiu uma cópia do calco da manobra e um *briefing* completo sobre seu plano de operações. Ele detalhou seu conceito de operação e o apoio que necessitava da Av Ex, com as tarefas e a finalidade específicas, bem como seu plano para o resgate de pessoal. Concluiu a transmissão de ordens solicitando que o comandante do elemento de Av Ex repetisse todo o *briefing* para ele (*brief back*) para certificar-se de que tinha compreendido sua intenção.

Em geral, a falta de coordenação com os elementos de Av Ex em apoio indica que a maioria dos comandantes terrestres não está familiarizada com os procedimentos de integração nas operações aeromóveis e que, portanto, não realiza esse adestramento em suas sedes. Familiarizá-los, equivale a aumentar significativamente sua capacidade operativa.

Fundamentos

Os procedimentos padronizados de

“O planejamento é o meio pelo qual o comandante visualiza o resultado que deseja obter, descreve como vai fazer para alcançá-lo e transmite aos seus subordinados a sua visão, intenção e decisões, concentrando-se nos resultados que espera conquistar.”

(ADRP 5-0, O Processo de Operações).

integração das operações aeromóveis permitem que os comandantes dos elementos terrestres transmitam sua intenção ao elemento de Av Ex em apoio. O primeiro desses procedimentos é a transmissão do conceito da operação, prosseguindo com a plena integração da Av Ex em todo o processo de planejamento, para que haja adequada sincronização. A fim de aumentar o poder de combate da tropa terrestre, o elemento de Av Ex deve entender completamente seu esquema de manobra e o que o comandante quer da Av Ex.

O melhor método para transmitir o planejamento aos pilotos ainda é conduzir um *briefing* no padrão da ordem de operações, com todos os seus parágrafos, na forma de um

briefing de missão aérea. O elemento de Av Ex em apoio deve ser tratado como qualquer outro elemento de manobra. Observadores que atuaram no Centro Conjunto de Aprestamento e Adestramento (*Joint Readiness Training Center, JRTC*) do Ex EUA, localizado em Fort Polk, na Luisiana, notaram que as unidades terrestres que trataram a Av Ex como se fosse um dos seus próprios pelotões de manobra eram as que melhor se saíram na integração nas operações aeromóveis. Mas, para isso, os comandantes das tropas de solo devem incluir os aviadores no processo de planejamento, fornecendo-lhes todos os detalhes da missão, incluindo a intenção e o conceito de emprego dos elementos terrestres e dos de Av Ex; suas tarefas e finalidades; os esquemas de manobra e as medidas de controle; o planejamento de comunicações; e o estado final desejado.

Antes de qualquer operação, a força-tarefa (FT) de Av Ex, juntamente com o elemento de Av Ex alocado ao Grande Comando ou à Grande Unidade e com a FT terrestre, deve definir as necessidades mínimas de informações para o planejamento, a fim de distribuir os recursos de Av Ex entre as missões específicas. Entre as necessidades mais comuns, estão o quadro-horário; os esquemas gráficos do conceito da operação e do objetivo; fotos e vídeos; prováveis zonas de embarque e de desembarque (ZPH); lista de alvos; áreas de fogo proibido/restrito; e o planejamento de comando e controle (C2). Também é necessário que os pilotos sejam informados acerca das medidas de coordenação para identificação de posições amigas, inimigas e de alvos; quem detém a autoridade para ordenar a abertura de fogo; as regras de engajamento específicas para as aeronaves; o plano de resgate de pessoal; e se há qualquer tipo de restrição ao voo (medidas de coordenação de uso do espaço aéreo).

Quanto mais informações tiverem sobre a missão, melhor será o apoio que os aviadores prestarão. Outra vantagem de uma adequada integração nas operações aeromóveis, é que o tráfico de mensagens-rádio será reduzido ao mínimo, uma vez que

os pilotos terão todos os dados necessários à sua missão, antes de decolar para cumprila. Os pedidos de missão aérea e as técnicas de *briefing* pré-missão atendem melhor a esse propósito. As necessidades mínimas de informações variarão, de acordo com o tipo de missão solicitada. Por exemplo: um pelotão de helicópteros de ataque conduzindo um apoio imediato a tropas em contato necessita de menos informações do que tripulações de helicópteros de manobra que estejam planejando um assalto aeromóvel.

O melhor método para coordenar as missões que recebam apoio da Av Ex é realizar um *briefing* sobre a ordem de operações, cobrindo todos os seus parágrafos, cuja preparação incluiu os pilotos das aeronaves recebidas em apoio. Mesmo quando o pouco tempo disponível não permita realizar um planejamento detalhado (como, por exemplo, nos pedidos de ataque em combate aproximado, recebidos por rádio), o *briefing* ainda deve incluir tanta informação quanto

possível, para que os pilotos maximizem os efeitos de seu apoio. O mnemônico MTC3ER (MTGCRD, em inglês) resume os detalhes mínimos e essenciais necessários para que os aviadores possam executar o apoio às unidades terrestres: missão; tarefa(s) e finalidade; medidas de coordenação e controle; comunicações; ensaios; e o plano para recuperação de aeronaves abatidas. A figura 1 apresenta um esquema com os elementos essenciais para a condução dos *briefings* de integração nas operações aeromóveis, para as missões com planejamento deliberado e para as missões imediatas.

Esse mnemônico permite que os comandantes de tropas terrestres transmitam os dados por rádio:

- Missão: fornecer o enunciado de missão;
- Tarefa e finalidade: especificar qual(is) tarefa(s) – e sua finalidade – cabe(m) ao elemento de Av Ex;
- Medidas de coordenação e controle: detalhar todas as medidas de coordenação e

Deliberada	Imediatas
<p>Solo-Ar:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sequência da Ordem de Operações, com todos os detalhes da missão e os ensaios - Integração plena, durante todo o planejamento e coordenação, antes da missão <p>Das tripulações para a tropa de solo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sequência da Ordem de Operações, com todos os detalhes da missão e os ensaios - Integração plena, durante todo o planejamento e coordenação, antes da missão 	<p>Solo-Ar:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Atualização da situação 2. MTC3ER 3. Localização de tropas amigas, inimigas e alvos, com descrição e identificação visual 4. Localização das ZPH e áreas de embarque/desembarque, para o caso de contingências <p>Das tripulações para a tropa de solo:</p> <p>Quantidade e tipo de aeronaves, tempo disponível na área da missão, Armto e munição disponível, capacidade para transporte de feridos, identificação visual das Anv</p>

Elementos Essenciais nos Briefings de Coordenação das OpAmv

controle pertinentes à missão. Se necessário, utilizar pontos de referência no solo, como edifícios, árvores, etc., para fornecer um cenário operativo comum aos tripulantes;

- Comunicações: transmitir todos os dados possíveis referentes às comunicações, incluindo as frequências do comandante da tropa terrestre e todos os elementos de apoio necessários;

- Ensaio: pode ser difícil quando atendendo a pedidos de apoio aéreo imediato. Nesses casos – e sempre que possível – os pilotos cotejam as ordens recebidas. Se houver mais tempo disponível, pode ser desenvolvido um ensaio de missão mais elaborado;

- Plano de Recuperação de Aeronaves Abatidas: preparar o plano para recuperar helicópteros e tripulações abatidos e pessoal extraviado.

Os comandantes das tropas de solo podem fornecer um enunciado de missão adequado aos pilotos, mesmo que muitos deles não estejam familiarizados com os pormenores operacionais das missões específicas de Av Ex. Basta que deixem claro o estado final desejado com relação a esse apoio. Para isso, a melhor solução é empregar os termos mais simples possível, como, por exemplo: “Destrua o alvo tal em tal lugar”. Uma vez que os aviadores tenham captado a intenção, poderão executar a tarefa adequadamente, contribuindo para o cumprimento da missão.

O ensaio é essencial para verificar se o comandante terrestre e a unidade de Av Ex estejam se entendendo. Ambos podem utilizar uma variedade de modalidades de ensaio, desde um simples *brief back* (*briefing* de volta) verbal, por rádio, até um ensaio completo, passo-a-passo, empregando um terreno reduzido, para assegurar que todos entenderam a missão e seus papéis para que ela seja cumprida. A realização de ensaio é

considerada crítica para a integração nas operações aeromóveis, pois pode identificar pontos conflitantes no entendimento da missão, por parte dos elementos terrestres ou aéreos.

Unidades do Exército dos EUA têm produzido significativas quantidades de documentação destacando técnicas e lições aprendidas sobre a integração nas operações aeromóveis, incluindo várias publicações do Centro de Lições Aprendidas e a Caderneta do Combatente da 3ª Divisão de Infantaria, por exemplo. Estas apresentam técnicas valiosas, disponíveis para as unidades utilizarem no seu adestramento. Um exemplo é o memento da figura 2, com

a matriz de transferência de alvo encontrado na Publicação 04-16 do Centro de Lições Aprendidas, “Cercos e Varredura” (*Cordon and Search*), de julho de 2004, páginas 111-112. Esse cartão serve como um *checklist* para a coordenação com elementos de Av Ex, fornecendo fundamentos eficazes para a integração nas ope-

Os comandantes terrestres conhecem as vantagens que o apoio aéreo pode proporcionar durante o combate aproximado, mas deixam de incluir os fundamentos da coordenação com as unidades aéreas no adestramento de suas unidades.

rações aeromóveis.

Ele inclui itens essenciais, com base na importância que têm. O procedimento de contato inicial, por exemplo, cria as condições para que a integração seja bem sucedida, alertando o comandante terrestre sobre o indicativo-rádio do elemento aéreo, o número total de aeronaves, a munição disponível, e tempo de voo disponível. A partir dele, o comandante terrestre passa a atualizar as tripulações nos itens que sejam aplicáveis à missão, como o mostrado. O memento pode ser utilizado tanto como um *checklist* para o planejamento, quanto como uma ferramenta rápida para selecionar a melhor forma de apoio de Av Ex, coordenação de fogos e outras técnicas, como mostrado na figura 2. No que

Memento para Integração das Operações aeromóveis

<p style="text-align: center;">Generalidades</p> <ul style="list-style-type: none"> - O tempo de permanência dos meios da AvEx no local de apoio é sempre limitado – use-o com eficiência. - Organize os meios de acordo com cada missão, integrando a AvEx como elemento de manobra. - Planeje a utilização dos meios aéreos na execução de todas as tarefas. - Atribua missão e finalidade específicas. - Os sistemas de armas podem causar efeitos colaterais. - Os sistemas de armas não podem diferenciar amigos de inimigos, por si só. - O planejamento não pode ser dependente da AvEx. 	<p style="text-align: center;">Missões da AvEx</p> <ul style="list-style-type: none"> - Proteção (segurança de área, vigilância, assalto aeromóvel) - Ataque (planejado, de oportunidade, de preparação, decisivo, combate aéreo aproximado). - Reconhecimento (eixo, área, zona) - Defesa <p style="text-align: center;">Tarefas táticas da AvEx:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li style="width: 50%;">- Destruir <li style="width: 50%;">- Bloquear <li style="width: 50%;">- Neutralizar <li style="width: 50%;">- Derrotar <li style="width: 50%;">- Retardar 	
<p style="text-align: center;">Emprego</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fogo direto - Rec (eixo, zona, área) - Observação - Proteção 	<p style="text-align: center;">Briefing de chegada</p> <p>Aeronaves:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Quantidade e tipos de Anv - Indicativos de chamada - Armamento embarcado - Localização atual e tempo estimado para chegada - Tempo disponível na área do objetivo - Tarefa(s) e finalidade - Medidas de coordenação 	<p style="text-align: center;">Coordenação de fogos</p> <ul style="list-style-type: none"> - Estabeleça comunicações com as Anv - Certifique-se de que as tripulações conhecem a(s) tarefa(s) e a finalidade - Conheça a localização de todas as unidades subordinadas - Transmita as informações no briefing de chegada - Assegure-se de que as regras de engajamento se aplicam a cada caso
<p style="text-align: center;">Medidas de Coordenação</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ataque aeromóvel e/ou posições de espera - Apoio de fogo aéreo - Postos de observação aéreos 	<p>Tropa Apoiada:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Unidades terrestres e indicativos de chamada - Localização e descrição do(s) alvo(s) - Localização e identificação visual das Unidades amigas - Apoio de fogo (coordenação controle) - Descrição das possíveis ameaças (não limitar-se aos sistemas AAe do Ini) - Proposta para Rlz de Ataque aeromóvel e direção provável de ataque. - Medidas de coordenação para evitar o fratricídio 	<p style="text-align: center;">Técnicas de Balizamento</p> <p>Dia:</p> <ul style="list-style-type: none"> - painéis - fumígenos - espelho sinalizador - designador laser - munição traçante <p>Noite:</p> <ul style="list-style-type: none"> - luz estroboscópica infravermelha (IV) - spotlights (comum ou IV) - apontador laser IV - designador laser - painel de combate-munição traçante <p style="text-align: center;"><i>Conheça a localização de sua unidade!</i></p>
<p style="text-align: center;">Capacidades das Aeronaves</p> <p>AH64 A/D: Instr. óticos: FLIR; câmera diurna (aumento 128X); gravador. Armto: 30mm (alcance 4Km); foguetes 2,75 (50m a 7,5 Km); Hellfire(500m a 8 Km). Configuração mais comum: 300 tiros/30mm, 4 a 8 Hellfire, 20 a 38 foguetes, total de voo= 2,5 a 3,5 horas.</p> <p>OH58D: Instr. óticos: FLIR; câmera diurna; gravador. Armto: .50 (alcance 2Km); foguetes 2,75; Hellfire(eventual). Configuração mais comum: 400 tiros/.50 +7 foguetes; total de voo= 2,5 horas.</p>		

tange à transmissão das informações, os comandantes do elemento de Av Ex e da tropa terrestre devem ser proativos, ou seja, utilizar o método “empurrar/puxar” (push/pull). Qualquer elemento que obtenha informações que interesse a outro deve “empurrá-la” para o interessado. Como exemplo, os tripulantes informam os comandantes dos comboios terrestres tão logo detectem atividade do inimigo ou obstáculos ao longo de sua rota, enquanto os comandantes dos comboios enviam relatos sobre armamento antiaéreo às tripulações, assim que identificam a ameaça. Da mesma forma, caso qualquer um dos elementos precise de uma informação específica, seu comandante deve “puxá-la”, ou seja, deve solicitá-la à fonte apropriada, até que a receba. Uma atualização contínua da situação pode ser construída com essa troca de informações.

Uma vez desdobrados em um teatro de operações, será raro que as tropas possam conduzir uma coordenação face a face com as tripulações, antes de cada missão. Na melhor hipótese, receberão um oficial de ligação da unidade aérea que os apoia, para o planejamento da missão. A situação mais comum, no entanto, é aquela na qual os elementos terrestres solicitam apoio de Av Ex por “pedidos de apoio aéreo” e informam os detalhes da missão às unidades aéreas por meio das brigadas a que estão subordinados.

As unidades enviam esses pedidos por meio do oficial de operações (S3) do batalhão, diretamente ao estado-maior da brigada, para aprovação e transmissão de ordens, sendo a coordenação necessária realizada por meio do elemento de ligação

com a divisão e com a brigada de aviação. Quando o pedido é aprovado, as unidades envolvidas complementam a coordenação como necessário. Os sistemas colaborativos de planejamento disponíveis no Posto de Comando do Futuro (CPOF, na sigla em inglês) atendem bem a essa necessidade. Outra forma de fazer ajustes ao plano é empregar oficiais de ligação, para que realizem a coordenação pessoalmente.

Em seus pedidos de apoio aéreo, as unidades terrestres devem transmitir todas as informações que puderem, sobre a missão. Isso inclui o enunciado, a tarefa e sua finalidade, as medidas de coordenação e controle, as instruções para a exploração das comunicações (IECOM), o tempo destinado aos ensaios, os planos de recuperação de aeronaves e de pessoal, a intenção e o conceito de manobra do comandante terrestre, bem como uma cópia da ordem de operações. Com isso, evita-se a perda de tempo valioso durante a execução da missão, tentando esclarecer detalhes por rádio. Este último será usado apenas para os ajustes, se necessários.

É comum que os elementos terrestres e de Av Ex tenham problemas de comunicações, durante a execução da missão. Os comandantes terrestres podem comunicar-se melhor com as tripulações se os integrarem plenamente à manobra e se ambos empregarem terminologia comum. As chances de sucesso no emprego das comunicações advêm de uma IECOM bem feita, que estabeleça meios e frequências primárias, alternativas, de contingência e de emergência, assegurando redundância para o caso de falhas.



Assalto aeromóvel com aeronaves argentinas e brasileiras no corte do Rio Santa Maria

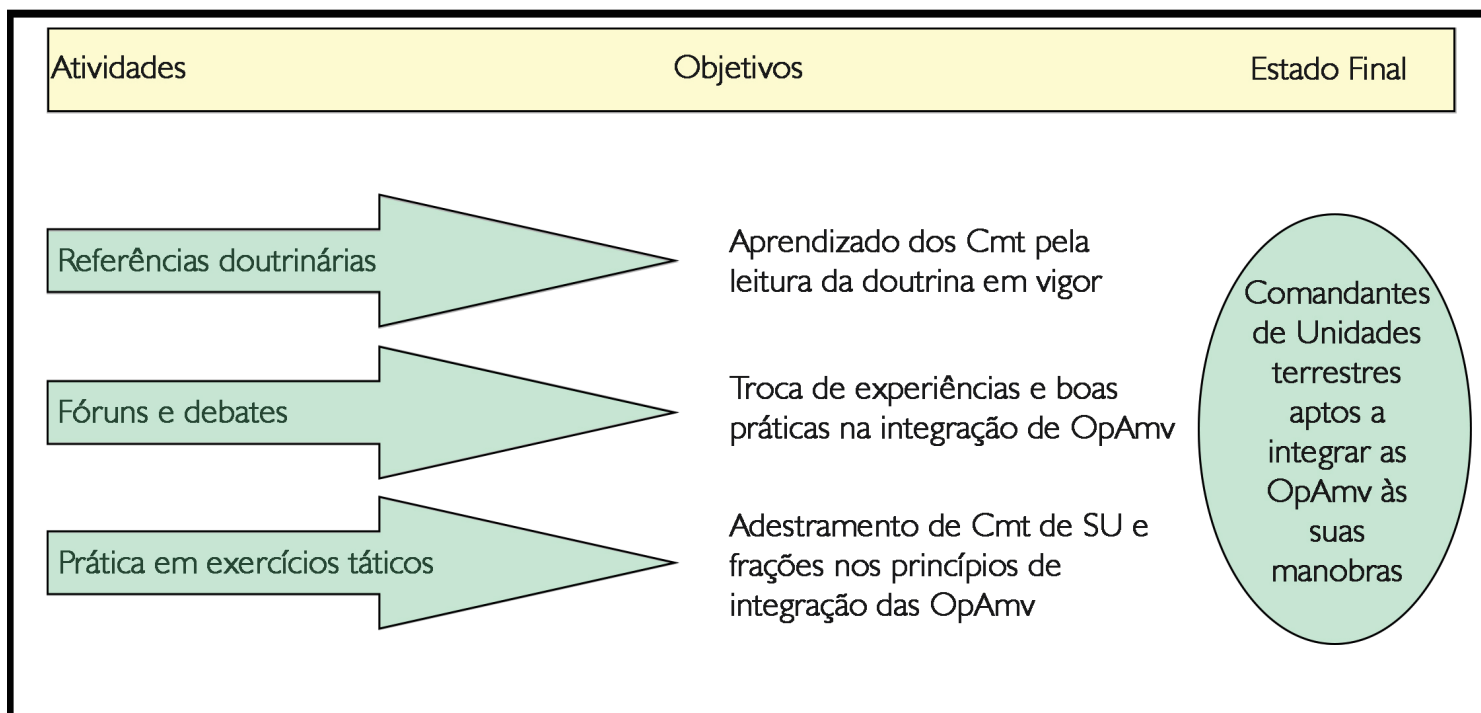
Adestrando-se para a integração nas operações aeromóveis

“Na preparação para o combate aproximado, as tarefas básicas devem ser concluídas no adestramento na sede [da unidade]”. FM 3-04.126

O momento de treinar a tropa nos procedimentos de integração nas operações aeromóveis não é no dia do conflito. Ao contrário, eles devem ser parte do adestramento normal das unidades, antes de seu emprego. Tal adestramento acabará por produzir frutos, na medida em que familiarizar os comandantes das unidades a lidar com os elementos de aviação em missões reais. A figura 3 mostra o desenvolvimento do adestramento na sede e seus objetivos.

As unidades podem adestrar alguns de seus oficiais na sequência completa das ações, do planejamento à execução e à análise pós-ação. Os comandantes terrestres irão melhorar sua compreensão acerca das

capacidades da Av Ex ao familiarizarem-se com os manuais de aviação e as publicações do Centro de Lições Aprendidas que tratam da integração nas operações aeromóveis, bem como com os procedimentos operacionais padrão e o memento da unidade aérea que os apoia. Instruções teóricas podem ser usadas para familiarizar o pessoal das unidades terrestres e de Av Ex sobre procedimentos para a integração nas operações aeromóveis, dando destaque aos dados essenciais para uma coordenação bem sucedida. Tópicos importantes incluem a estrutura e o conteúdo do briefing da missão e as capacidades dos helicópteros do Exército. Como uma base de familiarização, os comandantes de unidades devem usar os procedimentos operacionais padrão de sua unidade e um memento semelhante ao mostrado na figura 2, para assegurar-se de terem incluído todas as informações essenciais durante as instruções.



Treinamento das Unidades em suas sedes.



Obuseiros sendo helitransportados na região de Saicã, Rio Grande do Sul.

Quando os oficiais selecionados tiverem a correta compreensão do processo de integração nas operações aeromóveis, este poderá ser incluído no adestramento normal da unidade, nas diversas situações e missões treinadas. “Pistas de integração nas operações aeromóveis” também podem ser utilizadas, de modo a obrigar os comandantes a empregar as técnicas de integração nos pedidos de apoio aéreo imediato. Os benefícios do apoio de Av Ex poderão ser maximizados se o adestramento da tropa atingir os escalões mais baixos, do mesmo modo como fazemos com o treinamento de pedido de apoio de fogo indireto. Até os sargentos do pelotão devem

aproveitar as oportunidades que têm com os soldados para esse fim. Os resultados do desenvolvimento dessa competência já têm sido vistos no teatro de operações. Há relatos de pilotos estadunidenses que serviram no Afeganistão que descreveram suas experiências com soldados incorporados que foram capazes de direcionar aeronaves em missões de ataque de combate aproximado e em assaltos aeromóveis e até mesmo em solicitar ataques das aeronaves de apoio aéreo aproximado da Força Aérea. Não há dúvida de que as unidades podem melhorar suas técnicas para integração nas operações aeromóveis, incluindo-o no seu adestramento.

CONCLUSÃO

É bem provável que as unidades não disponham de tempo para coordenar com a Av Ex face a face, na zona de combate. Assim, os comandantes terrestres terão que pedir missões de apoio aéreo e acabarão tendo que conduzir a integração nas operações aeromóveis por rádio, tão logo as aeronaves

cheguem ao local. Se tiverem sido treinados nos elementos essenciais e se familiarizado com as unidades aéreas do Exército antes de irem para a missão real, esses comandantes estarão aptos a aumentar o poder de combate de suas unidades com as capacidades dos elementos da Av Ex recebidos para o combate aproximado



Aeronaves argentinas e brasileiras em operações combinadas (Operação Guarani/2014).