C 1-21

MINISTÉRIO DA DEFESA

EXÉRCITO BRASILEIRO

ESTADO-MAIOR DO EXÉRCITO

Manual de Campanha

O BATALHÃO DE MANUTENÇÃO E SUPRIMENTO DE AVIAÇÃO DO EXÉRCITO

REVOGADO

1ª Edição
2009

REVOGADO

C 1-21

MINISTÉRIO DA DEFESA

EXÉRCITO BRASILEIRO

ESTADO-MAIOR DO EXÉRCITO

Manual de Campanha

O BATALHÃO DE MANUTENÇÃO E SUPRIMENTO DE AVIAÇÃO DO EXÉRCITO

1ª Edição
2009

Preço: R$

CARGA

EM.....

REVOGADO

REVOGADO

REVOGADO

PORTARIA Nº 025-EME, DE 22 DE ABRIL DE 2009

Aprova o Manual de Campanha C 1-21 – O Batalhão de Manutenção e Suprimento de Aviação do Exército, 1ª Edição, 2009.

O CHEFE DO ESTADO-MAIOR DO EXÉRCITO, no uso da atribuição que lhe confere o artigo 113 das IG 10-42 – INSTRUÇÕES GERAIS PARA A CORRESPONDÊNCIA, AS PUBLICAÇÕES E OS ATOS ADMINISTRATIVOS NO ÂMBITO DO EXÉRCITO, aprovadas pela Portaria do Comandante do Exército nº 041, de 18 de fevereiro de 2002, resolve:

Art. 1º Aprovar o Manual de Campanha **C 1-21 – O BATALHÃO DE MANUTENÇÃO E SUPRIMENTO DE AVIAÇÃO DO EXÉRCITO**, 1ª Edição, 2009, que com esta baixa.

Art. 2º Determinar que esta Portaria entre em vigor na data de sua publicação.

Gen Ex DARKE NUNES DE FIGUEIREDO
Chefe do Estado-Maior do Exército

REVOGADO

NOTA

Solicita-se aos usuários deste manual a apresentação de sugestões que tenham por objetivo aperfeiçoá-lo ou que se destinem à supressão de eventuais incorreções.

As observações apresentadas, mencionando a página, o parágrafo e a linha do texto a que se referem, devem conter comentários apropriados para seu entendimento ou sua justificação.

A correspondência deve ser enviada diretamente ao EME, de acordo com o artigo 108, Parágrafo Único das IG 10-42 - INSTRUÇÕES GERAIS PARA A CORRESPONDÊNCIA, AS PUBLICAÇÕES E OS ATOS ADMINISTRATIVOS NO ÂMBITO DO EXÉRCITO, aprovadas pela Portaria do Comandante do Exército nº 041, de 18 de fevereiro de 2002.

REVOGADO

REVOGADO

ÍNDICE DOS ASSUNTOS

		Prf	Pag
CAPÍTULO	**1 - INTRODUÇÃO**	1-1 e 1-2	1-1
CAPÍTULO	**2 - BATALHÃO DE MANUTENÇÃO E SUPRIMENTO DE AVIAÇÃO DO EXÉRCITO**		
ARTIGO	**I** - Generalidades	2-1 e 2-2	2-1
ARTIGO	**II** - Organização	2-3 a 2-7	2-2
ARTIGO	**III** - Emprego do Batalhão	2-8 a 2-14	2-10
CAPÍTULO	**3 - COMANDO E CONTROLE**		
ARTIGO	**I** - Comando	3-1 a 3-11	3-1
ARTIGO	**II** - Estudo de Situação	3-12 a 3-14	3-10
ARTIGO	**III** - Desenvolvimento do Estudo de Situação de Logística de Aviação — 2ª Fase	3-15 a 3-20	3-12
ARTIGO	**IV** - Sincronização	3-21	3-21
ARTIGO	**V** - Documentos de Estado-Maior	3-22 e 3-23	3-21
ARTIGO	**VI** - Ligações e Comunicações	3-24 a 3-30	3-22

REVOGADO

		Prf	Pag
CAPÍTULO	**4 - O APOIO DO BATALHÃO DE MANUTENÇÃO E SUPRIMENTO DE AVIAÇÃO DO EXÉRCITO À BRIGADA DE AVIAÇÃO DO EXÉRCITO**		
ARTIGO	**I** - Comando	4-1 a 4-4	4-1
CAPÍTULO	**5 - ÁREA DE APOIO DE AVIAÇÃO**		
ARTIGO	**I** - Desdobramento	5-1 e 5-2	5-1
ARTIGO	**II** - Reconhecimento, Escolha e Ocupação	5-3 a 5-7	5-4
ARTIGO	**III** - Mudança de Área	5-8 a 5-10	5-7
CAPÍTULO	**6 - OPERAÇÕES OFENSIVAS**		
ARTIGO	**I** - Considerações Gerais	6-1	6-1
ARTIGO	**II** - Considerações por Tipo de Operação	6-2 a 6-8	6-2
CAPÍTULO	**7 - OPERAÇÕES DEFENSIVAS**	7-1a 7-4	7-1
CAPÍTULO	**8 - AÇÕES COMUNS ÀS OPERAÇÕES BÁSICAS, OPERAÇÕES SOB CONDIÇÕES ESPECIAIS DE AMBIENTE E OPERAÇÕES COM CARACTERÍSTICAS ESPECIAIS**		
ARTIGO	**I** - Ações Comuns às Operações Básicas	8-1 a 8-3	8-1
ARTIGO	**II** - Operações Complementares	8-4	8-2
ARTIGO	**III** - Operações sob Condições Especiais de Ambiente	8-5 a 8-8	8-2
ARTIGO	**IV** - Características Especiais	8-9 a 8-13	8-5
CAPÍTULO	**9 - SEGURANÇA**		
ARTIGO	**I** - Segurança da Unidade	9-1 a 9-5	9-1
ARTIGO	**II** - Segurança da Área de Retaguarda	9-6 a 9-8	9-4

REVOGADO

		Prf	Pag
ANEXO	A - MEMENTO DE ESTUDO DE SITUAÇÃO DE LOGÍSTICA		A-1
ANEXO	B - MEMENTO DE ESTUDO DE SITUAÇÃO DE LOGÍSTICA DE AVIAÇÃO		B-1
ANEXO	C - MODELO DE ORDEM DE OPERAÇÃO DO B Mnt Sup Av Ex		C-1
ANEXO	D - MEMENTO DO PARAGRÁFO 4º - ADMINISTRAÇÃO		D-1
ANEXO	E - MODELO DE MATRIZ DE SINCRONIZAÇÃO		E-1

REVOGADO

REVOGADO

REVOGADO

CAPÍTULO 1

INTRODUÇÃO

1-1. FINALIDADE

Este Manual de Campanha tem por finalidade:

a. estabelecer os fundamentos doutrinários para o emprego operacional do Batalhão de Manutenção e Suprimento de Aviação do Exército (B Mnt Sup Av Ex) adotado no Exército Brasileiro;

b. estabelecer a estrutura organizacional do B Mnt Sup Av Ex;

c. definir as possibilidades e as limitações do B Mnt Sup Av Ex; e

d. definir a forma de desdobramento e a estrutura de comando e controle do batalhão.

1-2. CONSIDERAÇÕES GERAIS

a. A Brigada de Aviação do Exército (Bda Av Ex) é o mais alto escalão de Aviação do Exército (Av Ex) no Teatro de Operações (TO). Atua de forma ampla com unidades no TO. Seus batalhões podem desdobrar-se em toda a Zona de Ação do escalão que a enquadra, normalmente a Força Terrestre do Teatro de Operações (FTTO).

b. Para apoiar essa estrutura, na logística de material de aviação, a Bda Av Ex tem como órgão de apoio o B Mnt Sup Av Ex, que, para tanto, deve contar com uma estrutura ampla e flexível.

c. Por ser o único escalão logístico de material de aviação desdobrado no TO, o B Mnt Sup Av Ex deve ser apto a fazer a integração do apoio recebido a partir

dos grupamentos logísticos, das Bases Logísticas da Zona de Administração (ZA) ou da Base de Apoio Logístico, diretamente da Zona de Interior (ZI), e destinar às unidades da Bda as parcelas devidas.

d. A característica peculiar de tratar com material de alta tecnologia pode indicar a necessidade da existência de assessores técnicos civis atuando em estreita cooperação com o efetivo militar do B Mnt Sup Av Ex.

e. Os preceitos estabelecidos neste manual baseiam-se principalmente nos princípios estabelecidos nos manuais C 100-10 – LOGÍSTICA MILITAR TERRESTRE, IP 1-1 – EMPREGO DA AVIAÇÃO DO EXÉRCITO, C 1-29 – LOGÍSTICA DE AVIAÇÃO DO EXÉRCITO e IP 1-30 – BRIGADA DE AVIAÇÃO DO EXÉRCITO.

REVOGADO

REVOGADO

CAPÍTULO 2

BATALHÃO DE MANUTENÇÃO E SUPRIMENTO DE AVIAÇÃO DO EXÉRCITO

ARTIGO I

GENERALIDADES

2-1. CONCEITUAÇÃO

O Batalhão de Manutenção e Suprimento de Aviação do Exército (B Mnt Sup Av Ex) é a unidade básica de apoio logístico de material de aviação no escalão Bda Av Ex, tendo por incumbência manter o poder de combate e a operacionalidade da Av Ex no campo de batalha.

2-2. BATALHÃO DE MANUTENÇÃO E SUPRIMENTO DE AVIAÇÃO DO EXÉRCITO

a. Missão – Proporcionar apoio logístico nas funções de manutenção, suprimento, salvamento e transporte na área específica da logística de aviação, às unidades da Bda Av Ex.

b. Designação – Orgânico da Bda Av Ex.

c. Base de Planejamento – 01 (um) para a Bda Av Ex.

d. Mobilidade – 100% (cem por cento) móvel, com seus meios preparados em contêineres modularizados para serem transportados e desdobrados por variados modais.

e. Possibilidades e limitações

(1) Assegurar o apoio de manutenção de 2º escalão às unidades aéreas orgânicas da Bda Av Ex.

(2) Suplementar a capacidade de apoio logístico de 1º escalão de material de aviação das unidades aéreas apoiadas.

(3) Desdobrar sub-área de apoio de aviação, por período limitado, para prestar apoio cerrado às OM orgânicas da Bda Av Ex.

(4) Realizar testes, calibrações e ensaios visando garantir a confiabilidade do material de aviação e a confiabilidade da operação das aeronaves.

(5) Prestar informações técnicas sobre material de aviação.

(6) Realizar o salvamento do material de aviação, para as instalações da unidade ou para a retaguarda.

(7) Remover e destruir engenhos falhados, quando reforçados por equipes especializadas, nas áreas de interesse da Av Ex.

(8) Estocar e distribuir todas as classes de suprimento de material de aviação.

(9) Instalar e operar até 03 (três) postos de ressuprimento avançados.

(10) Preparar e manobrar cargas diversas para o transporte terrestre ou aéreo.

(11) Realizar limitado apoio de suprimento aeromóvel.

(12) Receber e enquadrar reforços de outras organizações logísticas, mobilizadas ou não, a fim de aumentar a sua capacidade de apoio, quando necessário.

(13) Assegurar, com limitações, a sua própria defesa e de suas instalações.

(14) Instalar e operar um aeródromo de campanha.

ARTIGO II

ORGANIZAÇÃO

2-3. ORGANIZAÇÃO DO BATALHÃO DE MANUTENÇÃO DE SUPRIMENTO DE AVIAÇÃO DO EXÉRCITO

O B Mnt Sup Av Ex é composto por uma Companhia de Comando e Apoio, uma Companhia Leve de Manutenção de Aviação, uma Companhia de Manutenção de Aviação e uma Companhia de Suprimento e de Transporte de Aviação.

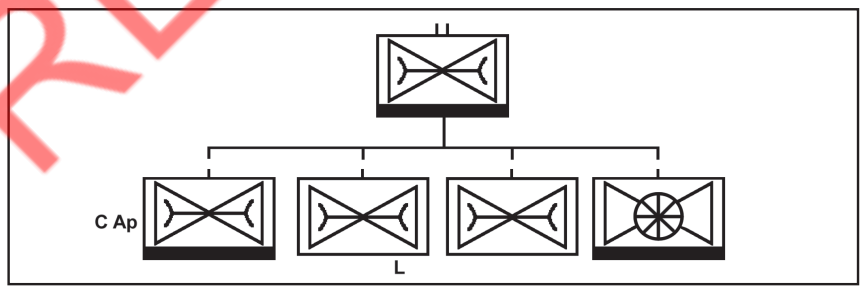


Fig 2-1. Organograma do B Mnt Sup Av Ex

REVOGADO

2-4. COMPANHIA DE COMANDO E APOIO

a. Missão – Prover os meios para a instalação e operação das comunicações e para a segurança das instalações do batalhão e do Posto de Comando (PC).

b. Organização – A Companhia de Comando e Apoio (Cia C Ap) estrutura-se em um comando e seção de comando (Cmdo e Sec Cmdo), um pelotão de comando (Pel Cmdo), um pelotão de apoio (Pel Ap), um pelotão de operações aéreas (Pel Op Ae) e um pelotão de segurança (Pel Seg). Normalmente, desdobra-se numa região central dentro da A Ap Av, a fim de instalar e operar o PC/Btl, prover o apoio logístico e a segurança do B Mnt Sup Av Ex.

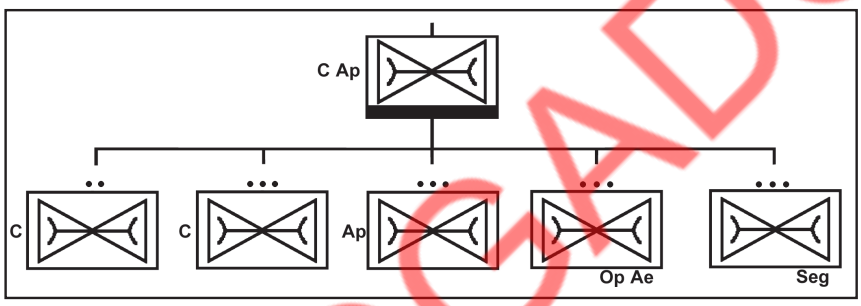


Fig 2-2. Organograma da Companhia de Comando e Apoio

c. Possibilidades

(1) Prover pessoal e material para as diversas seções de estado-maior.
(2) Instalar o PC do batalhão.
(3) Prover comunicações para o batalhão.
(4) Instalar e operar instalações logísticas de apoio ao batalhão.
(5) Executar a manutenção orgânica do material do batalhão.
(6) Desdobrar e operar o aeródromo de campanha.
(7) Fornecer pessoal para realizar vôos de manutenção.
(8) Prover segurança das diversas instalações do batalhão.

d. Comando

(1) O comandante da Cia C Ap tem as mesmas atribuições normais de qualquer comandante de subunidade incorporada, com as peculiaridades decorrentes da missão e organização da sua companhia e do material de que dispõe.

(2) Para planejar, coordenar e executar seus encargos, deverá manter estreito contato com o EM da unidade.

(3) Devido à própria natureza dos encargos que lhe são atribuídos, permanece a maior parte do tempo junto ao PC do Btl. Recebe a responsabilidade de instalação e deslocamento do PC do Btl e encargos relativos ao apoio logístico, orgânico da unidade, particularmente manutenção e transporte.

REVOGADO

(4) O Cmt da Cia determina a localização específica de todos os elementos desdobrados e o controle nos deslocamentos, conforme orientação do S4 do Btl.

e. Seção de comando – A seção de comando da Cia tem a missão de prover os meios para o funcionamento do PC da companhia e proporcionar-lhe o apoio logístico.

f. Pelotão de comando

(1) O pelotão de comando tem a missão de prover pessoal e material para a instalação e funcionamento do PC do batalhão.

(2) Estrutura-se em um comando (Cmdo) e grupo de comando (Gp Cmdo), de pessoal (Pes), de inteligência (Intlg), de operações (Op), de comunicações (Com), grupo de operações de apoio logístico (Gp Op Ap Log), de logística (Log), seção técnica (Sec Tec), e equipe de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos.

(3) O grupo de comando opera o PC, e o grupo de serviços executa o apoio logístico à Cia.

(4) Atribuições

(a) O Cmt Pel é responsável, perante o Cmt Cia C Ap, pela disciplina, instrução e administração de seu pelotão. O emprego funcional das praças, entretanto, é responsabilidade dos respectivos chefes de seção do estado-maior do batalhão. É o oficial de comunicações e eletrônica da unidade.

(b) O grupo de comando é composto pelos militares que servem diretamente ao Cmdo Btl.

(c) O grupo de pessoal é constituído pelos militares que compõem a 1ª seção do EMG do Btl.

(d) O grupo de inteligência é constituído pelos militares que compõem a 2ª seção do EMG do Btl.

(e) O grupo de operações é constituído pelos militares que compõem a 3ª Seção do EMG do Btl.

(f) O grupo de logística é constituído pelo pessoal que compõe a 4ª Seção do EMG do Btl.

(g) O grupo de operações de apoio logístico instala, mobília e opera o Centro de Operações de Apoio Logístico (COAL).

(h) A seção técnica é responsável por manter atualizada toda a documentação técnica e pela garantia da confiabilidade, relativas à manutenção de aeronaves .

(i) A seção de comunicações estrutura-se em um grupo de comando (Gp Cmdo) e um grupo do centro de comunicações (Gp C Com). O grupo de comando se subdivide em uma turma de comando e uma turma de manutenção de comunicações e eletrônica. O grupo do centro de comunicações se organiza em uma turma de centro de mensagens (Tu C Msg), uma turma de central telefônica (Tu C Tel) e uma turma rádio (Tu Rad). Sua missão é instalar, explorar e manter o sistema de comunicações do batalhão.

(j) O grupo de investigação e prevenção de acidentes aeronáutico é constituído pelos militares que compõem a seção de investigação e prevenção de

REVOGADO

acidentes aeronaúticos (SIPAAer) da unidade.

g. Pelotão de apoio

(1) O pelotão de apoio tem a missão de prover pessoal e material para o funcionamento do apoio logístico do batalhão.

(2) Estrutura-se em um Cmdo, uma equipe de suprimento (Eq Sup), uma equipe de manutenção (Eq Mnt), uma equipe de saúde (Eq Sau) e uma equipe de aprovisionamento (Eq Aprov).

(3) A organização dispõe de elementos para controlar e distribuir os suprimentos de todas as classes. O pelotão recebe os pedidos das subunidades, consolida-os e encaminha um pedido único ao comando do próprio Btl. Ao receber o suprimento pedido, reparte-o conforme as necessidades e faz a distribuição no âmbito da unidade.

(4) Atribuições

(a) O Cmt Pel Ap é o responsável, perante o Cmt Cia C Ap, pela disciplina e administração do seu pelotão. É o Oficial de Manutenção do Batalhão.

(b) O subcomandante do Pel é o almoxarife e aprovisionador do batalhão. É, também, o oficial de transporte do batalhão. No desempenho de suas funções, assessora o S4 em tudo aquilo que se refere ao controle de suprimento, particularmente de Classe I.

(c) O Gp Sup realiza o suprimento interno da unidade.

(d) O Gp Sau instala e opera o posto de socorro da unidade. Trabalha sob comando do oficial de saúde da unidade.

(e) O Gp Mnt executa a manutenção de 1º escalão do material unidade.

(f) O Gp Aprov instala e opera as cozinhas da unidade.

h. Pelotão de controle de operações aéreas e apoio ao vôo

(1) O pelotão tem a missão de desdobrar, instalar e operar o aeródromo de campanha da unidade e de realizar os vôos relacionados com a função logística manutenção.

(2) É constituído pelo comando, seção de vôo e manutenção, grupo de controle de operações aéreas e grupo de controle de vôo.

(3) Atribuições

(a) A seção de vôo de manutenção é responsável por executar os vôos necessários, relacionados com a função logística manutenção, previamente coordenados com o EM, particularmente o COAL e a Cia Mnt Av.

(b) O Grupo de Controle de Operações Aéreas, constituído por uma turma de controle de vôo, uma turma de meteorologia e uma turma de informações aéreas, participa da operação do aeródromo de campanha controlando, coordenando e prestando as informações necessárias para o pouso e decolagem de aeronaves.

(c) O Grupo de Apoio ao Vôo, constituído por uma turma de apoio de solo, uma turma de busca e salvamento e uma turma de combate a incêndio, participa da operação do aeródromo de campanha executando tarefas especiais de organização do aerodromo e proteção imediata à atividade aérea.

REVOGADO

i. Pelotão de segurança

(1) O pelotão de segurança tem a missão de prover a segurança aproximada das instalações do Btl, particularmente do PC e do aeródromo de campanha.

(2) Compreende um comandante, um grupo de comando, três grupos de combate e um grupo de apoio. O grupo de comando compõe-se da turma de comando. Cada grupo de combate é constituído de um 3º Sgt comandante, um cabo auxiliar, dois soldados atiradores e quatro soldados esclarecedores.

(3) O Cmt Pel Seg, como executante do planejamento de segurança da A Ap Av, auxilia o Cmt Cia C Ap quando da elaboração do respectivo plano.

(4) O Adjunto do Pel é o responsável pela base de fogos.

- realiza ações de combate (ofensivo e defensivo), relacionadas com a defesa aproximada da A Ap Av.

2-5. COMPANHIA LEVE DE MANUTENÇÃO DE AVIAÇÃO

a. Missão

(1) Proporcionar apoio cerrado de manutenção de 2º escalão, complementar o apoio de manutenção de 1º escalão das Unidades Aéreas Apoiadas e, quando determinado pelo Comando do B Mnt Sup Av Ex, complementar a manutenção de 2º escalão da Companhia de Manutenção de Aviação.

(2) Realizar, também, a prestação de assistência técnica e informações técnicas do material de aviação.

b. Organização

A Companhia Leve de Manutenção de Aviação (Cia L Mnt Av) estrutura-se em Comando, Seção de Comando e três Pelotões Leves de Manutenção de Aviação.

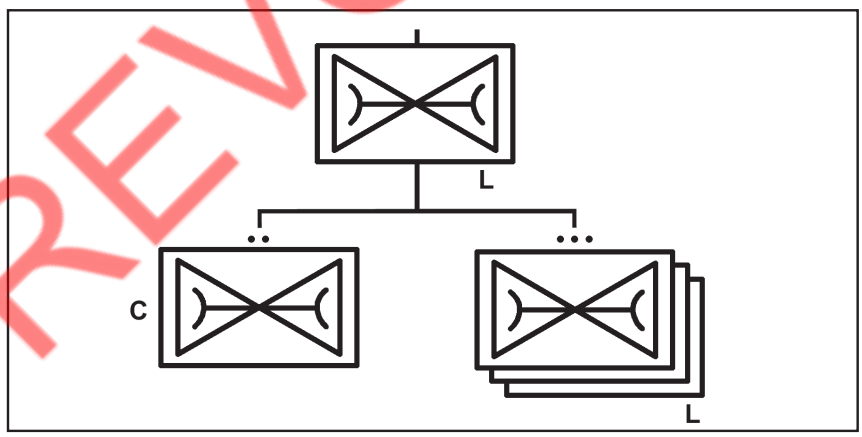


Fig 2-3 – Organograma da Companhia Leve de Manutenção de Aviação

REVOGADO

c. Possibilidades

(1) Complementar a manutenção de 1º escalão nas Unidades Aéreas Apoiadas.

(2) Atuar com a Cia Mnt Av do B Mnt Sup Av Ex em apoio ao conjunto à Bda Av Ex.

(3) Desdobrar sub-área de apoio de aviação.

(4) Instalar até um Posto de Ressuprimento Avançado (PRA), por unidade aérea apoiada, em apoio suplementar às unidades operacionais de aviação.

(5) Prestar assistência técnica do material de aviação.

(6) Enquadrar até seis pelotões leves de manutenção de aviação.

d. Comando

(1) O Cmt Cia L Mnt Av é o principal assessor do Cmt B Mnt Sup Av Ex para assuntos relativos às atividades de apoio direto às Unidades Aéreas (UA).

(2) Apresenta propostas para o emprego da companhia e de suas frações e para a localização e funcionamento da SU e das frações.

e. Emprego da companhia

(1) A Cia L Mnt Av desdobra-se na A Ap Av, mantendo nesta, além de seus órgãos de comando, os Pel L Mnt Av (exceto os elementos destacados em apoio cerrado às unidades aéreas).

(2) A Cia L Mnt Av do B Mnt Sup Av Ex desdobra no mínimo uma Sec L Mnt dos Pel L Mnt Av e no máximo um Pel L Mnt Av na área de trens das unidades de combate, empregando-os sob a forma de apoio direto ou reforço.

(3) O desdobramento da SAApAv não respeita uma dosagem básica, mas deve respeitar a possibilidade de atender a todas funções logísticas em aspectos específicos de aviação. Para tanto, a fração destacada pode ser reforçada com elementos de outras subunidades do batalhão.

(4) Os elementos da companhia não ficam em reserva: a flexibilidade na conduta do combate (como apoio às reservas) é conseguida mantendo-se meios leves de manutenção centralizados na companhia (em apoio ao conjunto); quando necessário, a totalidade ou parte desses meios poderá receber missões de atender às necessidades decorrentes da evolução do combate.

(5) O Cmt da Cia L Mnt Av deve realizar um planejamento minucioso do apoio e manter-se atento às evoluções do combate, em virtude do formato do apoio às unidades operacionais de Av Ex variar constantemente, devido às suas características de fluidez, velocidade, descentralização e mudanças de situação, de direção de atuação e de organização para o combate.

2-6. COMPANHIA DE MANUTENÇÃO DE AVIAÇÃO

a. Missão

(1) Proporcionar apoio de manutenção de 2º escalão de aeronaves e a prestação de assistência técnica e informações técnicas de manutenção.

(2) Complementar a manutenção de 1º escalão das unidades aéreas, em situações específicas, quando determinado pelo Cmt Btl.

REVOGADO

b. Organização – A Cia Mnt Av estrutura-se em um comando e seção de comando e três pelotões de manutenção de aeronaves.

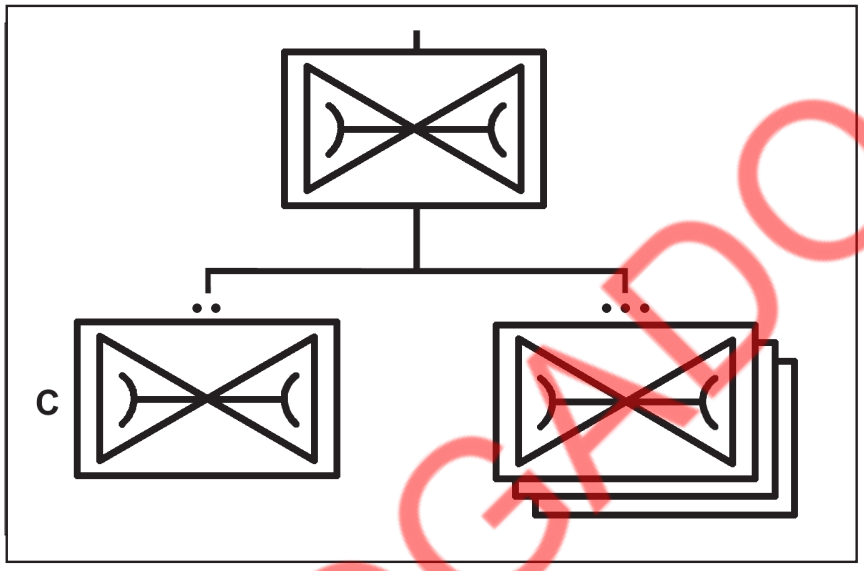


Fig 2-4 – Organograma da Companhia de Manutenção de Aviação

c. Possibilidades

(1) Complementar a manutenção de 1º escalão das unidades aéreas.

(2) Assegurar apoio de manutenção de 2º escalão às unidades aéreas orgânicas da Bda Av Ex, quando ativada a estrutura militar de guerra.

(3) Reforçar a Cia L Mnt Av sob a forma de apoio suplementar.

(4) Realizar testes, calibrações e ensaios, visando garantir a confiabilidade do material de aviação e das operações das aeronaves.

(5) Prestar assistência técnica de aviação.

d. Emprego da companhia

(1) A Cia Mnt Av desdobra-se numa faixa central, adjacente à Cia Sup Trnp Av, dentro da A Ap Av.

(2) O apoio ao conjunto no âmbito da Bda Av Ex é, normalmente, atribuído à Cia Mnt Av.

(3) Os elementos da companhia não ficam em reserva. A flexibilidade na conduta do combate (aumento da necessidade de Mnt) é conseguida por intermédio do remanejamento de elementos ou pelo apoio ao conjunto da Companhia Leve de Manutenção. Quando necessário, a totalidade ou parte desses meios poderá receber missões de atender às necessidades decorrentes da evolução do combate.

REVOGADO

2-7. COMPANHIA DE SUPRIMENTO E TRANSPORTE DE AVIAÇÃO

a. Missão

(1) Suprir a grande unidade e elementos eventualmente em reforço, nas classes II, III-A, V(M)-A e IX-A, e realizar o Trnp e Distr desses suprimentos.

(2) Exercer o controle do suprimento Classe V(M)-A.

(3) Realizar a preparação para o Trnp de Anv em aeronaves de grande porte ou Vtr.

(4) Preparar e operar um Terminal de Cargas Aérea.

b. Organização – A Cia Sup Av estrutura-se em uma seção de comando (Sec Cmdo), dois pelotões de suprimento (Pel Sup), sendo o 1º Pel responsável pelos Sup Cl III-A, Cl V(M)-A e o 2º Pel pelos Sup Cl IX- A e demais Sup Av não especificados neste manual; e um pelotão de transporte (Pel Trnp). A Cia Sup Trnp Av poderá se estruturar com seus Pelotões organizados por atividades funcionais e na dosagem eficaz para o cumprimento da missão. Os Pel serão empregados na forma de apoio que a situação recomendar.

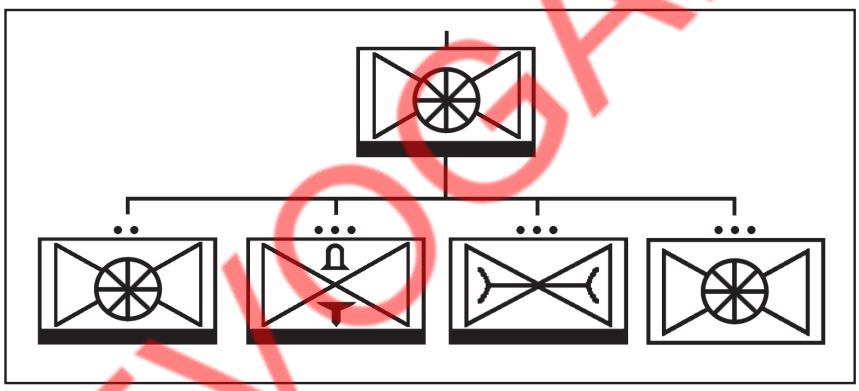


Fig 2-5 – Organograma da Companhia de Suprimento e Transporte de Aviação

c. Possibilidades

(1) Instalar e operar os P Distr Cl III-A e Cl V(M)-A na A Ap Av, e SA Ap Av Ex.

(2) Transportar a reserva orgânica da Bda Av Ex dos Sup Cl III-A, V-A e IX -A.

(3) Fornecer elementos para prestar apoio logístico suplementar em reforço às outras frações da unidade, quando da abertura de uma SA Ap Av.

(4) Preparar e realizar o transporte de cargas aéreas.

(5) Realizar o transporte do suprimento específico de Aviação, para as unidades da Bda Av Ex.

(6) Realizar a destruição de engenhos falhados de interesse da Bda Av Ex.

REVOGADO

(7) Realizar a evacuação de aeronaves.

d. Emprego geral

(1) A Cia Sup Trnp Av desdobra-se na A Ap Av da Bda Av Ex, contígua à Cia Mnt Av, onde instala o P Sup Cl III-A e Cl V(M)-A.

(2) Quando for desdobrada uma SA Ap Av, a Cia SupTrnp Av desdobra um P Distr III-A e V(M)-A nessa subárea, por intermédio de elementos em reforço à fração encarregada da S A Ap Av ou em apoio suplementar.

ARTIGO III

EMPREGO DO BATALHÃO

2-8. INTRODUÇÃO

a. O B Mnt Sup Av Ex presta o apoio logístico à Bda Av Ex por meio da realização das funções logísticas de suprimento, transporte, manutenção e salvamento.

b. O B Mnt Sup Av Ex desdobra seus meios, para o cumprimento de sua missão, em uma Área de Apoio de Aviação (A Ap Av).

c. O B Mnt Sup Av Ex é organizado, instruído e equipado para o apoio à aeromobilidade da Bda Av Ex por intermédio dos meios logísticos de manutenção, suprimento, transporte e salvamento, o que lhe dá peculiaridade de emprego.

d. Em princípio, as atividades de manutenção, suprimento, transporte e salvamento em ambiente de selva não sofrem alterações substanciais; não obstante, a constituição do B Mnt Sup Av Ex, bem como a subunidade empregada na missão de apoio revestem-se de características especiais. Cabe aqui ressaltar que as condições adversas desse meio ambiente aumentam a importância do apoio logístico, influindo consideravelmente nos planos operacionais. As operações logísticas caracterizam-se pela ampla diversidade de procedimentos, em função da região onde se desenvolvem, e nessas condições o B Mnt Sup Av Ex desempenha uma missão especial. O capítulo 8 deste manual trata das operações em selva.

2-9. FORMAS DE APOIO LOGÍSTICO

a. O apoio logístico é prestado atribuindo-se às subunidades do Btl ou às suas frações, uma das seguintes formas de apoio: **apoio ao conjunto, apoio direto, apoio por área, apoio suplementar e apoio específico**. Estas formas apresentam graus decrescentes de centralização, vinculando em maior ou em menor grau, o elemento de apoio com a OM apoiada. As características de cada forma de apoio respeitam o previsto no manual C 100-10 – LOGÍSTICA MILITAR TERRESTRE.

REVOGADO

2-10. SITUAÇÃO DE COMANDO

a. Nas situações em que o Cmt B Mnt Sup Av Ex tiver que empregar suas frações subordinadas sem poder exercer conveniente controle sobre elas, haverá necessidade de descentralizar o comando sob uma das seguintes situações:

(1) Reforço;
(2) Controle Operacional;
(3) Integração.

b. Os elementos de apoio logístico de aviação que se encontrarem nas situações de reforço, integração ou controle operacional terão suas missões de apoio estabelecidas pelo Cmdo apoiado, respeitando o previsto no manual de campanha C 100-10 – LOGÍSTICA MILITAR TERRESTRE.

2-11. ÁREA DE APOIO DE AVIAÇÃO

a. O B Mnt Sup Av Ex é uma organização totalmente móvel e apóia as unidades de Av Ex, orgânicas da Bda Av Ex, no tocante às atividades específicas de aviação referentes às funções logísticas de manutenção, suprimento, transporte e salvamento.

b. O B Mnt Sup Av Ex, normalmente, desdobra-se numa A Ap Av próxima à área de desdobramento do escalão logístico de quem receberá apoio (Ba Log/ Gpt Log), recebendo o apoio logístico não-aviação da unidade logística mais próxima, determinada pelo escalão superior, e será considerado desdobrado quando estiver com suas instalações logísticas, comunicações e sistema de comando e controle funcionando.

c. Os seguintes fatores devem ser considerados para sua localização:

(1) a manobra da Bda Av Ex;
(2) as características das prováveis áreas de desdobramento;
(3) as condições de segurança para a prestação do apoio; e
(4) a situação logística existente.

2-12. SUBÁREA DE APOIO DE AVIAÇÃO

a. Eventualmente, por curtos períodos, o B Mnt Sup Av Ex tem possibilidade de destacar elementos de apoio logístico de aviação para constituírem uma subárea de apoio de aviação (SA Ap Av), quando a Bda Av Ex decidir pelo emprego articulado de seus meios. Nesse caso, a maioria dos meios permanece na A Ap Av, apoiando o grosso dos elementos da Bda Av Ex.

b. Em princípio, quando desdobrada a SA Ap Av, o comandante do batalhão pode delegar ao subcomandante responsabilidade para a execução do apoio logístico, segurança e funcionamento das instalações desdobradas naquela subárea. Aquele fica, porém, na dependência do planejamento, controle e supervisão realizados pelo comandante, no que se refere à execução do apoio à Bda Av Ex como um todo.

REVOGADO

c. A SA Ap Av é constituída com os meios necessários ao cumprimento da missão. É integrada pelos elementos que realizam as funções logísticas em aspectos especificos de aviação.

d. Normalmente, a S A Ap Av deve ser desdobrada junto à ATUAe do B Av Ex que apóia, beneficiando-se de aspectos como a segurança existente, aproveitamento de instalações e apoio logístico não-específico de aviação.

e. A S A Ap Av será apoiada por área, no que concerne à logística de não-aviação. Tal atividade ficará normalmente sob o encargo da unidade logística orgânica do escalão da força terrestre que já apoia a unidade aerea apoiada pela S A Ap Av.

f. A S A Ap Av permanece com os vínculos de subordinação com a A Ap Av e tem como condições mais freqüentes que impõe o seu desdobramento:

(1) dificuldade de prestar apoio cerrado às unidades aereas descentralizadas;

(2) obstáculos dissociantes existentes na zona de ação ou área de desdobramento das unidades da Bda Av Ex; e

(4) outras condicionantes tais como diretriz do comandante, superioridade aérea do inimigo e necessidade de prestar apoio em profundidade.

g. Para a localização da SA Ap Av, devem ser considerados os mesmos fatores considerados na localização da A Ap Av.

h. Caberá ao Cmt do B Mnt Sup Av Ex, assessorado por seu EM, propor a localização da A Ap Av e S A Ap Av à Bda Av Ex.

2-13. MANOBRA LOGÍSTICA

a. A manobra logística no escalão B Mnt Sup Av Ex caracteriza-se pelas mudanças de A Ap Av e SA Ap Av de uma posição inicial para outra de onde possam continuar apoiando a manobra da Bda Av Ex e unidade de Av Ex isolada, respectivamente.

b. Dessa forma, a zona de reunião onde se encontra a Bda Av Ex , pronta para o emprego, pode, normalmente, vir a ser a A Ap Av inicial; e a zona de reunião onde se encontra a unidade de Av Ex isolada, a S A Ap Av, até que o limite máximo de apoio esteja prestes a ser ultrapassado.

c. Ao aproximar-se deste limite, o Batalhão deve mudar para uma nova região, previamente selecionada e reconhecida, e que atenda às condições mínimas de segurança. Nessa nova posição, o Btl pode ou não desdobrar-se integralmente.

d. Devido à capacidade do B Mnt Sup Av Ex de prestar limitado apoio aeromóvel e dependendo do material a ser transportado e do tipo de missão a ser executada, as distâncias de apoio poderão ser alongadas, sem comprometer a execução da missão.

REVOGADO

e. Nas operações de movimento que exijam deslocamentos rápidos e contínuos, é normal a permanência da maioria dos meios do Btl sobre rodas, com um desdobramento parcial no terreno. Dessa posição, o apoio é prestado até que novamente a distância de apoio esteja na iminência de se tornar inadequada, em face da operação em curso, quando então procedimento idêntico ao descrito anteriormente é realizado.

f. O deslocamento e o desdobramento do Btl são atribuições do seu comandante que, para isso, deverá coordenar tais ações com o comando da Bda Av Ex.

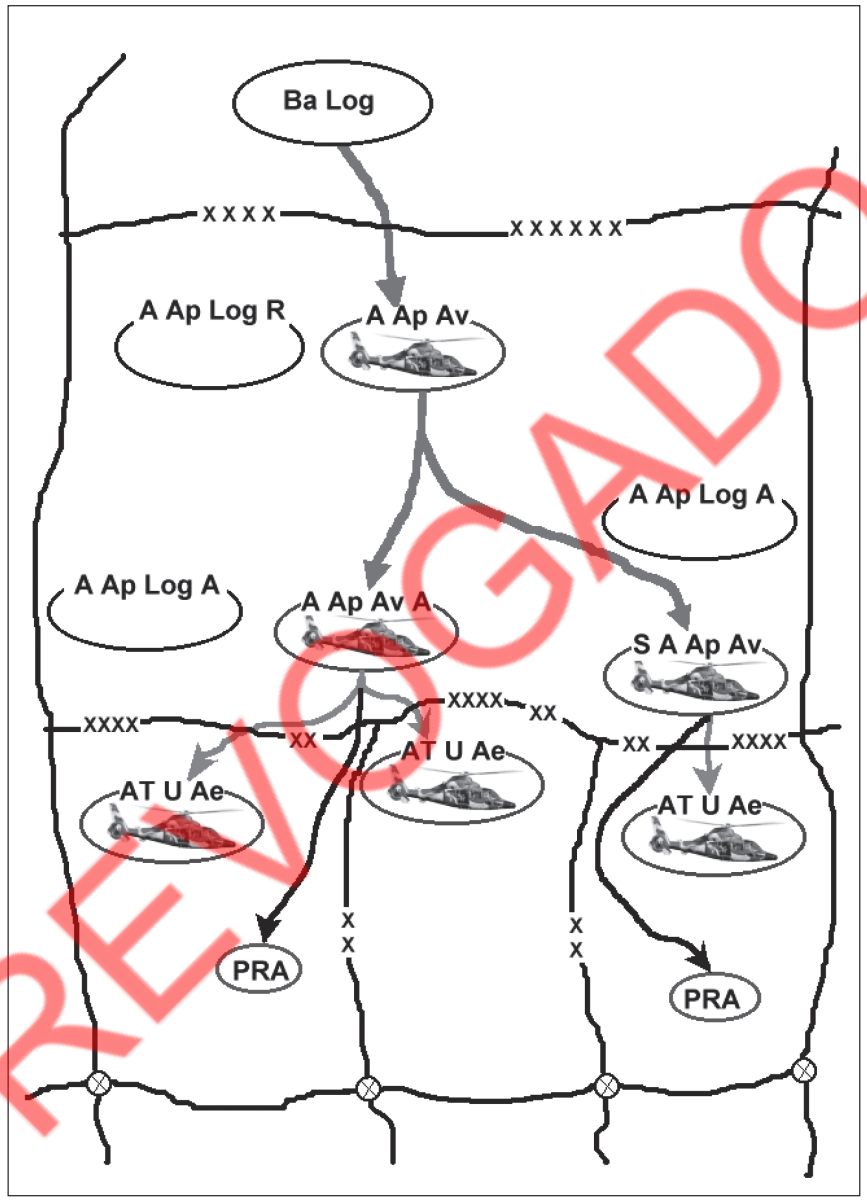
g. Em princípio, o Btl deve deslocar-se como um todo; quando isso não for possível, o deslocamento deve ser iniciado por elementos que não estejam engajados nas operações em curso, sendo o movimento realizado por escalões.

h. Para a execução da manobra logística, os seguintes aspectos devem ser considerados:

(1) a definição das missões;
(2) a localização da A Ap Av e S A Ap Av;
(3) a composição dos meios;
(4) a previsão e a oportunidade dos deslocamentos;
(5) o alcance de apoio;
(6) os limites da área de responsabilidade;
(7) a oportunidade das mudanças;
(8) a seleção dos eixos de suprimento; e
(9) as soluções alternativas.

i. Para atender às flutuações do combate, é normal a execução da manobra logística do B Mnt Av Ex por ocasião da manobra logística do escalão enquadrante da Bda Av Ex.

REVOGADO



REVOGADO

Fig 2-6. Esquema da manobra logística do B Mnt Sup Av Ex

2-14. APOIO LOGÍSTICO NO ÂMBITO DO B MNT SUP AV EX

a. Normalmente os trens do Btl são mantidos centralizados, inclusive os das subunidades, a fim de garantir a máxima flexibilidade, eficiência e possibilitar uma melhor coordenação e controle dos meios.

b. O apoio logístico no âmbito do Btl se processa da seguinte forma:

(1) apoio logístico não-aviação: para material não específico de aviação, o B Mnt Sup Av Ex recebe apoio logístico por área, definido pelo escalão que enquadra a Bda Av Ex (C 1-29).

(2) Apoio logístico aviação: como mais alto escalão logístico desdodrado no terreno, o B Mnt Sup Av Ex recebe apoio específico do Pq Mnt Av Ex, na Zl, através da estrutura logística existente, como a Base de Apoio Logístico (RM/Zl), a base Logística (RM/TO) e o Grupamento Logístico.

f. A área de trens (AT) do Btl deve localizar-se em posição central no dispositivo adotado pelo batalhão, instalando e operando um (uma):

(1) Posto de socorro (PS);
(2) Posto de remuniciamento (P Rem);
(3) Área de cozinhas;
(4) Área de estacionamento de viaturas;
(5) Área de manutenção orgânica.

m. O Capítulo 4 deste manual aborda com mais detalhes o apoio logístico interno do Btl.

REVOGADO

REVOGADO

REVOGADO

CAPÍTULO 3

COMANDO E CONTROLE

ARTIGO I

COMANDO

3-1. EXERCÍCIO DO COMANDO

a. O comandante é o responsável pelas ações e atividades da unidade. Suas atribuições incluem o planejamento, a organização, o comando, a coordenação e o controle do emprego do B Mnt Sup Av Ex. Exerce a dupla função de membro do EM especial da Bda Av Ex e de comandante de unidade.

b. Como membro do EM especial da Bda Av Ex, sua função é de assessor do Cmt Bda Av Ex, no que diz respeito à logística de aviação. Como comandante de unidade, exerce o comando do conjunto das subunidades integrantes do B Mnt Sup Av Ex e dos elementos em reforço ao batalhão, organizando, planejando, coordenando e controlando as operações das frações sob seu comando.

c. O comando é exercido por intermédio da cadeia de comando, que se estende do comandante superior ao subordinado. Por meio deste canal, o comandante exerce sua autoridade e estabelece diretrizes, missões e normas para o batalhão. O funcionamento eficiente da cadeia de comando exige que um grau suficiente de autoridade e iniciativa sejam atribuídos aos subordinados, a fim de que eles possam realizar as tarefas pelas quais são responsáveis.

d. O comandante do batalhão utiliza todos os meios disponíveis para cumprir a missão. Coordenando as atividades de suas subunidades orgânicas e de elementos em reforço ou sob controle operacional, assegura que as ações destes elementos contribuam, efetivamente, para aquele fim.

e. Após emitir sua decisão, o comandante acompanha a evolução da situação, estabelecendo um controle mais cerrado sobre a atuação de suas subunidades sem, entretanto, envolver-se em ações de menor importância, mantendo a visão do conjunto.

3-2. SUBCOMANDANTE

a. O subcomandante é o principal assessor e o substituto eventual do comandante do Btl; coordena e supervisiona os pormenores das operações e da administração, permitindo, assim, ao comandante do batalhão concentrar-se em assuntos mais importantes.

b. As suas principais atribuições são:

(1) orientação e coordenação dos elementos do estado-maior da unidade. Determina as normas de ação no âmbito do estado-maior do batalhão;

(2) verifica se a instrução da tropa está de acordo com as diretrizes do comandante do batalhão. Mantém-se a par da situação e dos futuros planos;

(3) durante a ausência temporária do seu comandante, responde por ele e age de acordo com suas determinações, devendo estar em condições de assumir o comando do batalhão em qualquer ocasião;

(4) providencia para que as informações solicitadas sejam remetidas em tempo oportuno e que sejam preparados planos de contingências futuras; e

(5) poderá ser o comandante da SA Ap Av quando da sua abertura.

c. O subcomandante permanece no posto de comando, não devendo afastar-se dele quando o comandante estiver ausente, salvo no caso em que se desloque para exercer o comando da S A Ap Av.

d.Nos deslocamentos do posto do comando, o subcomandante normalmente se desloca com o último escalão.

3-3. ESTADO-MAIOR

a. O comandante utiliza seu estado-maior (EM) para obter informações, fazer propostas, preparar estudos de situação, planos pormenorizados e ordens para o cumprimento de suas decisões, para coordenar os planos e as operações e liberá-lo de outras atividades. Deve manter uma estreita relação com os oficiais de seu estado maior, encorajando as apreciações francas e a livre expressão de idéias, mantendo esses oficiais sempre bem informados. O comandante do batalhão estabelece responsabilidades funcionais definidas para seu estado-maior. Atribui ao subcomandante a responsabilidade de dirigir e coordenar os trabalhos de estado-maior.

b. O estado-maior geral compõe-se do subcomandante, S1, S2, S3, S4, Ch COAL e Ch SIPAAer, que são os principais auxiliares do comandante.

c. O estado-maior especial do B Mnt Sup Av Ex é composto do oficial de

REVOGADO

saúde, do oficial de comunicações e eletrônica, do oficial de manutenção, oficial de munições e de defesa QBN, do oficial almoxarife e aprovisionador, do oficial de transporte e do oficial de controle de operações aéreas, podendo o comandante, conforme as necessidades, ajustar a sua distribuição.

d. Os oficiais do estado-maior especial têm acesso direto a todos os componentes do estado-maior geral para tratar de assuntos de seu interesse. O estado-maior geral mantém o estado-maior especial informado sobre os planos, diretrizes e decisões do comandante. Por sua vez, o estado-maior geral recebe informações, estudos e propostas do estado-maior especial e os utiliza na preparação de seus relatórios, estudos e planos.

e. Além das particularidades previstas neste manual, os oficiais do EM devem observar o previsto no C 101-5 – ESTADO-MAIOR E ORDENS.

3-4. OFICIAL DE PESSOAL (S1)

A 1ª Seção é chefiada pelo Oficial de Pessoal (S1), que tem responsabilidades de estado-maior relacionadas com o planejamento, a coordenação, a fiscalização e o cumprimento de funções inerentes às atividades de administração do pessoal. Normalmente, permanece no posto de comando do batalhão. As funções relacionadas com o pessoal são apresentadas a seguir.

a. Expedir instruções relacionadas com efetivos, registros e relatórios.

b. Receber e encaminhar às respectivas subunidades, o pessoal para o recompletamento.

c. Providenciar o encaminhamento dos extraviados a seus respectivos destinos e manter em dia a relação dos ausentes.

d. Realizar o controle do registro dos assuntos relativos à justiça e disciplina da unidade.

e. Manter um registro dos prisioneiros de guerra, capturados pelo batalhão, para servir de base às informações do comando, coordenando com o S2 as medidas de evacuação desses prisioneiros para o escalão imediatamente superior.

f. Informar sobre o destino a ser dado aos mortos e auxiliar na identificação dos mesmos.

g. Assegurar meios para a obtenção e manutenção de elevado estado moral da tropa.

h. Apresentar as recomendações para citações, condecorações e punições.

i. Supervisionar a distribuição e a coleta da correspondência e a escala de dispensas.

REVOGADO

j. Planejar, coordenar e fiscalizar o programa de recreação.

l. Supervisionar o comportamento, o remanejamento e o controle do pessoal, recomendando as transferências, as designações, as promoções e as classificações do pessoal.

m. Supervisionar o movimento, a organização e o funcionamento interno das instalações do posto de comando.

n. Organizar o boletim interno, supervisionado pelo subcomandante da unidade.

o. Processar a correspondência oficial, com exceção da relativa às ordens e instruções sobre as operações de natureza sigilosa.

p. Autenticar as ordens e instruções, com exceção das de operações e informações.

q. Planejar e supervisionar a execução das medidas de controle da população civil na área de influência do B Mnt Sup Av Ex.

r. Executar as funções de adjunto secretário.

3-5. OFICIAL DE INTELIGÊNCIA (S2)

A 2ª Seção é chefiada pelo Oficial de Inteligência (S2) cuja principal responsabilidade é manter o comandante e os oficiais do estado-maior plenamente informados sobre a situação, as possibilidades do inimigo, o terreno e as condições meteorológicas. Apresenta também, ao comandante, sugestões sobre as medidas de contra-inteligência. Baseado nas informações necessárias, o S2 estabelece um plano de busca para coleta de informes. Os informes, uma vez processados, são difundidos. As atribuições específicas do S2 são apresentadas a seguir.

a. Manter atualizados o estudo de situação de informações e a carta de situação, em coordenação com o S3, assegurando que os informes e as informações importantes sejam registrados no diário da unidade, preparando os sumários de informações e as partes de informações referentes aos planos, às ordens e aos anexos, bem como os relatórios sobre a situação e normas gerais de ação.

b. Preparar o plano diário de patrulhas do batalhão e o de defesa das instalações, em coordenação com o S3, auxiliado pelo Cmt Cia C Ap.

c. Preparar os planos de reconhecimento aéreo do batalhão e encaminhar aos órgãos competentes os pedidos de reconhecimento aéreo imediato ou pré-planejado.

d. Coordenar a busca de informes, por todos os elementos orgânicos ou em reforço, e difundir as informações obtidas para todos os elementos interessados,

REVOGADO

particularmente sobre o terreno e as possibilidades do inimigo em interferir na missão do batlhão.

e. Apresentar, em coordenação com o S3, sugestões sobre as medidas para manutenção do sigilo.

f. Elaborar o plano de segurança a ser executado pelo batalhão, quando em marcha, nos altos, nas zonas de reunião, na A Ap Av e nas instalações de comando e administrativas.

g. Estudar o material de aviação do exército inimigo capturado, confeccionando informações técnicas sobre o mesmo.

3-6. OFICIAL DE OPERAÇÕES (S3)

A 3ª Seção é chefiada pelo Oficial de Operações (S3), que tem responsabilidade de estado-maior sobre assuntos referentes à organização, instrução e operações logísticas. Exerce a supervisão de estado-maior sobre as atividades de assuntos civis no batalhão.

a. Responsabilidades referentes à organização

(1) Fazer o estudo continuado da organização das subunidades, apresentando sugestões ao S1 e S4 para modificações dos quadros de cargos e de distribuição de material.

(2) Propor a organização e composição de meios.

(3) Estudar os pedidos de pessoal e de material elaborados pelos S1 e S4, como assessoramento ao Cmt.

b. Responsabilidades referentes à instrução

(1) Preparar sugestões sobre as diretrizes de instrução, programas, ordens e exercícios em campanha, baseadas no plano aprovado pelo comandante.

(2) Sugerir a escolha de áreas de instrução e os meios necessários.

(3) Organizar e dirigir os diferentes cursos decorrentes da experiência de combate no âmbito do batalhão.

(4) Baseado nas diretrizes do comandante, organizar os programas de instrução; selecionar instrutores e monitores e orientar os comandantes de subunidades na indicação dos recursos humanos que devem freqüentar os cursos.

c. Responsabilidades referentes às operações

(1) Informar ao comandante sobre a situação tática e logística, ficando em condições de apresentar sugestões.

(2) Estudar as ordens de escalão superior, as ações das unidades vizinhas e unidades de apoio, a localização e as possibilidades dos elementos orgânicos e postos à disposição, as baixas e os recompletamentos, em coordenação com o S1, bem como a situação da Bda Av Ex em suprimentos e material.

REVOGADO

(3) Manter a carta de operações atualizada.

(4) Propor a localização das zonas de reunião, A Ap Av e o desdobramento da unidade, em coordenação com os demais integrantes do EM.

(5) Coordenar com o S2 as medidas de reconhecimento, no âmbito do batalhão, inclusive as missões de coleta ou busca de informações.

(6) Coordenar com o S2 as medidas de segurança a serem executadas pelo batalhão.

(7) Planejar, em coordenação com o S4, o deslocamento de tropas, inclusive dos elementos empregados, a formação e o tipo do movimento exigido. Elaborar a ordem de movimento, após aprovação do respectivo plano.

(8) Apresentar sugestões sobre o desdobramento e emprego das subunidades, após o estudo de situação e dos entendimentos com os outros oficiais do estado-maior e os comandantes de subunidades.

(9) Coordenar com o oficial de comunicações a organização do plano de comunicações, com a finalidade de manter ligações entre o comandante do batalhão, o posto de comando do batalhão e as companhias subordinadas.

(10) Coordenar as atividades de ligação, apresentando sugestões para a sua execução.

(11) Propor, assessorado pelo oficial de comunicações e S1, a localização geral do posto de comando.

(12) Elaborar a ordem de operações do batalhão para a aprovação do comandante. Após a aprovação, publicar, autenticar e distribuir a ordem, devendo supervisionar a sua execução.

(13) Transmitir as ordens e instruções do comandante do batalhão às subunidades subordinadas, auxiliando seus comandantes na interpretação das mesmas.

(14) Organizar planos para as futuras operações, de acordo com as decisões do comandante e a situação da unidade.

(15) Propor ao S1 medidas de controle da população civil, quando necessário, e restrições aos movimentos de civis em localidades e estradas que interfiram diretamente na A Ap Av.

d. Atribuições específicas do Ch COAL

(1) Planejar, coordenar, controlar e supervisionar a execução das atividades logísticas de aviação da Bda Av Ex.

(2) Levantar as necessidades referentes ao apoio logístico.

(3) Controlar a disponibilidade da frota.

(4) Controlar o fluxo de suprimentos.

(5) Supervionar o funcionamento do PCM.

(6) Preparar e difundir os planos de manutenção (diagonal de manutenção).

(7) Preparar, estudar e analisar relatórios diversos.

(8) Coordenar a realização dos seguintes vôos**:**

(a) de recebimento das aeronaves após as revisões gerais e grandes inspeções ou reparos realizados na OM, ou em outras instalações;

(b) vôos de desenvolvimento, modificação e homologação de aeronaves e seus sistemas; e

REVOGADO

(c) Demais vôos técnicos nas aeronaves que se encontram em Mnt no B Mnt Sup Av Ex;

(9) Confeccionar planos e relatórios relativos a horas de vôo, missões aéreas e aeronavegantes do B Mnt Sup Av Ex.

(10) Receber as publicações aeronáuticas.

(11) Atualizar e organizar o naterial relativo à navegação aérea.

3-7. OFICIAL DE LOGÍSTICA (S4)

a. O S4, auxiliado por um adjunto, é o responsável pelas atividades internas de suprimento, manutenção, evacuação de material, saúde, transporte e outros serviços do batalhão. Deve manter-se a par da situação tática, coordenar suas atividades com as dos demais oficiais do estado-maior e apresentar sugestões oportunas sobre os assuntos que lhe estejam afetos. Deve manter o comandante informado sobre a situação logística da unidade. Organiza o plano de suprimento do batalhão, baseado na situação tática e no plano de emprego, providencia sua difusão e fiscaliza sua execução.

b. O adjunto do S4 é o auxiliar do S4 para as atividades de apoio logístico da unidade. É também o oficial de munições e de guerra QBN do batalhão.

c. Atribuições específicas do S4

(1) Planejar e supervisionar a execução das atividades logísticas, no âmbito do batalhão.

(2) Autorizar o fornecimento dos pedidos de suprimento interno das companhias e dos elementos em reforço e supervisionar sua obtenção e distribuição.

(3) Supervisionar a instalação e o funcionamento do posto de remuniciamento, do posto de saúde, da área de manutenção e das cozinhas do batalhão.

(4) Executar os reconhecimentos ou fazer recomendações para a escolha de itinerários e locais para as instalações logísticas do batalhão.

(5) Coordenar a evacuação dos feridos, dos mortos, do material e das armas avariadas, orgânicas do batalhão, do material salvado e capturado do inimigo.

(6) Coordenar com o oficial de saúde, o S1 e o S2 do batalhão, respectivamente, as medidas relacionadas com a evacuação dos feridos, dos mortos e do pessoal inimigo aprisionado.

(7) Coordenar com o S2 e S3 o emprego dos meios de DEFAR e CD orgânicos e em reforço, quando o Btl desempenhar esse tipo de missão.

3-8. CHEFE DO CENTRO DE OPERAÇÕES DE APOIO LOGÍSTICO

a. No COAL são planejadas, coordenadas e controladas as atividades relacionadas com o apoio logístico do B Mnt Sup Av Ex às unidades da Bda Av Ex nas funções logísticas suprimento, manutenção, transporte e salvamento.

REVOGADO

b. No desempenho de suas funções, o Ch COAL deve seguir as orientações do Cmt do batalhão e manter constante coordenação com os demais membros do EM, com os Cmt das companhias, com as OM apoiadas e com o EM da Bda Av Ex.

3-9. CHEFE DA SEÇÃO DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS (SIPAAer)

Em face da necessidade peculiar da unidade, existe no estado-maior geral uma seção de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos (SIPAA) chefiada pelo oficial de segurança de vôo, que tem como atribuições específicas:

a. assessorar o Cmt nos assuntos atinentes à segurança de vôo;

b. organizar o sistema de investigação de acidentes e incidentes aeronáuticos da unidade;

c. elaborar o programa de prevenção de acidentes aeronáuticos;

d. processar os relatórios de perigo, propondo recomendações de segurança a serem adotadas;

e. realizar vistorias de segurança de vôo;

f. assessorar o Cmt U em relação ao gerenciamento de risco nas missões; e

g. realizar investigações de incidentes e acidentes aeronáuticos.

3-10. OFICIAIS ESPECIALISTAS DO BATALHÃO

a. Oficial de saúde – é o Cmt da Seç Sau, suas atribuições específicas são:

(1) propor a localização do PS do Btl e supervisionar o seu funcionamento;
(2) manter o Cmt do Btl informado sobre a situação sanitária da tropa;
(3) supervisionar a evacuação dos feridos até o posto de triagem (P Trg) do Btl ;
(4) assessorar o comandante em relação aos efeitos dos agentes QBN;
(5) propor localização do posto de saúde, no interior da área de trens (AT) do Btl;
(6) propor as normas para a execução dos primeiros socorros, para a coleta, a triagem e a evacuação dos feridos e para a prevenção de doenças.

b. Oficial de comunicações e eletrônica – é o Cmt Seç Com e Eletrônica do Btl e faz parte do estado-maior especial da unidade, devendo assessorar o Cmt em tudo que se refira às comunicações no âmbito do batalhão. As principais atribuições do Oficial de Comunicações e Eletrônica são:

(1) assessorar o comandante do batalhão e seu estado-maior sobre assuntos relacionados com as comunicações e localização do PC;

REVOGADO

(2) apresentar sugestões relativas à obtenção e recompletamento do pessoal de comunicações; e

(3) auxiliar na preparação de diretrizes de instrução relativas à exploração das comunicações.

c. Oficial de manutenção – É o comandante do pelotão de apoio. Responsabiliza-se pela manutenção orgânica e pelo levantamento das necessidades, recebimento e distribuição das peças e conjuntos de reparação (Cl II, IV, V (Armt), VI, VII, IX e X) destinados ao batalhão.

d. Oficial de munições e de defesa QBN – É o adjunto do S4, sendo responsável pela instalação e operação do posto de controle de munições do batalhão. Coopera com o oficial de guerra QBN da Bda Av Ex (adjunto do E3), naquilo que se referir ao batalhão. Auxilia o S2 na detecção e emprego de agentes químico, biológicos e nucleares na região ocupada pela A Ap Av.

e. Almoxarife e aprovisionador – É o Sub Cmt Pel Ap. Responsabiliza-se pelo levantamento das necessidades, recebimento e distribuição dos suprimentos Cl I, III e produtos acabados de outras classes, exceto V (Mun), destinados ao batalhão. Trabalha sob a supervisão do S4.

f. Oficial de transportes – É o Cmt Pel Sv/Cia Cmdo Ap. Responsabiliza-se pelo encarregado do planejamento e execução dos transportes necessários ao batalhão. Trabalha sob a supervisão do S4.

g. Oficial de controle de operações aéreas – É o Cmt Pel Ct Op Ae Ap Vôo/Cia Cmdo Ap. É responsável pela realização dos vôos de manutenção e pela instalação e operação do aeródromo de campanha. Tem ainda como atribuições:

(1) confeccionar planos e relatórios relativos a horas de vôo, missões aéreas e aeronavegantes do B Mnt Sup Av Ex;

(2) receber as publicações aeronáuticas; e

(3) atualizar e organizar o material relativo à navegação aérea.

3-11. RELAÇÕES COM OS COMANDANTES SUBORDINADOS

a. Elementos orgânicos

(1) Os comandantes das companhias orgânicas do B Mnt Sup Av Ex são assessores do comandante e do estado-maior do batalhão nos assuntos que dizem respeito ao emprego de suas subunidades.

(2) As relações do comandante do batalhão com os comandantes dos elementos diretamente subordinados podem ser diretas ou por meio do estado-maior. São realizadas inspeções e visitas informais à tropa. Essas ações visam melhorar a confiança, o respeito, a lealdade e o entendimento e, ao mesmo tempo, dão ao comandante um conhecimento imediato da situação tática e logística da unidade.

(3) Os Cmt Cia L Mnt Av, Cia Mnt Av e Cia Sup Trnp Av executam as atividades logísticas de aviação da Bda Av Ex sob a supervisão de estado-maior do Ch COAL do Btl.

REVOGADO

(4) O comandante da Cia Cmdo Ap desempenha as funções de comandante do PC e dos trens do batalhão.

b. Elementos não-orgânicos

(1) Os comandantes dos elementos em reforço ou sob controle operacional são assessores do comandante e do estado-maior do batalhão nos assuntos que dizem respeito ao emprego de suas frações.

(2) Os elementos em reforço estão sujeitos às decisões do comandante do batalhão. As relações do comandante do batalhão com esses elementos são as mesmas mantidas com as subunidades orgânicas.

(3) Elementos sob controle operacional – Quando um elemento é posto sob cumprimento de missões ou tarefas específicas e, normalmente, limitadas, exclui a autoridade para empregá-lo separadamente, assim como o seu controle administrativo.

ARTIGO II

ESTUDO DE SITUAÇÃO

3-12. GENERALIDADES

a. O estudo de situação de logística é um processo lógico e continuado de raciocínio pelo qual o comandante ou um oficial de estado-maior do B Mnt Sup Av Ex considera todas as circunstâncias que possam interferir no cumprimento da missão.

b. Deve seguir uma seqüência lógica e ser realizado de forma objetiva. Na prática, os mementos são obedecidos em linhas gerais, desenvolvendo-se o trabalho mentalmente.

c. As condições das operações modernas exigem que o estudo de situação de logística de aviação seja aprofundado, acurado e contínuo.

d. A velocidade e o dinamismo crescentes no campo de batalha impõem decisões rápidas e oportunas. Os dados necessários são colhidos de muitas fontes, devendo ser selecionados os que são pertinentes à decisão a ser tomada.

e. O estudo detalhado, por escrito, deve ser encarado como uma ferramenta que deixará o oficial de logística de aviação em condições de responder prontamente aos planejamentos relativos à previsão e à provisão dos meios necessários ao cumprimento da missão.

3-13. ESTUDO DE SITUAÇÃO DE LOGÍSTICA DE AVIAÇÃO

a. O estudo de situação de logística é realizado em duas fases. Na primeira fase, o comandante do B Mnt Sup Av Ex atua como oficial do estado-maior especial da Bda Av Ex. Na segunda fase, desenvolve-o junto ao seu estado-maior, no âmbito do B Mnt Sup Av Ex.

REVOGADO

b. Como oficial do estado-maior especial da Bda Av Ex,na primeira fase do estudo de situação de logística, o comandante do B Mnt Sup Av Ex é o assessor do Comandante da Brigada de Aviação do Exército. Nesse caso, ele procura, particularmente, estabelecer as influências de ordem tática que os diversos fatores da decisão, sob o ponto de vista da logística, acarretam na missão e na manobra da Bda Av Ex. Nessa fase, sua participação está relacionada à montagem, análise e seleção das linhas de ação do escalão apoiado, quanto aos aspectos de viabilidade e de melhores possibilidades de apoio logístico de aviação à manobra tática. Nesse trabalho, relaciona dados importantes para o cumprimento da missão do B Mnt Sup Av Ex.

c. Como comandante do batalhão, na segunda fase do estudo de situação de logística, realiza o estudo junto ao seu estado-maior. Nessa fase, os trabalhos visam ao planejamento da manobra logística do B Mnt Sup Av Ex para o apoio da manobra tática da Bda Av Ex e à solução de problemas de apoio logístico ou de trabalhos de natureza técnica.

d. Embora realizado em duas fases, o processo de análise é o mesmo e os fatores analisados, em grande parte, são comuns. Dessa forma, o estudo de situação de logística será facilitado, particularmente na análise dos seus aspectos comuns.

e. O planejamento do B Mnt Sup Av Ex deve equacionar o cumprimento da missão de apoio, que é de natureza técnica e específica, sem deixar de levar em conta a manobra tática dos elementos apoiados.

3-14. SISTEMÁTICA DO ESTUDO DE SITUAÇÃO DE LOGÍSTICA DE AVIAÇÃO

a. A missão da GU influi sensivelmente na orientação do estudo de situação de logística. As linhas de ação que o B Mnt Sup Av Ex venha a adotar devem estar em condições de apoiar, eficientemente, a manobra da força apoiada.

b. O estudo de situação de logística pode assumir aspectos diferentes, conforme a missão da Bda Av Ex e, particularmente, conforme a ocasião em que é feito, exigindo, por vezes, uma adaptação para atender os casos particulares.

c. Os prazos disponíveis e a experiência adquirida podem permitir a realização de um estudo de situação de logística simplificado. Na sua continuação, após iniciadas as operações, apenas certos fatores sofrem ligeiras alterações, sendo considerados, neste caso, somente os aspectos que possam influenciar o emprego do B Mnt Sup Av Ex na nova situação.

d. Tão logo o comandante do batalhão tenha ciência de uma nova situação, imediatamente inicia o estudo correspondente. Se não houver conhecimento das linhas de ação da tropa apoiada, procede ao estudo dos fatores que independem daquelas linhas de ação, a fim de que, quando o comandante da Bda expuser suas linhas de ação, tenha condições de, rapidamente, informar qual a que pode contar com melhor apoio do B Mnt Sup Av Ex.

REVOGADO

e. O comandante da Bda Av Ex pode decidir sem consultar o comandante do batalhão. De qualquer forma, após essa decisão, o estudo de situação de logística de aviação será orientado para continuar a apoiar eficazmente a manobra adotada pelo comandante da força apoiada.

f. O estudo de situação de logística – 1ª fase – segue o memento constante do Anexo A deste manual e deve concluir indicando: se, sob o ponto de vista logístico, a missão da Bda Av Ex pode ser cumprida; a linha de ação que pode contar com o melhor apoio logístico de aviação; os inconvenientes, sob o ponto de vista logístico, apresentados pelas linhas de ação não relacionadas como a que melhor pode contar com o apoio; os principais problemas e restrições, com respeito ao B Mnt Sup Av Ex, que devem ser levados ao conhecimento do comandante da Bda Av Ex, com as respectivas propostas específicas para a solução de tais dificuldades; outras conclusões que se façam necessárias.

g. O estudo de situação de logística — 2ª fase – desenvolve-se por meio de uma reunião do estado-maior, em lugar conveniente, sob a direção do comandante do B Mnt Sup Av Ex.

ARTIGO III

DESENVOLVIMENTO DO ESTUDO DE SITUAÇÃO DE LOGÍSTICA DE AVIAÇÃO – 2ª FASE

3-15. GENERALIDADES

a. O comandante do B Mnt Sup Av Ex realiza seu estudo de situação com um método baseado no método do estudo de situação do comandante tático, no qual algumas modificações se apresentam, para permitir um exame de todos os fatores relacionados com o apoio logístico de aviação à operação.

b. Este artigo tem por escopo fornecer orientações para a utilização do memento do estudo de situação do Cmt B Mnt Sup Av Ex.

c. O presente estudo foi elaborado segundo o preconizado no Artigo V do Anexo B do Volume II do C 101-5 – ESTADO-MAIOR E ORDENS.

3-16. MISSÃO

a. A missão geral do Cmt do B Mnt Sup Av Ex é, normalmente, apoiar as operações da Bda Av Ex, sendo estabelecida em ordens e instruções do Esc Sp.

b. A análise da missão comporta a reunião das informações sobre a situação e as condições de combate vigentes e a formulação de hipóteses lógicas sobre aquilo que ainda não é informação. Ao seu término, deve-se saber exatamente o que o batalhão vai realizar e o Cmt deve apresentar ao seu estado-maior uma diretriz para a continuação do estudo de situação de logística de aviação.

REVOGADO

c. Interpretação da missão e da intenção do Esc Sp

(1) O comandante do B Mnt Sup Av Ex, quando do recebimento da sua missão, precisa obter o perfeito entendimento da missão da força enquadrante e da intenção com que o comandante pretende cumpri-la.

(2) Essas informações devem ser transmitidas ao EM.

d. Interpretação da missão e da intenção do Esc Log Sp

(1) O comandante do B Mnt Sup Av Ex necessita conhecer a intenção do comandante do escalão logístico que o apóia, de modo a melhor planejar sua manobra logística. Deve-se considerar que o Pq M Av Ex, na ZI, e os escalões logísticos da FTTOT apoiarão o batalhão na logística específica de aviação, permitindo ao B Mnt Sup Av Ex cumprir sua missão. A unidade dever ser, ainda, apoiada na logística comum, permitindo-lhe sobreviver como OM.

(2) Essas informações devem ser transmitidas ao EM.

e. Enunciado – a missão do B Mnt Sup Av Ex será apoiar a manobra da Bda Av Ex. A descrição desta manobra é, normalmente, retirada da ordem de operações do escalão superior, em seus parágrafos 2º e 3º, e do calco de operações. Pode, também, ser retirada de ordens fragmentárias, informações e instruções recebidas (verbais ou escritas).

f. Finalidade – é o "para quê" da missão. Normalmente, a finalidade da missão do batalhão será permitir ao Esc Sp o cumprimento de sua missão, a qual é extraída do parágrafo 2º da O Op do Esc Sp.

g. Ações a realizar

(1) São apresentadas as ações que impliquem em movimentação e articulação dos meios da unidade. Essas ações podem ser impostas (expressamente constantes da O Op do escalão superior ou de ordens recebidas) ou deduzidas (embora não tenham sido impostas, são imprescindíveis para o cumprimento da missão).

(2) Normalmente, as ações a realizar do B Mnt Sup Av Ex são definidas conforme se segue.

(a) Apoiar a Bda Av Ex – engloba as ações de deslocar, desdobrar, reunir os meios e realizar a defesa de suas instalações (A Ap Av, SA Ap Av ou outras instalações, conforme o caso).

(b) Ficar ECD apoiar – quando não está definida a ação futura da Bda Av Ex ou não está definida a participação do B Mnt Sup Av Ex na ação futura do Esc Sp.

h. Seqüência das ações – São enunciadas ações impostas e deduzidas na sua ordem de realização. As ações simultâneas deverão ser enunciadas por ordem de importância, assim como as de difícil definição no tempo, que serão listadas ao final.

i. Condições de execução

(1) Devem ser considerados as imposições do Esc Sp e os prazos disponíveis para o cumprimento da missão, sendo confeccionado um quadro-horário, a ser difundido para todos os elementos subordinados, juntamente com

REVOGADO

a ordem preparatória ou ordem de alerta emitida pelo comandante.

(2) Devem ser observados também os limites da zona de ação, a profundidade da operação, as distâncias para os órgãos de apoio logístico do Esc Sp e outros aspectos julgados importantes para o cumprimento da missão, tais como desdobramento da Bda Av Ex, localização atual do B Mnt Sup Av Ex, forma de desdobramento ou forma de apoio.

j. Conclusão – no final da análise da missão, o EM, sob coordenação do subcomandante do B Mnt Sup Av Ex, submete ao comandante uma proposta do novo enunciado, que deve conter a finalidade, todas as ações a realizar (impostas e deduzidas), na seqüência em que serão executadas.

l. Diretriz de planejamento

(1) É expedida após a análise da missão pelo Cmt, a fim de auxiliar seu EM na consecução do estudo de situação. Esta diretriz deve conter:

(a) novo enunciado (aprovado);

(b) intenção do Cmt - é a sua visão pessoal a respeito do apoio a ser conduzido, explicitando o porquê da operação e o que ele espera obter com mesma. Pode também incluir a situação em que os elementos subordinados chegarão ao final da operação, facilitando operações futuras. Não tem forma definida, englobando um número variável de detalhes; e

(c) orientações ao EM abordarão os aspectos importantes para a localização de instalações (apoio cerrado, continuidade do apoio, segurança de fluxo, segurança de instalações, etc.), o desenvolvimento das funções logísticas inerentes ao B Mnt Sup Av Ex (prioridades, desdobramento dos meios), imposições do Esc Sp, prazos para o cumprimento da missão (hora do recebimento da missão da ordem, dispositivo pronto, início da missão, duração prevista da missão) e outros fatores preponderantes julgados pertinentes.

(2) O Cmt deve expedir, ainda, uma ordem de alerta ou preparatória, a fim de permitir que os escalões subordinados realizem seu estudo de situação de maneira simultânea e concorrente em todos os níveis de planejamento.

3-17. SITUAÇÃO E LINHAS DE AÇÃO

a. Este parágrafo tem como finalidade a análise da situação e a montagem das L Aç para o cumprimento da missão. Para tanto, são levantados e analisados todos os aspectos e fatos ligados à região de Op, ao inimigo e aos nossos meios, deduzidos seus efeitos sobre o apoio e estabelecidas hipóteses que possam influir na montagem das L Aç.

b. Considerações que afetam as possíveis linhas de ação

(1) Operações a apoiar - neste item, o S3 considera a natureza das operações a apoiar, bem como o dispositivo, a composição, os efetivos e as necessidades especiais peculiares da Bda Av Ex, com vistas a determinar os fatores que poderão influir na missão de apoio.

(a) Natureza das operações a apoiar – esses dados, normalmente, são extraídos do conceito da operação. O(s) tipo(s) de operação(ões) aeromóvel(is)

REVOGADO

principal(is) a ser(em) executada(s) permitirá(ão) que as necessidades de apoio logístico sejam estimadas.

(b) Força apoiada – é considerado o dispositivo dos batalhões de aviação do exército da Bda Av Ex, incluindo o inicial e os subseqüentes, de acordo com a evolução das operações e/ou fases da campanha operacional ou manobra tática. São abordados, ainda, a composição, os efetivos a apoiar, material e peculiaridades do apoio, missão tática e operações futuras da Bda Av Ex.

(c) Necessidades especiais – neste subitem, são estudados os equipamentos, ferramentas e oficinas especiais, o apoio a outras forças, o apoio a civis, refugiados, deslocados e evacuados, o apoio de outros elementos para facilitar o cumprimento da missão, as coordenações para eventuais alterações no fluxo logístico e outros aspectos necessários.

(2) Características da região de operações – neste item, o S2 realiza uma apreciação sucinta dos fatores do terreno e das condições meteorológicas e dos efeitos desses sobre o apoio de aviação.

(a) Base de dados dos aspectos conhecidos – reunião de todas as informações disponíveis, a partir de todas as fontes e sob todas as formas.

(b) Terreno – neste momento, são levantados os conhecimentos necessários ao Ap Av, sendo realizada a análise e a elaboração de calcos com os aspectos gerais do terreno.

1) Análise do terreno

a) Rede de transportes – são analisadas as vias de transportes quanto à orientação (penetrantes e rocadas), articulação (ligação com outros eixos penetrantes), capacidade e velocidade permitida.

b) Regiões favoráveis ao desdobramento - de acordo com as diretrizes do Cmt e do Esc Sp, são selecionadas, preliminarmente, regiões favoráveis para o desdobramento do Btl Mnt Sup Av Ex (A Ap Av, SA Ap Av, PRA) e estudadas suas cobertas e abrigos, circulação interna, consistência do solo, existência de vegetação e água, áreas favoráveis à instalação de aeródromo de campanha e outros aspectos julgados relevantes.

c) Pontos críticos, obstáculos e regiões de passagem obrigatória - estes acidentes do terreno são estudados, tendo em vista, principalmente, o aspecto segurança, sendo considerados favoráveis ao fluxo de apoio, os eixos onde é menor a incidência desses acidentes.

d) Recursos locais - neste levantamento, serão determinados os possíveis recursos existentes passíveis de aproveitamento para o apoio logístico, tais como construções (cidades, vilas e povoados), hospitais, postos de saúde, farmácias, oficinas, depósitos, postos de abastecimento, fornecimento de combustível de aviação, grandes mercados, meios de transporte, mão-de-obra local, água, energia elétrica, campos de pouso, portos, terminais, locais de transbordo, zonas de pouso de helicópteros (ZPH) e outros. Serão levantadas, ainda, as formas de utilização e indenização por sua utilização.

e) Terreno favorável ao emprego das pequenas frações inimigas - devem ser levantadas as faixas de infiltração, áreas de homizio para guerrilheiros e outras regiões que favoreçam o emprego de pequenas frações, a pé ou infiltradas por um meio qualquer, contra Inst Log e fluxo de apoio.

REVOGADO

2) Elaboração de calcos dos aspectos gerais do terreno - caso seja necessário, um ou mais calcos poderão ser confeccionados para a integração posterior com outros aspectos estudados. Informações distintas poderão ser reunidas num só calco.

(c) Condições meteorológicas

1) Elementos meteorológicos:

a) crepúsculo (nascer e pôr do sol);

b) fases da lua (destacando períodos favoráveis ao vôo noturno); e

c) condições atmosféricas (relativas às atividades aéreas)

2) Elaboração de calcos dos efeitos das condições meteorológicas - caso seja necessário, calcos ou cartas de informações meteorológicas aeronáuticas poderão ser confeccionados para a integração posterior com outros aspectos estudados.

(d) Integração do terreno com as condições meteorológicas – por intermédio da confecção de um calco único, serão integradas as informações obtidas anteriormente, refletindo os efeitos das condições meteorológicas sobre o terreno.

(e) Efeitos do terreno e das condições meteorológicas sobre o Ap Av - devem ser analisadas as implicações desses efeitos sobre o apoio de aviação, o desdobramento e o fluxo logístico. Caso o terreno e as condições meteorológicas permitam o emprego de agentes QBN pelo inimigo, as implicações logísticas também devem ser levantadas.

1) Funções Logísticas

a) Transportes – integrar as condições das vias com condições atmosféricas e a luminosidade e concluir sobre os melhores horários para o transporte e estimar a velocidade média em cada via. Definir a possibilidade de eventual suprimento aéreo às unidades aéreas. Concluir, ainda, sobre quais as vias mais adequadas para se constituírem em eixos de suprimento.

b) Manutenção – analisar os efeitos das condições das vias de transporte sobre os meios e do terreno e das condições meteorológicas sobre o material em geral. Definir a capacidade de executar a manutenção dos meios de aviação sem a necessidade de instalações específicas, de acordo com a situação e previsões meteorológicas.

c) Suprimento – avaliar os acréscimos de itens de suprimento, decorrentes dos efeitos do terreno e das condições meteorológicas sobre o desgaste do material.

d) Salvamento – avaliar a disponibilidade e a localização dos meios disponíveis para a execução das atividades relacionadas ao B mnt Sup Av Ex, particularmente quanto aos meios de içamento, não existentes no batalhão.

e) Recursos Humanos (não é considerada função logística do B Mnt Sup Av Ex) - necessidades de equipamentos especiais, modificações nas quantidades de suprimento necessário, maior necessidade de repouso, recuperação, recreação e outros.

f) Saúde (não é considerada função logística do B Mnt Sup Av Ex) - incidência de determinadas doenças endêmicas ou epidêmicas, implicando

REVOGADO

modificações no número de leitos, norma de evacuação (N Ev), necessidade de suprimento próprio e outros.

g) Engenharia (não é considerada função logística do B Mnt Sup Av Ex) - efeitos sobre as condições das vias e instalações, exigindo maior ou menor trabalho de Eng.

2) Desdobramento logístico – neste momento, o planejador pode concluir quanto às regiões mais favoráveis ao desdobramento das instalações, eixos e pontos críticos, recursos locais e aspectos de segurança.

(3) Situção do inimigo - o Cmt considera as possibilidades do inimigo que constituem ameaça para o apoio de aviação. É de especial importância a localização e a forma de atuação da Art, da F Ae, da Av Ex, das forças irregulares e de operações especiais e das unidades de GQBN. Este estudo deve visar a conclusões sobre a influência do Ini na segurança dos deslocamentos e desdobramentos.

(4) Necessidade de Apoio - baseado nos itens anteriores, o Cmt fará a estimativa das necessidades de apoio a satisfazer para cada função logística de sua responsabilidade.

(5) Nossa Situação – neste item, o Cmt considera os aspectos da situação amiga que proporcionam bases para a identificação de dificuldades ou facilidades para o Ap Log.

(a) Situação logística – o Cmt inicia o estudo desse item pela localização das instalações logísticas e das condições de Ap do Esc Sp, passando para a localização das instalações logísticas vizinhas. Posteriormente, analisa-se cada função logística para apoiar a missão.

1) Suprimento – situação das dotações, facilidades ou dificuldades de obtenção, recebimento, armazenamento ou distribuição, restrições e diretrizes impostas pelo escalão superior, horários de abertura e fechamento das instalações e outros.

2) Transporte – disponibilidade de meios orgânicos e não-orgânicos (terrestres, aéreos, aquáticos e dutoviários), EPS, distâncias de apoio, velocidades e outros.

3) Manutenção – dados sobre a capacidade de homem-hora e as necessidades de manutenção, índices de disponibilidade, equivalentes de manutenção, disponibilidade de meios de evacuação de material e outros.

4) Salvamento – capacidade dos meios disponíveis, pessoal especializado e possibilidade de acionamento de meios por intermédio do Esc Sp.

5) Saúde - apesar de não ser função logística exercida pelo B Mnt Sup Av Ex, o batalhão deve levantar suas próprias necessidades para verificar a possibilidade de apoio pelo escalão superior.

6) Recursos Humanos – apesar de não ser função logística exercida pelo B Mnt Sup Av Ex, o batalhão deve levantar suas próprias necessidades para verificar a possibilidade de apoio pelo escalão superior.

7) Engenharia - apesar de não ser função logística exercida pelo B Mnt Sup Av Ex, o batalhão deve levantar suas próprias necessidades para verificar a possibilidade de apoio pelo escalão superior.

(b) Situação tática do B Mnt Sup Av Ex - neste subitem são

REVOGADO

considerados a localização e o dispositivo interno da OM, sua amplitude de desdobramento, elementos destacados, reforços recebidos, meios retirados e outros aspectos relevantes.

(c) Situação de pessoal do B Mnt Sup Av Ex - relacionar a situação de efetivos, moral, instrução e adestramento que poderão influir no cumprimento da missão, particularmente a disponibilidade de especialistas para atender as diversas necessidades e escalões de manutenção do material de aviação.

(d) Situação de material do B Mnt Sup Av Ex - relacionar a situação de dotações e disponibilidade de material que poderá influir no cumprimento da missão do B Mnt Sup Av Ex, particularmente oficinas e ferramental específicos de aviação.

(e) Situação de Comunicação Social e Assuntos Civis - relacionar os efeitos da situação de comunicação social e assuntos civis que poderão influir no cumprimento da missão do B Mnt Sup Av Ex.

c. Dificuldades previstas – o EM levanta as dificuldades da situação existente ou projetada que possam afetar o cumprimento da missão. Essas dificuldades surgem das considerações feitas no subparágrafo 2a e são utilizadas na análise das linhas de ação opostas e na comparação das nossas L Aç.

(1) Operações a apoiar – levantar as dificuldades para o apoio oriundas das características das operações a apoiar.

(2) Inimigo - relacionar, dentre as possibilidades do inimigo, aquelas que mais afetarão a missão do B Mnt Sup Av Ex, desprezando as possibilidades que atingirão igualmente a todas as L Aç.

(3) Área de Operações – para cada região selecionada para o desdobramento, relacionar os principais inconvenientes, levantados por ocasião do estudo do terreno.

(4) Nossa situação (tática, logística) – relacionar aquelas que mais influenciarão na missão de apoio.

(5) Carências logísticas - relacionar todas as implicações das restrições logísticas, impostas ou deduzidas para a missão de apoio.

(6) Necessidades da população civil – atentar para as necessidades mínimas da população civil, o que poderá restringir a utilização de instalações ou de recursos locais.

(7) Outras – levantar quaisquer outras dificuldades não relacionadas nos itens anteriores e que afetarão nossas L Aç (insuficiência de prazos ou mão-de-obra especializada, sigilo das operações, medidas de segurança, missão futura e outras julgadas pertinentes).

d. Nossas linhas de ação

(1) O estado-maior do B Mnt Sup Av Ex monta linhas de ação que cumpram a missão de apoio. Essas L Aç devem ser coerentes com a manobra e as ações a realizar, com o estudo do terreno e as condições meteorológicas, com as possibilidades do inimigo e com a situação dos meios a empregar.

(2) As L Aç devem atender às necessidades logísticas da Bda Av Ex. Destarte, da comparação das necessidades com a capacidade do B Mnt Sup Av Ex, advêm valiosas considerações sobre prioridades, emprego dos meios no

REVOGADO

tempo e no espaço, formas de apoio e outras.

(3) Das L Aç levantadas para o apoio de aviação, constam, normalmente, os elementos essenciais “QUE”, “QUANDO”, “ONDE” e “COMO”.

(a) “QUE” – são as ações a realizar, constantes do novo enunciado.

(b) “QUANDO” – traduz a oportunidade na qual o B Mnt Sup Av Ex deverá estar ECD prestar o apoio ou ECD apoiar uma ou mais etapas da manobra logística a ser executada. Poderá ser expresso por uma data-hora ou a partir de um evento específico.

(c) “ONDE (DE ONDE, POR ONDE, PARA ONDE) “ – indica o local do desdobramento das instalações, o destino final de determinados tipos de apoio, as EPS a serem utilizadas e outros aspectos ligados à localização geográfica dos meios de apoio.

(d) “COMO” – traduz a organização do B Mnt Sup Av Ex para apoiar a operação da Bda Av Ex, com as respectivas formas de apoio ou situação de comando.

3-18. ANÁLISE DAS LINHAS DE AÇÃO OPOSTAS

a. A análise das linhas de ação opostas (jogo da guerra) tem como objetivos a sincronização logística de aviação, a confecção da matriz de sincronização, o aperfeiçoamento das L Aç e a determinação de suas vantagens e desvantagens.

b. Essa análise poderá ser feita cronologicamente para todo o cumprimento da missão, por função logística ou apenas de um evento considerado crítico. A escolha do método dependerá do tempo disponível, da diretriz do Esc Sp e da situação vigente.

c. Seleção das dificuldades significativas – determina e enuncia as dificuldades significativas, levantadas nos parágrafos 2a e 2b, que têm efeito desigual sobre as linhas de ação formuladas no subparágrafo 2c.

d. Análise propriamente dita – analisa cada linha de ação enunciada no subparágrafo 2c, oposta a cada dificuldade relacionada no subparágrafo 3a.

Na análise em que se visualiza o combate, o comandante e seu estado-maior deverão buscar os seguintes aspectos:

- realizar a sincronização logística de aviação e elaborar sua matriz;
- determinar a provável conseqüência de cada linha de ação, incluindo suas partes ou aspectos críticos, locais, prazos e dificuldades;
- introduzir aperfeiçoamentos (SFC);
- completar os itens: que, quando, onde, como;
- reduzir o grau de risco, pois todas as Psb do Ini, em princípio, foram levantadas;
- levantar vantagens e desvantagens; e
- considerar os princípios de guerra e os princípios de emprego da Av Ex.

REVOGADO

3-19. COMPARAÇÃO DAS NOSSAS LINHAS DE AÇÃO

a. Neste parágrafo, o Cmt realiza uma análise comparativa das L Aç já completas e aperfeiçoadas, a fim de concluir sobre qual é a melhor. Há de se entender que não existe uma linha de ação perfeita. Haverá, normalmente, algum fator sobre o qual uma L Aç apresentará uma vantagem marcante. Caberá ao Cmt definir a preponderância de um ou mais fatores sobre outros, utilizando-se de todo o seu julgamento, habilidade e experiência.

b. Podem ser utilizados diversos processos para se determinar a melhor L Aç. Dois deles são mais comumente usados, da mesma forma que aqueles empregados na comparação das L Aç táticas.

c. Processo das vantagens e desvantagens – neste processo, são levantadas as vantagens e desvantagens de cada L Aç, concluindo-se sobre a melhor linha de ação a ser adotada. Cabe salientar que a decisão busca as vantagens mais significativas e não o maior número de vantagens.

d. Processo dos fatores de comparação – neste método, o Cmt deverá eleger o(s) fator(es) preponderante(s) para o apoio, fazendo-os reagir com as L Aç selecionadas, concluindo sobre a melhor linha de ação a ser adotada. Geralmente, esses aspectos estão relacionados com o desdobramento da A Ap Av (manobra, terreno, possibilidades do inimigo, segurança e situação logística), formas de apoio ou situação de comando (facilidade de coordenação e controle, flexibilidade de apoio, apoio cerrado e continuidade do apoio), oportunidade para ocupação da A Ap Av (sigilo dos movimentos e da operação).

3-20. DECISÃO

a. Neste parágrafo, a linha de ação escolhida é traduzida em um enunciado que indique o que o B Mnt Sup Av Ex, como um todo, irá realizar, especificando, tanto quanto possível, “O QUE”, “QUEM”, “QUANDO”, “ONDE”, “COMO” e “PARA QUE”.

b. Caso essa decisão tenha sido tomada com base, apenas, no estudo de situação na carta, ela levará a denominação de decisão preliminar, devendo o Cmt determinar um reconhecimento no terreno para que possa ratificá-la ou retificá-la.

c. Em decorrência da decisão, os oficiais do estado-maior preparam e expedem as ordens reguladoras da operação, que são normalmente transmitidas de forma verbal aos comandos subordinados e demais oficiais executantes. Posteriormente, são confirmadas em uma ordem de operações distribuída aos elementos subordinados.

REVOGADO

ARTIGO IV

SINCRONIZAÇÃO

3-21. IMPORTÂNCIA

a. A sincronização consiste no arranjo das atividades de todos os sistemas operacionais no tempo, espaço e na finalidade para obter o máximo poder de combate no ponto decisivo.

b. Seu objetivo é a maximização do emprego dos meios disponíveis para que melhor contribua para o êxito do apoio logístico à operação.

c. A sincronização exige o perfeito domínio das relações entre tempo e espaço e a clara unidade de propósito.

d. A matriz de sincronização permite a visualização das atividades executadas pelo batalhão em operações, de acordo com o horário real de execução, associadas às operações aeromóveis em execução.

e. O anexo E apresenta um modelo de Matriz de Sincronização para o B Mnt Sup Av Ex.

ARTIGO V

DOCUMENTOS DE ESTADO-MAIOR

3-22. ELABORAÇÃO DE DOCUMENTOS

O estado-maior do B Mnt Sup Av Ex tem a seu cargo, além da elaboração de ordens e planos, vários documentos constantes de manuais e instruções que poderão variar com a situação e a disponibilidade de tempo. Os documentos a seguir discriminados são elaborados mais freqüentemente.

a. Documentos de 1ª seção:
(1) sumário diário de pessoal;
(2) relatório periódico do pessoal;
(3) mapa da força; e
(4) quadro de necessidade de recompletamento.

b. Documentos de 2ª seção:
(1) plano de operações de SEGAR, se for o caso;
(2) calco de operações de SEGAR, se for o caso;
(3) relatório periódico de informações;
(4) ficha registro de informações de combate, correspondente a um diário de 2ª seção;
(5) plano de reconhecimento; e

REVOGADO

(6) carta de situação.

c. Documentos de 3ª seção:
(1) plano de operações; e
(2) ordem de operações.

d. Documentos de 4ª seção:
(1) plano de remuniciamento da unidade;
(2) mapa de situação da munição da Unidade;
(3) mapa de situação do material da Unidade; e
(4) plano de manutenção orgânica da Unidade.

e. Documentos do COAL:
(1) estimativas logísticas;
(2) plano de inspeção de material de aviação;
(3) plano de manutenção de material de aviação; e
(4) relatório de atividades logísticas de aviação.

3-23. DISTRIBUIÇÃO E ARQUIVO

a. As ordens e documentos de estado-maior a serem distribuídos são elaborados com número variável de cópias que constituem exemplares, numerados e devidamente controlados. São expedidos segundo listas de distribuição. É o subcomandante, como chefe do estado-maior, quem organiza essas listas para aprovação pelo comandante. Um ou mais exemplares ficam no arquivo do batalhão.

b. Os documentos do estado-maior e das subunidades são organizados periodicamente, para arquivo. Após as anotações necessárias e devidamente agrupados, são arquivados pelo S1 do batalhão, que desempenha também as funções de ajudante-secretário.

ARTIGO VI

LIGAÇÕES E COMUNICAÇÕES

3-24. MEIOS DE COMUNICAÇÕES

a. A capacidade de apoio do batalhão depende, entre outras coisas, da eficiência de um sistema de ligações e de comunicações, o qual deve proporcionar segurança e flexibilidade, permitindo ao comando um efetivo controle administrativo da unidade.

b. Os sistemas de comunicações devem ser planejados de modo a utilizar, plenamente, as possibilidades do pessoal e do material de comunicações para obter a máxima eficiência sob condições de combate e suficiente flexibilidade nas mudanças de missão.

REVOGADO

c. Os meios de comunicações normalmente disponíveis no batalhão são os meios por fio, rádio, mensageiros, visuais e acústicos. Seu emprego depende, em cada subunidade, do pessoal, equipamento e viaturas constantes dos respectivos quadros de organização e dotação.

d. Os vários meios de comunicações apresentam diferentes possibilidades e limitações; em conseqüência, devem ser utilizados de modo que se complementem sem haver dependência exclusiva de um deles. Em uma determinada situação, os meios empregados devem ser os que proporcionam maior confiança, flexibilidade, sigilo e rapidez, com o mínimo de esforço e material.

e. O emprego de redes computacionais no âmbito da atividade fim do batalhão é fundamental para o andamento das atividades de manutenção e suprimento, dada a complexidade dos componentes envolvidos, bem como a quantidade de itens controlados.

f. O uso de redes de computadores exigirá que sejam estabelecidos, no sistema de comunicações nodal do escalão superior, canais de transmissão de dados destinados à Aviação do Exército.

3-25. NECESSIDADES INTERNAS DE COMUNICAÇÕES

a. As necessidades internas incluem os meios indispensáveis ao controle e coordenação das atividades da unidade. A instalação e a manutenção do sistema de comunicações interno são da responsabilidade do comandante do B Mnt Sup Av Ex.

b. O sistema interno deve proporcionar ao comando os meios para desempenho das seguintes funções:

(1) direção e controle do apoio logístico de aviação;
(2) controle tático e administrativo da unidade; e
(3) troca de informes e informações.

3-26. NECESSIDADES EXTERNAS DE COMUNICAÇÕES

a. As necessidades externas de comunicações incluem as instalações por meio das quais a unidade mantém comunicações com o escalão superior, com as unidades vizinhas, apoiadas, de apoio e em reforço, com a finalidade de receber dados e informações necessárias ao cumprimento da missão.

b. O sistema externo proporciona meios para a execução das seguintes missões:

(1) controle do apoio logístico de aviação;
(2) controle do apoio logístico do batalhão;
(3) troca de informes e informações;
(4) coordenação com as unidades apoiadas e com o escalão logístico superior;

REVOGADO

(5) coordenação das frações empregadas em apoio direto; e
(6) recepção de alarmes.

3-27. SISTEMA DE COMUNICAÇÕES POR FIO

a. O desenvolvimento do sistema de comunicações por fio depende, principalmente, de:
(1) meios disponíveis;
(2) prazo para estabelecimento;
(3) necessidades imediatas da unidade;
(4) necessidades futuras da unidade; e
(5) tempo que a unidade vai permanecer na área de apoio logístico.

b. No estabelecimento do sistema por fio do batalhão, a maior prioridade deve ser dada aos circuitos necessários à execução do apoio logístico de aviação.

c. O sistema por fio é constantemente aperfeiçoado quer pela duplicação dos circuitos por itinerários diferentes, quer pela transformação dos circuitos rastejantes em aéreos, quer pelo remanejamento de linhas situadas próximas a pontos críticos do terreno.

d. O número de centrais telefônicas depende da quantidade de circuitos necessários e da capacidade das respectivas centrais. Pode tornar-se necessário o uso de duas centrais justapostas, notadamente na área do PC do batalhão, a fim de dar real flexibilidade e segurança ao sistema.

3-28. SISTEMA DE RÁDIO

a. Complementando ou substituindo os circuitos telefônicos, o rádio tem largo emprego no apoio logístico, principalmente nas situações de movimento.

b. A rede-rádio é uma série de postos-rádio, de mesmas características, operando na mesma freqüência e coordenados por um dos postos, denominado posto diretor de rede (PDR). O batalhão instala ou participa das seguintes redes:
(1) rede do comandante da Bda Av Ex;
(2) rede administrativa da Bda Av Ex;
(3) rede administrativa da FTTO (ou escalão a que a Bda Av Ex estiver subordinada);
(4) rede de alarme (escuta); e
(5) rede de comando do B Mnt Sup Av Ex.

c. Os indicativos e as freqüências constam das Instruções para a Exploração das Comunicações (I E Com).

d. No batalhão, normalmente os motoristas dos Gp Cmdo desempenham cumulativamente as funções de radioperador.

REVOGADO

3-29. SISTEMA DE MENSAGEIROS

a. Dependendo em grande parte do pessoal, o sistema de mensageiros exige uma cuidadosa seleção dos homens que devem desempenhar a função.

b. A situação tática ou a falta de disponibilidade de outros meios de comunicações, em dado momento, pode determinar o amplo emprego dos mensageiros.

3-30. REDES DE COMPUTADORES

a. A quantidade de itens das aeronaves e o estrito controle mantido sobre eles tornam imperioso o uso de computadores para que se possa exercer adequado controle das atividades de manutenção e de suprimento.

b. O sistema de comunicações da Bda Av Ex deve permitir uma rede de transmissão de dados ligando o B Mnt Sup Av Ex e as unidades apoiadas.

c. O uso de redes sem fio pode ser utilizada no âmbito das SU, permitindo um máximo de rapidez nas ligações técnicas.

d. Devem ser adotadas medidas de proteção de tecnologia de informação para proteger os dados contra interferência do inimigo e contra ao acesso não autorizado aos dados.

REVOGADO

REVOGADO

REVOGADO

CAPÍTULO 4

O APOIO DO BATALHÃO DE MANUTENÇÃO E SUPRIMENTO DE AVIAÇÃO DO EXÉRCITO À BRIGADA DE AVIAÇÃO DO EXÉRCITO

ARTIGO I

COMANDO

4-1. GENERALIDADES

a. Finalidade

(1) A organização para o combate das unidades da brigada de aviação e a ultimação dos preparativos para uma missão aeromóvel.

(2) A realização de inspeções sumárias, a execução de pequenos reparos nas aeronaves, o reabastecimento destas e a distribuição à Bda Av Ex de suprimentos.

(3) O reagrupamento da tropa após uma operação.

b. Localização – Normalmente, a Bda Av Ex se desdobra em área próxima ao local de desdobramento do escalão ao qual está subordinada. O B Mnt Sup Av Ex buscará ocupar uma zona de reunião (Z Reu) e desdobrar seus meios em área próxima à da Bda Av Ex, respeitadas as imposições do escalão superior e os fatores para localização da A Ap Av.

c. Ocupação – Em princípio, o B Mnt Sup Av Ex ocupa uma Z Reu à noite.

4-2. APOIO LOGÍSTICO DE AVIAÇÃO

a. Quando a Bda Av Ex está em Z Reu, o B Mnt Sup Av Ex empenha-se em alcançar o maior índice possível de disponibilidade do material das U Ae

apoiadas, utilizando de modo pleno e racional os meios disponíveis.

b. Quando a Bda Av Ex está em Z Reu, o Btl é empregado sob a forma de apoio ao conjunto, não havendo as prioridades normais de apoio, visto que não há, precisamente, unidades aéreas em primeiro ou segundo escalão, ou realizando o esforço principal.

c. Uma vez conhecida a missão futura da Bda Av Ex e o seu esquema de manobra, o Cmt do batalhão pode estabelecer prioridades de atendimento ou recebê-las do Cmdo da Bda Av Ex, quanto às unidades que serão empenhadas inicialmente.

4-3. ASPECTOS DE PLANEJAMENTO DE APOIO

a. Generalidades – Em seu estudo de situação, o Cmt Btl deve levar em conta, além dos fatores da decisão, as necessidades quanto às atividades de suprimento, transporte, manutenção e salvamento de aviação e serviços em campanha conforme o tipo de operação a ser realizada.

b. Suprimento

(1) Os órgãos supridores estabelecerão antecipadamente a sistemática a ser utilizada para o apoio de suprimento em operações, tendo como premissa básica a elaboração de um processo que possibilite a utilização do método já existente em tempo de paz, de modo a permitir um mínimo de adaptações.

(2) A Brigada de Aviação atende suas unidades orgânicas, em qualquer situação de subordinação na qual se encontre, nos itens específicos de aviação, sendo os demais itens de suprimento fornecidos pelo seu escalão enquadrante, dependendo da vinculação de comando vigente.

(3) O Batalhão de Manutenção e Suprimento de Aviação do Exército, como elemento de apoio logístico da Bda Av Ex, é o responsável pelo fornecimento dos itens de suprimento específicos de aviação às Unidades Aéreas da Brigada.

(4) Cada unidade da Brigada de Aviação do Exército estoca as dotações de itens julgados essenciais ao combate, cujos níveis são prescritos pelo escalão superior. Os suprimentos para recompletamento desses níveis, específicos de aviação, são, normalmente, fornecidos pelo B Mnt Sup Av Ex, na unidade. O recompletamento dos itens não específicos de aviação é, normalmente, feito pelas unidades logísticas definidas pelo escalão enquadrante. Quando itens críticos (conjuntos maiores, munição e combustível) atingirem níveis muito baixos, poderão ser entregues diretamente por outras organizações de apoio da ZA ou ZI.

(5) As mudanças da ATU Ae ao longo do Eixo de Suprimento e Evacuação (E Sup Ev) facilitarão a continuidade do fluxo de suprimento, embora muitas vezes tal procedimento não seja possível tendo em vista as necessidades do comando e as prioridades para a escolha da área de desdobramento dessa instalação.

(6) Os fluxos para os pedidos e os fornecimentos de suprimento serão, em princípio, os estabelecidos neste manual. Condicionantes logísticas e/ou

REVOGADO

operacionais poderão alterar a sistemática aqui descrita. Neste caso, o escalão competente fixará normas e diretrizes específicas.

(7) O querosene de aviação (Q Av) é item de consumo elevado. Os cuidados de guarda e conservação requerem pessoal especializado, além de reservatórios próprios.

(8) O suprimento classe II, itens de aviação (macacões de vôo, luvas, capacetes de vôo, equipamentos de proteção individual e outros) serão fornecidos às unidades para uso direto de seus militares, mediante pedido, não havendo reserva orgânica desses itens nas unidades. Em princípio, os elementos de recompletamento apresentados às unidades de Aviação do Exército já se apresentarão com seu material de vôo completo, cabendo à cadeia de suprimento a substituição dos itens danificados e inservíveis e recompletamento do material de consumo.

(9) O suprimento classe III-A será fornecido ao B Mnt Sup Av Ex, mediante consolidação das estimativas das necessidades dos elementos orgânicos da Brigada de Aviação do Exército para cada tipo de missão a ser realizada.

(10) As unidades da Brigada de Aviação do Exército, localizadas próximas à A Ap Av, são supridas, normalmente, no posto de suprimento de combustíveis e lubrificantes do B Mnt Sup Av Ex por intermédio da troca de viaturas cisternas ou do seu enchimento, ou pela troca de reservatórios flexíveis ou de camburões. O B Mnt Sup Av Ex transportará esse suprimento até a ATU Ae (distribuição na unidade) ou desdobrará um P Distr na A Ap Av, postando-se ao longo do eixo de suprimento e evacuação.

(11) Os B Av Ex têm a incumbência de levar o combustível até a ATSU Ae, podendo solicitar, se for o caso, reforço em pessoal e material ao B Mnt Sup Av Ex.

(12) A unidade aérea manterá, normalmente, o nível de suprimento de combustível de suprimento que atenda um dia de operação com suas aeronaves.

(13) O fluxo de suprimento da munição específica de aviação é idêntico ao fluxo de suprimento classe III-A, quando houver suprimento no B Mnt Sup Av Ex. Normalmente, o suprimento classe V-A seguirá o mesmo fluxo previsto para unidades de superfície.

(14) As estimativas logísticas de consumo de munição deverão ser baseadas pelo tipo de armamento aéreo, tipo de operação aeromóvel a ser realizada e número de surtidas. O B Mnt Sup Av Ex, em função dessas estimativas e da disponibilidade de munição, fará o aprovisionamento e a entrega do suprimento solicitado pelas U Ae na ATU Ae, cabendo a esta última a entrega nas respectivas ATSU Ae.

(15) A munição necessária e a munição disponível são fatores que devem ser constantemente atualizados, no TO, em função da experiência de combate das diferentes unidades nos diversos tipos de operações.

(16) O suprimento de classe IX-A e das classes específicas de aviação, caracteriza-se pelo grande número de artigos, fluxo irregular e pela conseqüente necessidade de controles informatizados dos respectivos estoques, acrescidos da particularidade de exigir depósitos climatizados para armazenamento de certos itens.

REVOGADO

(17) O fluxo de suprimento desses itens caracteriza-se pelo processo de entrega na Unidade. Assim, normalmente, as unidades da Brigada de Aviação fazem os pedidos das classes específicas de aviação , sistematicamente, ao B Mnt Sup Av Ex, que faz o processamento dos mesmos e transporta o material solicitado até a unidade solicitante ou disponibiliza o material, quando determinado pelo escalão superior, para recebimento por parte da unidade apoiada na A Ap Av, S A Ap Av ou PRA.

(18) As unidades da Bda Av Ex receberão esses itens e os armazenarão nas suas ATU Ae, os quais serão utilizados para recompletamento dos níveis ou empregados em atividades de manutenção. É missão do B Av Ex fazer a entrega desses itens para suas SU desdobradas em áreas mais avançadas do TO.

(19) Poderá ser adotado o sistema de troca direta de itens, visando agilizar a sistemática de fornecimento de peças e conjuntos de reparação de classe IX-A. Neste caso, o B Mnt Sup Av Ex empregará os Pel L Mnt Av da Cia L Mnt Av para o pronto atendimento das necessidades das unidades apoiadas.

(20) Para atenuar os efeitos danosos da interrupção do fluxo de suprimento desses itens, cada unidade da Bda Av Ex deverá dispor de uma lista de estoque autorizado (LEA), dimensionada de acordo com as possibilidades logísticas e operacionais de cada organização.

(21) No tocante à sistemática de suprimento não-específico de aviação, de todas as classes, a Aviação do Exército utilizará a mesma base doutrinária da força de superfície, conforme prevê o manual C 100-10 – LOGÍSTICA MILITAR TERRESTRE.

(22) As unidades orgânicas da Brigada de Aviação do Exército desdobradas no TO, por sua fluidez durante as operações, deverão ser apoiadas por área pelas organizações logísticas da tropa terrestre definidas por seus escalões.

(23) O consumo de munição não específica do sistema de armas aéreas, em princípio, será reduzido, tendo em vista que os elementos de aviação, normalmente, usufruem da segurança proporcionada por tropas terrestres. O suprimento desse tipo de munição seguirá as mesmas diretrizes e normas estabelecidas para as tropas de superfície.

c. Transporte

(1) As necessidades dessa atividade, no que tange ao Btl, resumem-se ao transporte do Sup Cl III-A, Cl V(M)-A e Cl IX-A até as ATU Ae (distribuição na unidade).

(2) A Função Logística Transporte é o conjunto de atividades que são executadas visando ao deslocamento de recursos humanos e materiais por diversos meios, em tempo e para os locais predeterminados, a fim de atender às necessidades da Av Ex.

(3) Transporte militar é o realizado sob a coordenação e controle militar, visando atendimento das necessidades das Forças Armadas, e, em função da via utilizada, pode ser aquaviário, terrestre, aéreo e dutoviário.

(4) As unidades de aviação do exército utilizarão, em princípio, os seus meios de transporte terrestre orgânicos, de acordo com a sua dotação, para o atendimento das suas necessidades, podendo-se, entretanto, aproveitar a capacidade ociosa das aeronaves para tal mister.

REVOGADO

(5) Quando as necessidades de transporte do B Mnt Sup Av Ex ultrapassarem suas possibilidades, no atendimento as unidades da Bda Av Ex, serão solicitados meios adicionais à(s) unidade(s) logística(s) do escalão enquadrante da BdaAv Ex.

(6) Face às características do apoio às operações aeromóveis, as necessidades de transporte poderão ser concretizadas, em situação de normalidade ou de anormalidade, por meio do apoio mútuo entre as Forças Singulares e/ou meios civis mobilizados.

(7) A deficiência de transportes é fator limitativo para a execução das operações aeromóveis.

(8) Os transportes na Av Ex devem ter um alto grau de flexibilidade e coordenação para permitir atender, com disponibilidade de meios normalmente inferiores às necessidades, às múltiplas exigências das operações aeromóveis. Torna-se, pois, de vital importância que as atividades dessa função logística se façam por intermédio da centralização da direção e do controle e da descentralização da execução.

(9) A responsabilidade pela execução das atividades de transporte na Av Ex está escalonada em profundidade por níveis logísticos, a partir da ZI até as áreas mais avançadas no TO, de modo a atender todas as necessidades, seja nas posições mais próximas à força oponente, seja nas posições mais à retaguarda.

d. Manutenção

(1) É dada ênfase especial à preparação do material, particularmente armamento e aeronaves, a fim de colocá-los em perfeitas condições de uso antes do início da missão, procurando-se tirar o máximo partido de instalações fixas existentes no local. Os trabalhos de manutenção devem ser realizados de modo centralizado. Eventualmente, elementos leves de manutenção podem ser colocados junto às unidades apoiadas para minimizar os problemas de manutenção.

(2) O sistema de manutenção do B Mnt Sup Av Ex deve ser organizado para permitir o apoio conveniente a todos os escalões de comando, garantindo apoio cerrado aos usuários dos diversos equipamentos e materiais de aviação.

(3) O sistema de manutenção do material de aviação está alicerçado na manutenção preventiva, tendo por base o tempo de vida e o esforço aéreo previsto para cada modelo de aeronave.

(4) Os escalões de manutenção devem estar perfeitamente integrados para atingir de maneira racional e econômica o estado de conservação ideal, planejado para o material.

(5) O B Mnt Sup Av Ex, vocacionado para o apoio específico de aviação, quando em operações, deverá dispor de um nível de estocagem de conjuntos e peças de reposição para aplicação imediata ou para fornecimento por troca direta aos elementos apoiados.

(6) O B Mnt Sup Av Ex, quando empregar suas frações sob a forma de apoio direto, deve atentar para as seguintes premissas:

(a) dispô-las em largura e profundidade, de modo a propiciar o melhor atendimento das necessidades de manutenção das unidades apoiadas;

(b) sempre que possível, prestar o apoio à mesma unidade tática

RESTRITO

com a mesma fração, durante todas as operações, visando manter os laços táticos;

(c) cerrar o apoio o mais próximo possível ao elemento apoiado, desde que a situação tática e logística assim o permita, visando reduzir a exposição e o tempo de transporte;

(d) priorizar a manutenção no local, por meio de equipes leves de manutenção, as quais prestarão o apoio de manutenção, recompletarão o estoque autorizado das unidades aéreas apoiadas e darão assistência técnica, de acordo com seu nível de especialização; e

(e) recolher, mediante autorização do escalão superior, para as instalações mais à retaguarda todos os equipamentos cuja manutenção seja inviável de realizar no próprio local.

(7) O B Mnt Sup Av Ex, quando empregado sob a forma de apoio ao conjunto, deve aproveitar, sempre que possível e desde que autorizado, os recursos locais (oficinas, hangares, aeródromos, depósitos de combustível de aviação) disponíveis na região de operações. Caso não seja possível esse aproveitamento, deverá desdobrar suas oficinas no interior da área de apoio de aviação.

(8) As instalações de manutenção, uma vez estabelecidas, devem permanecer em atividade no mesmo local o maior tempo possível, salvo se a situação tática não o permitir. O estabelecimento dessas instalações é caracterizado pela plena capacidade de realizar a manutenção do material em pane e as revisões programadas, estando todos os recursos disponíveis em quantidade e qualidade requeridas.

(9) As instalações logísticas de manutenção do material de aviação desdobradas no TO deverão ser constituídas de meios móveis e flexíveis, de modo a atender as necessidades das unidades aéreas apoiadas ao longo de toda sua área de atuação.

(10) A manutenção do material de aviação, em qualquer escalão, é normalmente executada pela substituição imediata de seus componentes defeituosos, a fim de reduzir ao mínimo seu tempo de indisponibilidade. Caso não exista esse item em estoque na unidade logística ou se a sua manutenção superar as possibilidades dessa organização, esse deverá ser evacuado para o escalão de manutenção superior.

(11) O B Mnt Sup Av Ex poderá executar as atribuições de manutenção de responsabilidade da unidade apoiada. Tal situação será determinada por considerações sobre a situação vigente e mediante autorização do escalão superior enquadrante das unidades envolvidas.

(12) As frações designadas em apoio direto podem substituir os itens em pane das unidades apoiadas por outros prontos para o uso, sempre que a reparação desse item superar as possibilidades das unidades apoiadas, a manutenção no local não puder ser executada por essas equipes de apoio ou a reparação desse material for economicamente inviável. Esse sistema de troca é recomendável para o pronto atendimento de necessidades operacionais das unidades táticas da Av Ex.

(13) Face ao elevado custo do material de aviação, os equipamentos em

REVOGADO

pane e julgados economicamente viáveis de reparação devem ser evacuados pelo escalão de manutenção superior para instalações nas quais se processe a execução de sua reparação e o seu retorno à cadeia de suprimento.

(14) Os órgãos de manutenção poderão utilizar como suprimento as peças em bom estado de equipamentos julgados inservíveis ou de reparação antieconômica. Esses itens aproveitados serão inspecionados e classificados como material de aviação de 2ª classe.

(15) Normalmente, não será autorizada a retirada de componentes em bom estado de uma aeronave em pane, mas que pode ser economicamente reparada, ou em manutenção programada, para emprego na reparação de outro equipamento. Tal situação, quando se configurar, deverá ser autorizada pelo escalão de manutenção superior e será considerada como uma medida extrema e urgente.

(16) Um equipamento cuja reparação e/ou recuperação não seja economicamente viável deverá ser evacuado pelo escalão superior de manutenção enquadrante para um posto de coleta de salvados, após terem sido retirados, conforme normas em vigor, peças e conjuntos aproveitáveis.

(17) Além de seguir as normas gerais da função logística manutenção, é preciso que existam procedimentos de apoio eficientes, para que as atividades de manutenção possam se desenvolver da melhor maneira possível, tais como as inspeções técnicas de manutenção, a assistência técnica e a evacuação de material.

e. Salvamento

(1) A Função Logística Salvamento é o conjunto de atividades que visam à salvaguarda e ao resgate de materiais e/ou suas cargas ou itens específicos da Av Ex.

(2) As necessidades de salvamento sofrem um acréscimo considerável por ocasião das operações aeromóveis em campanha, tendo em vista o aumento da incidência de danos nas aeronaves, motivadas pela ação do inimigo e o maior desgaste do material em conseqüência do elevado esforço aéreo.

(3) A Bda Av Ex deverá estabelecer um sistema de salvamento ágil e eficiente no campo de batalha, visando a definir responsabilidades, normas de reboque e resgate de aeronaves acidentadas ou incidentadas, bem como planos de combate à incêndios, controle de danos e segurança do material.

São atividades da função logística salvamento realizadas na Av Ex:

(a) combate a incêndios;

(b) controle de avarias;

(c) controle de danos;

(d) reboque;

(e) resgate de aeronaves, recursos materiais, cargas ou itens específicos acidentados ou avariados; e

(f) remoção.

(4) A responsabilidade pela execução das atividades de salvamento na Av Ex estão escalonadas, por níveis logísticos, em profundidade a partir da ZI até as áreas mais avançadas no TO, de modo a atender todas as necessidades, seja

REVOGADO

nas posições mais próximas à força oponente, seja nas posições mais à retaguarda.

(5) No exercício das atividades relativas ao salvamento, o B Mnt Sup Av Ex é carente em meios de içamento de cargas. Coordenações prévias devem ser realizadas com outras unidades de apoio para utilização desses meios, quando a situação exigir.

4-4. DESDOBRAMENTO NA ZONA DE REUNIÃO

a. A amplitude do desdobramento dos meios depende, particularmente, do tempo de permanência da Bda Av Ex em Z Reu e da sua missão futura. Contudo, a princípio o desdobramento será parcial, quando houver previsão de deslocamento das instalações da Bda Av Ex no curto prazo.

b. O B Mnt Sup Av Ex deve ocupar uma área central em relação ao dispositivo da Bda Av Ex, a fim de apoiar a todas as unidades de modo uniforme e equilibrado desdobrando, adequadamente as instalações logísticas para conseguir pleno rendimento nas operações de apoio.

c. A centralização dos meios do batalhão assegura à Bda Av Ex ampla flexibilidade de apoio, devendo ser buscada sempre que possível. Em certos casos, há conveniência de descentralizar parte dos meios para assegurar um apoio mais cerrado.

REVOGADO

REVOGADO

CAPÍTULO 5

ÁREA DE APOIO DE AVIAÇÃO

ARTIGO I

DESDOBRAMENTO

5-1. DESDOBRAMENTO DO BATALHÃO

a. O reconhecimento, escolha e ocupação da A Ap Av compreende um conjunto de ações que têm por finalidade permitir o desdobramento do B Mnt Sup Av Ex no terreno, da forma mais eficiente possível, visando à adoção de um dispositivo adequado ao cumprimento de determinada missão logística.

b. O B Mnt Sup Av é considerado desdobrado quando está com:

(1) as instalações logísticas de apoio às U Ae e as de apoio ao próprio batalhão funcionando;

(2) o comando, as comunicações e as ligações estabelecidas; e

(3) o desdobramento do batalhão é total (ou amplo), quando todas as instalações estão desembarcadas, dispostas no terreno e funcionando. O desdobramento é parcial quando a maioria das instalações está funcionando sobre rodas.

c. O Cmt do batalhão é o responsável pelo desdobramento de sua unidade.

d. O desdobramento adequado exige uma série de requisitos, dentre os quais se destacam:

(1) conhecimento dos planos da U Ae apoiada e das necessidades de apoio logístico;

(2) a adequação à situação logística existente;

(3) reconhecimentos contínuos e seleção adequada de itinerários ou EPS e as rotas e/ou itinerários de vôo, áreas de desdobramento (A Ap Av), locais

para instalações logísticas e de comando do escalão superior e outras imposições;

(4) planejamento para a realização de mudanças de A Ap Av, visando a atender à continuidade de apoio às missões futuras, conforme o tempo de permanência previsto pela unidade apoiada na área de operações.

(5) planejamento para o desdobramento de uma subárea de apoio de aviação;

(6) existência de unidades de apoio logístico da força de superfície nas proximidades da área de apoio de aviação em condições de prestarem apoio por área à Bda Av Ex, no tocante às atividades não específicas de aviação; e

(7) medidas de segurança em funcionamento.

e. A responsabilidade pela determinação da localização da A Ap Av é do E4 da Bda Av Ex, com o assessoramento do Cmt B Mnt Sup Av Ex.

f. A ocupação da área compreende várias tarefas que são executadas simultânea ou sucessivamente. A execução dessas tarefas varia com a missão imposta. Normalmente, a ocupação da A Ap Av e o desdobramento compreendem as seguintes tarefas:

(1) trabalhos preparatórios para o reconhecimento e mudança de posição;

(2) execução do reconhecimento, no escalão unidade;

(3) apresentação dos relatórios ao comandante do batalhão;

(4) decisão do comandante do batalhão;

(5) reconhecimento das companhias e elementos em reforço ou sob controle operacional;

(6) ocupação da área e desdobramento do batalhão.

g. A dimensão da área de desdobramento é resultante dos fatores da decisão, particularmente o terreno e os meios disponíveis. Deve ser suficiente para permitir o desdobramento dos meios do Btl, com dispersão adequada e sem interferir no controle da unidade

5-2. FATORES PARA LOCALIZAÇÃO DE A Ap Av e SA Ap Av

Durante os trabalhos de escolha de uma área para o desdobramento, alguns fatores são levados em consideração, a fim de que o B Mnt Sup Av Ex e a Cia L Mnt Av tenham as melhores condições para o cumprimento de sua missão. Assim, a área ideal deve se harmonizar com a manobra planejada pela Bda Av Ex e pelo B Av Ex isolado, aproveitar ao máximo as características do terreno, permitir medidas adequadas à segurança do fluxo e das instalações e outros fatores circunstanciais ou impositivos. A situação logística existente é um outro fator que influi na escolha. Os aspectos mais importantes a serem considerados são os que se seguem.

a. A manobra tática da Bda Av Ex

(1) Apoio cerrado aos elementos de primeiro escalão.

(2) Favorecer o esforço principal.

REVOGADO

(3) Manter a continuidade do apoio.
(4) Distância de apoio.
(5) Não interferir na manobra tática da GU.

b. As características das prováveis áreas de desdobramento (terreno)
(1) Rede de transporte compatível.
(2) Aproveitamento de construções.
(3) Cobertas e abrigos.
(4) Inexistência de obstáculos no interior da A Ap Av.
(5) Existência de água e consistência do solo.
(6) Existência de pista de pouso.
(7) Possibilidades de desdobrar um aeródromo de campanha.

c. As condições de segurança para a prestação do apoio
(1) Do fluxo
(a) Possibilidades do inimigo.
(b) Pontos críticos (ou obstáculos).
(2) Das instalações
(a) Possibilidade de dispersão.
(b) Facilidade de defesa.
(c) Proximidade de tropa amiga.

d. A situação logística existente
(1) Localização das instalações do escalão superior.
(2) Localização das instalações do escalão apoiado.
(3) EPS.
(4) Situação das dotações (do escalão superior até o elemento apoiado).

e. Outros fatores
(1) Sigilo da operação.
(2) Atitude da população (amiga/inimiga).
(3) Diretriz do comando superior.
(4) Necessidade ou não de transporte para a retaguarda.

f. Todos estes fatores são necessários, também, para se definir qual o processo de distribuição de suprimento, entre os abaixo descritos, é o mais adequado.
(1) Distribuição de suprimento na instalação.
(2) Distribuição de suprimento na unidade.
(3) Processos especiais de suprimento:
(a) comboio especial de suprimento;
(b) posto de suprimento móvel;
(c) reserva móvel; e
(d) suprimento por via aérea.

REVOGADO

ARTIGO II

RECONHECIMENTO, ESCOLHA E OCUPAÇÃO

5-3. NECESSIDADES DE RECONHECIMENTO

a. Os reconhecimentos devem ser contínuos, mesmo quando o batalhão estiver empenhado no apoio às operações. Normalmente, o B Mnt Sup Av empenhado no apoio à Bda Av Ex em operação tem alguns elementos destacados, executando reconhecimentos, buscando posições futuras para prosseguimento da missão.

b. O B Mnt Sup Av Ex executa, com mais freqüência, os reconhecimentos de itinerários (EPS) e de áreas para o desdobramento do apoio logístico (A Ap Av).

c. Reconhecimentos de itinerários

(1) São realizados bem à frente, com as seguintes finalidades:

(a) estudar a rede de transportes para selecionar o melhor itinerário a ser utilizado, as estradas que permitam rocadas e o dobramento da coluna e as áreas para manobra de viaturas, quando o transporte for terrestre;

(b) verificar o estado e a capacidade das estradas e obras de arte;

(c) localização e, se possível, remoção de obstáculos, particularmente campos minados levantados;

(d) prever medidas de segurança e controle do movimento;

(e) escolher locais para altos, zonas de reunião e estacionamento; e

(f) prever o balizamento dos itinerários.

(2) Em geral são escolhidos dois itinerários por equipe, para que reconheçam um na ida e outro na volta.

(3) O emprego da observação aérea no reconhecimento de itinerário é importante, pois possibilita colher dados gerais com rapidez, deixando os pormenores para os outros elementos de reconhecimento.

d. Reconhecimento de área – Visa a identificar a área de apoio de aviação e os demais locais onde se desdobrarão os elementos do batalhão. Como o reconhecimento da A Ap Av está intimamente ligado à sua escolha e ocupação, o batalhão realiza sucessivamente o reconhecimento, a escolha e a ocupação da A Ap Av.

e. O objetivo principal do reconhecimento é possibilitar o deslocamento do batalhão de uma área de apoio de aviação, de um estacionamento, de uma zona de reunião, ou de uma coluna de marcha, para uma posição da qual possa prestar apoio logístico de aviação. O reconhecimento é contínuo, devendo ser planejado e organizado para execução no menor espaço de tempo, exigindo, por isso, alto grau de descentralização.

REVOGADO

5-4. TRABALHOS PREPARATÓRIOS

a. Estudo de situação na carta – tem por finalidade selecionar possíveis locais de A Ap Av, localizar a EPS, ou fazer um estudo preliminar da(s) área(s) imposta(s) pelo escalão superior. Nessa ocasião fazem-se, também, os estudos quanto à provável localização das instalações no interior da(s) área(s), do PC, e levantamento das medidas de segurança necessárias.

b. Plano de reconhecimento – Após o estudo de situação na carta, o comandante dá a decisão preliminar, cujas ações decorrentes são consubstanciadas no plano de reconhecimento, que é elaborado pelo S2. Neste, ficam especificados a constituição dos escalões de reconhecimento, as missões aos elementos subordinados, a hora e local para apresentação dos relatórios, a hora e local em que deve estar pronto o segundo escalão de reconhecimento, bem como medidas administrativas necessárias.

c. Organização do reconhecimento – O reconhecimento do batalhão é, normalmente, dividido em escalões, sendo que o primeiro escalão acompanha o comandante e é constituído dos elementos necessários à execução dos trabalhos, no nível unidade. O segundo compreende os elementos das companhias que completam o reconhecimento do terreno e iniciam os reconhecimentos de comunicações e segurança.

d. Constituição dos escalões de reconhecimento

(1) As normas gerais de ação do Btl regulam a execução de seus reconhecimentos.

(2) A constituição dos escalões de reconhecimento pode ser muito variada. Cabe ao Cmt do batalhão fixá-la, considerando todos os fatores que afetam a situação.

(3) Em caso de trabalhos simultâneos de reconhecimento de área e subárea de apoio aviação, o escalão destinado ao reconhecimento da S A Ap Av é formado pelo fracionamento do EM do B Mnt Sup Av Ex.

5-5. EXECUÇÃO DO RECONHECIMENTO

a. No terreno, cada elemento designado pelo comandante procede um reconhecimento minucioso, levando em consideração as condições necessárias à ocupação da A Ap Av pelos diferentes órgãos do batalhão. Normalmente, os integrantes do 1º escalão de reconhecimento, obedecendo às prioridades impostas no plano de reconhecimento, executam as tarefas que se seguem.

(1) Comandante e S3

(a) Reconhecem a(s) área(s) selecionadas(s) para o desdobramento do batalhão.

(b) Dividem a área pelas subunidades e pelos elementos logísticos em reforço.

(c) Selecionam o(s) acesso(s) à área, assessorados pelo S2.

(d) Escolhem o(s) P Lib.

REVOGADO

(e) Assessoram os elementos do Cmdo da Bda Av Ex (EM), quando o PCR localizar-se na A Ap Av.

(2) S2

(a) Reconhece a(s) área(s) com vistas à segurança.

(b) Quando o B Mnt Sup Av Ex tiver uma subárea de SEGAR sob sua responsabilidade, o S2 faz, ainda, o reconhecimento dessa subárea e inicia o planejamento das operações de DEFAR, de acordo com as diretrizes do Cmdo da Bda Av Ex. Cabe ressaltar que normalmente o B Mnt Sup Av Ex somente recebe este tipo de missão por determinação da Bda Av Ex.

(c) Após a decisão do comandante, apresenta uma proposta para o emprego dos elementos de segurança, quer orgânicos, quer em reforço.

(3) S1, S4 e Cmt Cia C Ap

(a) Reconhecem, escolhem e propõem a localização da companhia, inclusive a localização do PC do B Mnt Sup Av Ex.

(b) Auxiliam o S2 na confecção do plano de defesa da A Ap Av Ex e do PC do B Mnt Sup Av.

(4) Oficial de comunicações.

(a) Reconhece, juntamente com o Cmt Cia C Ap, a área selecionada para a instalação do PC do B Mnt Sup Av Ex.

(b) Verifica a viabilidade de execução do plano de comunicações previamente preparado.

(c) Após a decisão do comandante, designa a(s) equipe(s) responsável(eis) pelo estabelecimento das ligações (inclusive do sistema de segurança), dando ciência aos Cmt de subunidades, posteriormente.

(5) Oficial médico.

(a) Reconhece a(s) área(s) e faz sugestões quanto à localização das cozinhas, sanitários, P Ban e P Lav.

(b) Reconhece as prováveis regiões de desdobramento do PS do B Mnt Sup Av Ex e sugere a sua localização.

b. A apresentação dos relatórios de reconhecimento deve ser feita em local próximo e de fácil ligação com as regiões reconhecidas; de fácil acesso e identificação; que ofereça a segurança e proporcione dispersão, inclusive para o estacionamento de viaturas. Este local é previsto no plano de reconhecimento.

5-6. ESCOLHA DA ÁREA

a. Decisão do Cmt B Mnt Sup Av Ex – Em face dos relatórios apresentados, o comandante decide, aprovando ou modificando sua decisão preliminar, quanto às áreas a ocupar, à segurança, às comunicações e os itinerários ao PC. Essa decisão é tomada no local onde os relatórios forem apresentados, sendo baixadas as diretrizes referentes à mudança da A Ap Av Ex, nas quais deverão constar, entre outras, medidas quanto aos escalões para a mudança de área, as prioridades de deslocamentos e as providências a serem tomadas junto aos escalões apoiados e apoiadores.

REVOGADO

b. Reconhecimento das companhias

(1) Após a escolha da área pelo comandante, os elementos do primeiro escalão de reconhecimento são liberados, engajando-se na execução das respectivas missões. Com a decisão do comandante, a área de apoio de aviação é distribuída entre as companhias, sendo, também, indicada a área do PC do batalhão.

(2) O reconhecimento minucioso das subunidades tem início a partir deste momento e, paralelamente, todos os elementos do segundo escalão realizam o reconhecimento pormenorizado do local a ser ocupado pelos seus órgãos integrantes, escolhendo as áreas mais favoráveis e os melhores acessos. É dado inicio à execução dos planos de comunicações e de segurança da A Ap Av.

5-7. OCUPAÇÃO DA ÁREA

a. Baseado na decisão e nas diretrizes do Cmt do batalhão, o S3 elabora o plano para a ocupação de área e o apresenta ao comandante.

b. O adjunto do S3 elabora o quadro de movimento, regulando o deslocamento do batalhão para a ocupação da A Ap Av.

c. De acordo com esse quadro, o batalhão, sob a responsabilidade do subcomandante, desloca-se até o P Lib, ponto a partir do qual as subunidades, orientadas pelos seus guias, seguem até as suas respectivas áreas de desdobramento.

d. No caso de abertura simultânea de A Ap Av e S A Ap Av, situação em que o S Cmt também está empenhado nos reconhecimentos, cabe ao Cmt do Btl designar um oficial do seu EM para planejar e coordenar os deslocamentos para a subárea. Esta situação deve constar nas NGA.

ARTIGO III

MUDANÇA DE ÁREA

5-8. PLANEJAMENTO

a. Em geral, a mudança de A Ap Av, durante o combate, é necessária nas operações de apoio logístico de aviação à Bda Av Ex, que pode executar diversas missões aeromóveis em apoio ao escalão enquadrante. Torna-se, assim, essencial um planejamento pormenorizado antes das operações.

b. Tendo em vista as grandes distâncias a percorrer, devido ao alongamento da(s) EPS no decorrer das ações e a necessidade de manter a continuidade do apoio logístico, o tempo passa a ser o fator primordial, em favor do qual outros requisitos devem ser colocados em segundo plano. Cabe ressaltar que as

REVOGADO

distâncias de apoio poderão ser alongadas com a utilização de meios aéreos orgânicos do B Mnt Sup Av Ex.

c. O planejamento da mudança de A Ap Av (S A Ap Av) deve ser de tal forma que permita manter a continuidade do apoio por ocasião da ocupação de uma nova área. Deve ser evitada a interrupção das atividades das instalações de apoio de aviação.

d. Antes do início da operação, é realizado um planejamento, o mais minucioso possível, sobre as prováveis áreas onde o batalhão poderá se desdobrar, consubstanciado num calco sobre a carta utilizada na operação.

e. Baseado neste plano de desdobramento, os elementos de reconhecimento são lançados à frente.

f. Os relatos são enviados por mensagens. As informações necessárias, como pontos críticos e o estado das rodovias podem constar das outras necessidades de informações (ONI) do comando da Bda Av Ex, por sugestão do Cmt B Mnt Sup Av Ex. Os reconhecimentos devem ser intensificados, quando a distância de apoio se aproximar do máximo admissível, com vistas a uma mudança de área.

g. Quando o deslocamento é para frente, o comandante do batalhão executa o reconhecimento e a identificação do local exato da nova A Ap Av. Quando o movimento é para a retaguarda, o subcomandante pode executar o reconhecimento e a identificação da área, enquanto o comandante permanece com sua unidade em posição ou no local em que a situação for mais crítica.

h. Cabe ressaltar que, devido ao seu emprego, enquadramento e deslocamento inicial na ZA, o B Mnt Sup Av Ex dificilmente realizará mudança de área em uma mesma fase da campanha.

5-9. PLANO DE DESDOBRAMENTO DO BATALHÃO

a. Preparo – O plano é preparado pelo S3 após a decisão para o emprego do batalhão. São premissas fundamentais para o seu preparo:

(1) manobra tática da Bda Av Ex;
(2) manobra logística de aviação da Bda Av Ex;
(3) situação logística do escalão superior;
(4) simplicidade;
(5) possibilidade de redução dos tempos normais para reconhecimento e ocupação da área de apoio; e
(6) continuidade do apoio.

b. O plano de desdobramento do B Mnt Sup Av Ex é um documento gráfico, feito em calco sobre a carta utilizada na operação. Deve conter, além do cabeçalho e fecho (semelhantes aos de um calco de operações), o seguinte:

(1) medidas de coordenação e controle (limites da Z Aç, regiões de

REVOGADO

destino, eixos de progressão, linhas e pontos de controle impostos pelo escalão terrestre enquadrante, pela Bda Av Ex ou determinados pelo Cmt B Mnt Sup Av Ex);

(2) as sucessivas regiões de provável localização das unidades aéreas da Bda Av Ex;

(3) as regiões de desdobramento impostas pela Bda Av Ex ou sugeridas pelo Cmt B Mnt Sup Av Ex e a sua repartição pelas subunidades; e

(4) a EPS e os pontos críticos do terreno.

c. As prováveis áreas de desdobramento, que constam do plano, servem para orientar os reconhecimentos. Caso uma posição prevista seja inadequada, o elemento encarregado de reconhecê-la escolhe outra nas suas proximidades; a posição escolhida é comunicada ao comandante do batalhão, logo que possível.

d. Códigos - Para maior facilidade das comunicações, durante as operações de movimento, e para simplificar as mensagens e assegurar o sigilo, deve ser estabelecido um código para referenciar os pontos críticos, áreas de desdobramento e outros pontos característicos de interesse do comando. Tal código pode, inclusive ser previsto nas IE Com do batalhão.

e. O plano de desdobramento é distribuído na forma de um calco, como anexo à ordem de operações.

5-10. DESENVOLVIMENTO DAS OPERAÇÕES DE MUDANÇA DE ÁREA

a. As mudanças de área são impostas pelo esquema de manobra da Bda Av Ex e do escalão terrestre enquadrante. O batalhão muda de área por ordem do comando da Bda Av Ex.

b. Sempre que for possível, o batalhão ocupa uma A Ap Av na segunda metade da noite, sendo o reconhecimento e preparo da área feitos durante as horas de luz.

c. Quando a mudança de área se tornar necessária, o comandante coordena o deslocamento com as ações da tropa apoiada, informando aos escalões superiores e apoiados a hora do início do movimento, tempo de duração do mesmo, hora de fechamento das instalações na área inicial, local e hora de abertura da nova A Ap Av.

d. O Btl, quando possível, deve mudar de área como um todo para maior facilidade de coordenação e de controle, particularmente se o movimento se realizar à noite.

e. Quando o batalhão tiver que se deslocar por subunidades ou por escalões (parte dos elementos permanecem em apoio na antiga A Ap Av), torna-se imprescindível uma coordenação adequada entre o comandante e o subcomandante. O Cmt desloca-se para a nova área avançada a fim de supervisionar sua ocupação. O S Cmt permanece com o segundo escalão,

REVOGADO

devendo orientar, dirigir e controlar a execução das atividades logísticas em andamento, bem como o seu deslocamento. Quando a nova A Ap Av entra em operações, o Cmt, usando um código preestabelecido, faz avançar o segundo escalão. O S Cmt fecha, então, a antiga A Ap Av. Não deve, portanto, haver interrupção no apoio.

f. Quando o batalhão se desloca como um todo, devem ficar na antiga área alguns guias, com o fim de orientar para a nova área os elementos apoiados, que se dirijam para as antigas instalações.

g. A escolha do processo de mudar a área e a decisão do comandante do batalhão dependem das diretrizes e ordens recebidas, do esquema de manobra da tropa apoiada, da situação tática e logística existente, do terreno e das condições e atividades do inimigo.

h. Durante as mudanças de área, devem ser mantidas as comunicações com os elementos apoiados e com o escalão logístico superior.

REVOGADO

REVOGADO

CAPÍTULO 6

OPERAÇÕES OFENSIVAS

ARTIGO I

CONSIDERAÇÕES GERAIS

6-1. GENERALIDADES

a. É nas operações ofensivas que a Bda Av Ex pode prestar aeromobilidade na plenitude de suas possibilidades. Explorando o contexto de combate não linear, buscando a surpresa, atuando em profundidade no dispositivo inimigo, explorando seus flancos e intervalos vulneráveis ou mudando o dispositivo com rapidez, a Bda Av Ex tem nas operações ofensivas a melhor relação custo-benefício para todas as missões aeromóveis.

b. Como elemento de manobra, a Bda Av Ex pode influir no combate agindo onde os demais elementos do sistema operacional de manobra estão privados de fazê-lo.

c. Como elemento de emprego múltiplo, a Bda Av Ex tem aeromobilidade disponível para fazer com que todos os componentes dos demais sistemas operacionais ampliem suas possibilidades.

d. Dentro desse contexto, o B Mnt Sup Av Ex é organizado, instruído e equipado para o apoio à aeromobilidade da Bda Av Ex através dos meios logísticos de manutenção, suprimento, transporte e salvamento, o que lhe dá peculiaridade de emprego.

e. A missão do B Mnt Sup Av Ex, nesse tipo de operação, é prestar apoio logístico específico de aviação imediato e contínuo a Bda Av Ex, não permitindo que esta deixe de cumprir as missões de aviação, solicitadas pelo escalão enquadrante.

f. O emprego do B Mnt Sup Av Ex é função da manobra prevista pela Bda Av Ex e deve ser decorrente de um estudo minucioso, onde todos os aspectos de apoio são considerados, para possibilitar ao Btl realizar suas ações com precisão.

ARTIGO II

CONSIDERAÇÕES POR TIPO DE OPERAÇÃO

6-2. APOIO LOGÍSTICO DE AVIAÇÃO NA MARCHA PARA O COMBATE

a. A Bda Av Ex no apoio à marcha para o combate executa missões aeromóveis caracterizadas pelo elevado consumo de combustível (Cl III-A), aumento do número de Anv em manutenção, reduzido consumo de munição e pequeno número de baixas.

b. O apoio logístico é dificultado pela natureza dispersa da operação, pela rapidez das missões aeromóveis e pelas variações apresentadas pelo terreno e pelo inimigo.

c. As características táticas utilizadas pela Bda Av Ex nesse tipo de operação recomendam a descentralização inicial dos meios do B Mnt Sup Av Ex, para facilitar o movimento.

d. O grande número de missões aeromóveis, a velocidade das operações e o alto consumo de suprimento Cl III-A exigem cuidadoso planejamento. O apoio logístico de aviação deve ser suficiente para manter a aeromobilidade da Bda Av Ex sem perda de tempo e sem interrupção.

6-3. APOIO LOGÍSTICO DE AVIAÇÃO NO RECONHECIMENTO EM FORÇA

a. A Bda Av Ex no reconhecimento em força executa missões aeromóveis caracterizadas pelo elevado consumo de Munição (Cl V(M)-A), aumento do número de Anv em manutenção e/ou destruídas e considerável número de baixas.

b. O apoio logístico é dificultado pela natureza dispersa da operação, pela rapidez das missões aeromóveis e pelas variações apresentadas pelo terreno e pelo inimigo.

c. O grande número de missões aeromóveis, a velocidade das operações, o alto consumo de suprimento Cl V-A e o considerável número de baixas exigem cuidadoso planejamento. O apoio logístico deve ser suficiente para manter a aeromobilidade da Bda Av Ex sem perda de tempo e sem interrupção.

6-4. APOIO LOGÍSTICO DE AVIAÇÃO NO ATAQUE

b. A Bda Av Ex no ataque executa missões aeromóveis caracterizadas pelo elevado consumo de Munição (Cl V(M)-A) e combustível (Cl III-A), aumento das

REVOGADO

(M)necessidades de manutenção e evacuação de material salvado e capturado, grande número de baixas e acentuado aumento nas necessidades de suprimento.

c. A ação ofensiva exige a concentração do poder de combate em pontos e ocasiões decisivos, pela judiciosa aplicação do fogo e do movimento. A rapidez é essencial ao êxito e todo o esforço deve ser feito para manter a sua impulsão e agressividade. Para o apoio logístico de aviação, isto implica o equacionamento de diversos problemas ligados ao transporte, suprimento, manutenção e evacuação de pessoal e de material, condicionado aos seguintes aspectos:

(1) necessidades bem definidas, uma vez que se pode deduzir as consequências sobre o desenrolar do ataque e fazer uma estimativa mais precisa das necessidades logísticas, facilitando o eqüacionamento do apoio;

(2) centralização das atividades de apoio logístico de aviação, tendo em vista a coordenação dos esforços;

(3) desdobramento amplo da unidade, com o máximo de apoio na direção decisiva; e

(4) conservação de meios disponíveis para o apoio em todas as fases do ataque.

d. O grande número de missões aeromóveis, a velocidade das operações, o alto consumo de suprimento Cl III-A e Cl V(M)-A e o considerável número de baixas exigem cuidadoso planejamento. O apoio logístico de aviação deve ser suficiente para manter a aeromobilidade da Bda Av Ex sem perda de tempo e sem interrupção.

6-5. APOIO LOGÍSTICO DE AVIAÇÃO NO APROVEITAMENTO DO ÊXITO

a. A Bda Av Ex no aproveitamento do êxito executa missões aeromóveis caracterizadas pelo elevado consumo de combustível (Cl III-A).

b. O transporte de suprimento Cl III-A e Cl V(M)-A pode ser o fator de limitação para os meios aéreos da Bda Av Ex na determinação da distância até onde os B Av Ex poderão executar o aproveitamento do êxito.

c. Elementos do Btl, particularmente de manutenção e suprimento, podem acompanhar as forças-tarefas Amv ou F Helcp e o suprimento aéreo deve ser considerado no planejamento, assim como desdobramento de PRA .

6-6. APOIO LOGÍSTICO DE AVIAÇÃO NA PERSEGUIÇÃO

a. A Bda Av Ex na perseguição executa missões aeromóveis, caracterizadas pelo elevado consumo combustível (Cl III-A), grande mobilidade das operações e reduzido número de baixas já que a tropa inimiga encontra-se fragilizada.

b. Elementos do Btl, particularmente de suprimento de aviação, podem acompanhar as forças-tarefas Amv ou F Helcp, e o suprimento aéreo deve ser considerado no planejamento, assim como desdobramento de PRA.

REVOGADO

6-7. OUTRAS AÇÕES OFENSIVAS

a. Combate de encontro – Combate de encontro é a ação que ocorre quando uma força em deslocamento, ainda não completamente desdobrada para a batalha, engaja-se com uma força inimiga, em movimento ou parada, sobre a qual dispõe de poucas informações. O objetivo principal do comandante da força, no combate de encontro, é a obtenção e manutenção da iniciativa. O combate de encontro pode ocorrer, especialmente, nas operações de movimento, como a marcha para o combate e o aproveitamento do êxito. O emprego da Bda Av Ex será limitado e dependerá da disponibilidade e aprestamento dos meios.

b. Ataque noturno e sob condições de visibilidade limitada – A escuridão favorece a dissimulação e a surpresa. Torna-se, portanto, o ambiente operacional para o qual a Bda Av Ex é especialmente apta a atuar. É este, também, o momento indicado para operar quando a superioridade aérea local torna-se difícil de ser obtida. O combate noturno é inerente a todos os tipos de operações ofensivas e o emprego de tropas aeromóveis, sob a proteção da noite. Deve ser sempre considerado.

6-8. APOIO LOGÍSTICO DE AVIAÇÃO EM OUTRAS OPERAÇÕES OFENSIVAS

a. O B Mnt Sup Av Ex prestará o apoio logístico de aviação considerando a missão executada, os meios disponíveis e as características específicas da operação.

b. Nessas operações em que material específico deve ser usado, particularmente equipamentos de visão noturna para aeronaves, miras e visores noturnos, deve ser dada especial atenção ao planejamento da manutenção desses equipamentos, visando obter uma máxima disponibilidade, eventualmente distribuindo conjuntos novos às unidades da Bda Av Ex.

c. A eventual necessidade de emprego imediato dos meios de Av Ex, como no combate de encontro, quando não há possibilidade de planejamento antecipado, recomenda que o B Mnt Sup Av Ex trabalhe sempre ao máximo de sua capacidade, mantendo em situações de conflito armado, a maior disponibilidade possível de meios aéreos.

REVOGADO

REVOGADO

CAPÍTULO 7

OPERAÇÕES DEFENSIVAS

7-1. GENERALIDADES

a. Comparadas às operações ofensivas, as operações defensivas possuem ações com menor movimento e são mais centralizadas.

b. Sendo a Bda Av Ex uma GU dotada de extrema mobilidade, cabe ao comandante que a enquadrar buscar o aproveitamento daquela qualidade visando obter o maior rendimento nos meios aéreos nas ações dinâmicas da defesa.

c. As mesmas observações cabíveis às operações ofensivas, no que diz respeito ao emprego da Bda Av Ex e suas unidades aéreas no compartimento de contato, aplicam-se ainda mais às operações defensivas.

(1) Os elementos da Av Ex têm seu emprego tanto mais desfavorável quanto mais próximo do compartimento de contato for o local de atuação das forças de helicópteros.

(2) A atuação da Bda Av Ex deve, preferencialmente, ser planejada para atingir o inimigo em profundidade, nos seus flancos e intervalos vulneráveis. Deve buscar as suas instalações logísticas, de C2 ou ainda as tropas em deslocamento que estiverem desprotegidas.

d. Dentro desse contexto, o B Mnt Sup Av Ex é organizado, instruído e equipado para o apoio à aeromobilidade da Bda Av Ex através dos meios logísticos de manutenção, suprimento, transporte e salvamento, o que lhe dá peculiaridade de emprego.

7-2. APOIO LOGÍSTICO NA DEFESA EM POSIÇÃO

a. A forma de manobra defensiva adotada e a capacidade ofensiva do inimigo influirão no desdobramento e na execução do apoio logístico prestado

pelo B Mnt Sup Av Ex.

b. Considerando que a iniciativa é do inimigo, será difícil prever a(s) área(s) de maior densidade de problemas logísticos para a Bda Av Ex. A probabilidade de penetração inimiga na área de defesa requer uma organização e localização dos meios de modo a não interferir com a manobra tática. Isso é mais verdadeiro se levarmos em conta, ainda, a importância da missão atribuída às reservas.

c. As necessidades de segurança e continuidade do apoio apresentam grande importância nessa operação e condicionam a localização dos órgãos de apoio logístico afastados do limite anterior da área de defesa avançada (LAADA). Cabe ressaltar que os meios da Bda Av Ex, mesmo quando operando no nível tático, subordinados a forças desdobradas na Z Cmb, devem posicionar-se o mais afastados possível do LAADA.

d. As operações defensivas apresentam as seguintes características táticas, particularmente importantes para o apoio logístico de aviação:

(1) manobra definida em linhas gerais;
(2) dispositivo em largas frentes;
(3) situação de relativa estabilidade;
(4) ações dinâmicas da defesa, particularmente no contra-ataque; e
(5) possibilidade de passar à ofensiva.

e. Essas características táticas da defesa determinam os seguintes reflexos para o B Mnt Sup Av Ex:

(1) máxima centralização do apoio, devido aos problemas de segurança e para facilitar a coordenação e o controle;

(2) maior necessidade de segurança contra a artilharia, força aérea e elementos inimigos infiltrados;

(3) flexibilidade que permita atender às mudanças de atitude e às flutuações de combate;

(4) maior rendimento dos meios, em função da estabilidade da situação;

(5) menor consumo de suprimento Cl III-A quando comparado com operações ofensivas; e

(6) o emprego do fogo na defensiva cresce de importância, por ser o único meio capaz de atuar contra o inimigo à grande distância da posição, a qualquer momento, durante o dia ou a noite; portanto, o consumo de munição é muito elevado, exigindo a estocagem de grandes quantidades para atender aos elementos de segurança à frente da posição, e ao apoio às ações dinâmicas da Bda Av Ex. Após o contato com o inimigo, torna-se difícil o ressuprimento. Assume grande importância, também, a manutenção das dotações completas e a utilização de PRA para pré-posicionamento de munição, particularmente para atender a sustentação do combate e as prováveis interrupções do fluxo de suprimento.

REVOGADO

7-3. APOIO LOGÍSTICO ÀS TÁTICAS E TÉCNICAS ESPECIAIS

a. A Bda Av Ex pode empregar seus batalhões ou frações destes para cumprir as missões a ela destinadas. Devido à sua flexibilidade e à condição de elemento de emprego múltiplo, a Bda Av Ex pode cumprir várias missões, simultaneamente, em qualquer parte da zona de ação do escalão enquadrante.

b. O reflexo de eventual emprego de meios da Bda Av Ex em Operações táticas, para o apoio logístico de aviação, prestado pelo B Mnt Sup Av Ex é a necessidade de maior descentralização dos meios em apoio as unidades aéreas.

c. Por serem operações que, normalmente, não demandarão em emprego de meios vultosos por longo tempo, mas exigirão alto grau de descentralização, será normal que as frações da Cia L Mnt Av sejam passadas em apoio direto ao B Av Ex ou suas frações em emprego nas táticas e técnicas especiais.

7-4. APOIO LOGÍSTICO DE AVIAÇÃO NOS MOVIMENTOS RETRÓGRADOS

a. Sendo uma operação defensiva de grande movimento, é no movimento retrógrado que a Bda Av Ex pode ser empregada com a melhor relação custo-benefício em curso de operações defensivas.

b. Considerações táticas importantes para o apoio logístico de aviação:

(1) Nos movimentos retrógrados, os fatores tempo e espaço assumem características preponderantes. Daí a necessidade de um planejamento cuidadoso e perfeita execução do apoio logístico de aviação.

(2) O sigilo é uma das imposições da operação; como há simultanelidade nos deslocamentos para a retaguarda de tropas e instalações logísticas, é necessário que esses movimentos sejam realizados sem que o inimigo os perceba.

(3) A execução de um movimento retrógrado, embora procedido de um planejamento cuidadoso, pode apresentar sérios problemas, particularmente pela intervenção do inimigo que mantém a iniciativa. As necessidades de segurança, de continuidade de apoio e de não interferência com a manobra tática, sugerem a localização das instalações logísticas bem à retaguarda.

(4) As características táticas dos movimentos retrógrados trazem os seguintes reflexos imediatos para o B MntSup Av Ex:

(a) planejamento e execução adequados de um dispositivo que assegure o apoio eficiente durante o movimento, nas novas posições, e aos elementos destacados em missão;

(b) desdobramento de meios bem à retaguarda, em áreas sob controle de tropas amigas e não sujeitas as variações do combate;

(c) planejamento flexível, com o desdobramento mínimo de meios permitindo a mudança rápida de órgãos e instalações, visando ao apoio rápido e eficiente;

(d) alongamento inicial das distâncias de apoio, forçando a utilização de meios orgânicos do Btl, criando problemas de segurança dos fluxos e das

REVOGADO

próprias instalações e ocasionando a descentralização inicial dos meios, tendendo para uma centralização progressiva;

(e) Sup Cl III-A - é previsto um alto consumo desse suprimento. A reserva orgânica deve estar completa antes do início do retraimento. O reabastecimento das Anv é realizado antes do início do movimento, nos altos, em final de jornada ou nas novas posições; e

(f) Sup Cl V-A(M) (munições) - é previsto um alto consumo desse suprimento, tendo em vista que o fogo é preponderante nas ações retrógradas por se constituir no meio mais eficaz de atuar à distância, contra o inimigo, durante toda a operação.

c. Planejamento do apoio logístico de aviação

(1) Ao planejar a execução do apoio logístico de aviação a um movimento retrógrado, o comandante deve se concentrar no estudo do esquema de manobra, dos meios disponíveis e dos prazos.

(2) O planejamento deve levar em consideração a:

(a) localização da A Ap Av / S A Ap Av em região não sujeita às flutuações do combate, evitando mudança de posição;

(b) redução, ao mínimo possível, dos movimentos de suprimento para a frente, exceto Cl III-A;

(c) entrega de suprimento em quantidades mínimas, exceto Cl III-A;

(d) previsão de PRA ao longo dos itinerários de retraimento ou de retirada;

(e) necessidade de deslocamento parcial das instalações; e

(f) destruição dos suprimentos e de equipamentos que tiverem que ser abandonados.

(3) O B Mnt Sup Av Ex deve manter a continuidade do apoio antes, durante e após o retraimento, com base num planejamento cuidadoso e ordenada execução.

(4) Devido às largas frentes nas quais, normalmente, são realizados os movimentos retrógrados, as comunicações e o controle têm sua eficiência reduzida. Os planos devem ser elaborados em minúcias, a fim de proporcionar aos comandos subordinados uma completa compreensão da operação, de forma a que a missão seja cumprida, a despeito de eventuais falhas no sistema de comunicações.

(5) Apesar do planejamento ser pormenorizado e centralizado, os comandos subordinados guardam suficiente liberdade na execução de sua missão específica, conduzindo as suas atividades logísticas de aviação de acordo com a evolução dos acontecimentos.

(6) Na conduta do combate, o comandante acompanha a evolução da situação, apoiando a Bda Av Ex como um todo, atendendo às necessidades de apoio segundo o planejamento inicial e às necessidades decorrentes da própria evolução do combate de modo a, em qualquer ocasião e em tempo oportuno, introduzir as modificações que se fizerem necessárias.

(7) O comandante é o responsável, dentro das disposições de escalões superiores, pela execução do plano de destruições de instalações, naquilo que lhe couber, inclusive a destruição do equipamento orgânico, quando ordenada.

REVOGADO

REVOGADO

CAPÍTULO 8

AÇÕES COMUNS ÀS OPERAÇÕES BÁSICAS, OPERAÇÕES COMPLEMENTARES, OPERAÇÕES SOB CONDIÇÕES ESPECIAIS DE AMBIENTE E OPERAÇÕES COM CARACTERÍSTICAS ESPECIAIS

ARTIGO I

AÇÕES COMUNS ÀS OPERAÇÕES BÁSICAS

8-1. GENERALIDADES

a. As ações comuns às operações básicas correspondem àquelas ações que são realizadas no decorrer das operações ofensivas e defensivas. Por suas características, os meios da Bda Av Ex têm emprego mais adequado nas ações de substituição de unidades de combate.

b. Dentro desse contexto, o B Mnt Sup Av Ex é organizado, instruído e equipado para o apoio à aeromobilidade da Bda Av Ex através dos meios logísticos de manutenção, suprimento, transporte e salvamento. Será normal que a participação da Av Ex nas condições comuns seja limitada, face à pouca disponibilidade de esforço aéreo para atender todas operações táticas.

c. Quando elementos da Bda Av Ex forem empregados, o B Mnt Sup Av Ex deve preparar-se para apoiar operações de pequeno vulto, com baixo consumo de suprimento Cl III-A e Cl V(M)-A, grande rapidez e necessidade de alto índice de disponibilidade dos meios aéreos.

8-2. SUBSTITUIÇÃO DE UNIDADES DE COMBATE

A Bda Av Ex pode participar da substituição de qualquer unidade, realizando

um transporte aeromóvel da tropa a ser substituída, assim como da tropa que irá substituir. Caso essa substituição seja feita na linha de contato, o emprego da Bda Av Ex terá grandes restrições.

8-3. APOIO LOGÍSTICO DE AVIAÇÃO À SUBSTITUIÇÃO DE UNIDADES DE COMBATE

a. O B Mnt Sup Av Ex prestará o apoio logístico de aviação considerando a missão executada, conforme o contexto da operação em que se processar a substituição.

b. A disponibilidade de esforço aéreo será o fator limitador para esse tipo de emprego que, embora eficiente e que proporciona maior rapidez para a tropa substituída ou substituta, vai utilizar a quase totalidade dos meios aéreos da Av Ex em uma única operação. Outras necessidades existentes em outras frentes do comando enquadrante podem fazer com que a substituição realizada por meios aéreos seja por demais onerosa para ser levada a efeito.

ARTIGO II

OPERAÇÕES COMPLEMENTARES

8-4. GENERALIDADES

a. A Bda Av Ex pode ser empregada em todas as operações complementares previstas no Manual de Campanha C 100-5 – OPERAÇÕES, cumprindo missões de combate, de apoio ao combate e de apoio logístico, conforme a ação que será desencadeada.

b. O emprego da Bda Av Ex, no entanto não difere significativamente do emprego normal em outras operações.

c. Assim, não há conseqüências importantes para o apoio logístico de aviação. O B Mnt Sup Av Ex apoiará as OM da Bda Av Ex do mesmo modo que apóia outras operações.

ARTIGO III

OPERAÇÕES SOB CONDIÇÕES ESPECIAIS DE AMBIENTE

8-5. GENERALIDADES

a. Quando o combate é travado sob condições climáticas altamente desfavoráveis ou em terrenos difíceis, há necessidade de se utilizar técnicas, treinamentos, equipamentos e meios especiais para transformar as limitações decorrentes em vantagens para essas operações.

REVOGADO

b. O Manual de Campanha C 100-5 – OPERAÇÕES relaciona as seguintes operações como sendo realizadas sob condições especiais de ambiente:

(1) em montanha;
(2) ribeirinhas;
(3) na selva; e
(4) na caatinga.

c. O emprego dos meios aéreos nas operações em regiões montanhosas, na caatinga ou ribeirinhas minimiza as restrições do ambiente e multiplica o poder de combate das forças empregadas. Em operações sob condições especiais de ambiente, B Mnt Sup Av Ex, de forma centralizada ou com sua Companhia Leve de Manutenção de Aviação (Cia L Mnt Av) atuando isoladamente, pode ser empregado em todo o espectro das missões de apoio logístico de aviação.

d. Nessas condições, aumenta a importância da integração do planejamento da logística de aviação com os meios disponíveis tanto das outras forças singulares quanto daqueles mobilizáveis.

e. Há que se caracterizar que os meios aéreos e suas equipagens também sofrem limitações impostas pelas condições especiais de ambiente.

f. O apoio logístico de aviação é a maior restrição para emprego nesses ambientes, sendo necessária a complementação da estrutura existente por meios adequados a cada ambiente, como embarcações ou aeronaves de asa fixa.

g. No ambiente de selva, com exigüidade de vias de comunicações terrestres, vasta cobertura vegetal e extensa rede hidrográfica, fatores que se apresentam como obstáculos de vulto para qualquer tropa, o helicóptero na maioria das vezes é o único meio eficaz a oferecer mobilidade às operações terrestres. Por estes motivos, o emprego do B Mnt Sup Av Ex em operações na selva será abordado em separado.

h. Os princípios contidos neste artigo devem ser aplicados em consonância e como complemento ao preconizado nos manuais de campanha e instruções provisórias da série Aviação do Exército, adaptadas a cada situação de emprego.

8-6. OPERAÇÕES NA SELVA

a. A região de selva é caracterizada por uma infra-estrutura limitada e que restringe a operação do ponto de vista logístico, incluindo vias de transporte terrestre, localidades, recursos locais e locais de pouso. A falta de eixos terrestres obriga a utilização em larga escala dos rios, dificultando a ocultação do movimento de comboios e o apoio logístico.

REVOGADO

b. As grandes distâncias a serem vencidas trazem como conseqüência um alto consumo de querosene de aviação, o que implica a necessidade de um pré-posicionamento deste combustível em diversos pontos da região para o cumprimento das missões ou, caso contrário, um fluxo logístico ininterrupto, por todos os meios do suprimento Classe III-A.

c. Devido às condições existentes no ambiente de selva, o emprego de frações elementares de tropa é o mais utilizado pela F Ter e termina por indicar o emprego da Bda Av Ex da mesma forma, isto é, descentralizadamente e por pequenas frações de helicópteros.

d. Dentro desse contexto, o B Mnt Sup Av Ex é organizado, instruído e equipado para o apoio a aeromobilidade da Bda Av Ex através dos meios logísticos de manutenção, suprimento, transporte e salvamento de forma a permitir que as ações sejam efetuadas com uma descentralização maior do que em operações em outros ambientes, utilizando para isso de processos especiais de suprimento e complementando a manutenção de 1º escalão das unidades em suas áreas de trens.

e. A falta de instalações adequadas impõe que a manutenção de maior profundidade seja executada mais distante das unidades, geralmente em centros que disponham de aeródromos que permitam a ligação aérea e a infraestrutura de transporte fluvial.

8-7. CONSIDERAÇÕES TÁTICAS

a. A falta de local para desdobramento pode determinar que as unidades da Bda Av Ex se desdobrem próximo às principais localidades.

b. As grandes distâncias envolvidas implicam um alongamento das distâncias de apoio, tendo como conseqüência o aumento da reserva orgânica de suprimento em posse das unidades.

c. Fruto da maior fluidez da tropa empregada, pode ser uma situação mais rotineira a operação de descentralização dos meios da Bda Av Ex.

d. Em qualquer situação de subordinação ou empregando frações de qualquer efetivo, a Bda Av Ex em operações na selva vai exigir uma logística muito específica, limitada pelas poucas vias existentes, na sua quase totalidade vias aquáticas e com o uso de aeronaves de asa fixa.

8-8. APOIO LOGÍSTICO DE AVIAÇÃO EM OPERAÇÕES NA SELVA

a. Considerações básicas – Em ambiente de selva, a logística de Aviação do Exército reveste-se de características particulares, notadamente pela existência de grande extensão de áreas inóspitas, escassez de instalações dotadas de meios condizentes para execução de trabalhos, limitação de modais de transporte e grande influência exercida pelas condições climáticas.

REVOGADO

b. Peculiaridades da logística de aviação

(1) A fim de proporcionar um apoio contínuo às unidades de Aviação do Exército isoladas e em controle operacional de um escalão da F Ter. O B Mnt Sup Av Ex destaca sua Companhia Leve de Manutenção de Aviação para apoio direto a UAe isolada, pelo período necessário.

(2) A natureza do material de aviação, que envolve características técnicas muito especiais, pode obrigar a centralização por parte do B Mnt Sup Av Ex das atividades peculiares de aviação, utilizando sua Cia Mnt Av.

(3) Em área de selva, o planejamento detalhado e a visualização das operações futuras em toda área são muito importantes, considerando as grandes distâncias, a falta de estradas e a inexistência de outras facilidades de apoio. A alta mobilidade adquirida com os meios da Av Ex impõe, em muitas oportunidades, o emprego de processos especiais de distribuição de suprimento tais como o suprimento por via aérea e a instalação de postos de ressuprimento avançados (PRA).

(4) À semelhança das ligações realizadas operacionalmente entre as Forças, a troca de informações técnicas e a centralização de atividades de manutenção nos escalões mais elevados devem ser objetivos comuns dos diversos Comandos, com o propósito de economia de tempo e meios, decorrentes desse intercâmbio.

(5) As atividades de Manutenção, Suprimento, Transporte e Salvamento de Aviação serão, em princípio, desempenhadas pelas SU Logísticas do B Mnt Sup Av Ex.

(6) As atividades logísticas, não-aviação, de qualque função, serão desempenhadas pelas Unidades logísticas do escalão enquadrante, e realizadas por área, sendo este apoio prestado tanto ao B Av Ex em controle operacional quanto à Cia L Mnt Av.

ARTIGO IV

CARACTERÍSTICAS ESPECIAIS

8-9. GENERALIDADES

a. As operações com características especiais correspondem àquelas que, por sua natureza, condições particulares em que podem ser conduzidas e características da área de operações, exigem cuidados especiais em seu planejamento e execução, ou ênfase sobre outras considerações relativas às técnicas, à tática ou ao material empregado.

b. Dentro desse contexto, o B Mnt Sup Av Ex é organizado, instruído e equipado para o apoio a aeromobilidade da Bda Av Ex através dos meios logísticos de manutenção, suprimento, transporte e salvamento.

REVOGADO

8-10. TRANSPOSIÇÃO DE CURSO DE ÁGUA

a. A transposição de um curso de água, que não dispõe de passagens utilizáveis e cuja segunda margem encontra-se defendida pelo inimigo, comporta normalmente, a conquista e a manutenção de uma cabeça-de-ponte.

b. Na execução de uma transposição de curso de água, a Bda Av Ex, através dos suas unidades aéreas, pode ser empregada realizando operações aeromóveis.

8-11. APOIO LOGÍSTICO DE AVIAÇÃO AS AÇÕES DA Bda Av Ex NA TRASPOSIÇÃO DE CURSO D'ÁGUA

a. A Missão do B Mnt Sup Av Ex, nesse tipo de operação, é prestar apoio logístico específico de aviação imediato e contínuo a Bda Av Ex, não permitindo que esta deixe de cumprir as missões de aviação, solicitadas pelo escalão enquadrante.

b. A Bda Av Ex no apoio à transposição de curso d'água executa missões aeromóveis, caracterizadas pelo elevado consumo de combustível (Cl III-A), reduzido consumo de munição e pequeno número de baixas.

c. Os suprimentos críticos, quando necessários às U Ae, são entregues em Postos de Ressuprimento Avançados através da Cia Sup Av.

d. Nos estágios iniciais da operação, o transporte aéreo pode levar grande parte dos suprimentos Cl III-A e Cl V(M)-A para os PRA já planejados. Aeronaves podem ser empregadas para entregar os suprimentos além do rio ou lançá-los no interior da cabeça de ponte. Uma ou mais das seguintes medidas podem ser adotadas:

(1) o B Mnt Sup Av Ex pode estabelecer, o mais cedo possível (após a conquista da linha que retira os fogos observados), PRA na segunda margem;

(2) pronta substituição de suprimentos críticos nas situações difíceis que possam ocorrer; e

(3) estabelecimento de alta prioridade para viaturas-cisterna de combustível, na transposição do rio em portadas ou pontes.

8-12. OPERAÇÕES EM ÁREAS EDIFICADAS (LOCALIDADES)

a. As áreas edificadas são acidentes capitais importantes que devem ser desbordados e isolados, quando da realização de ações ofensivas. Caso seja imperioso conquistar a localidade propriamente dita, são utilizados métodos aplicáveis para a redução ou neutralização das resistências lá encontradas.

b. Na fase da conquista de uma área de apoio, na periferia da área edificada, a Av Ex pode ser empregada principalmente em missões de apoio ao combate e de apoio logístico.

REVOGADO

c. Durante a progressão no interior da área edificada, Elm da Av Ex são empregados, basicamente, em ações isoladas e de pequeno vulto, porque, nesta fase, as aeronaves tornam-se mais vulneráveis às ações do inimigo.

d. De acordo com o armamento disponível nas aeronaves e com as armas A Ae do inimigo, pequenas frações de He poderão ser empregadas em missões de Atq Amv contra alvos compensadores localizados no interior da área edificada, aumentando a necessidade de suprimento Cl V(M)-A (Munição).

e. Neste contexto o apoio logístico de aviação é efetuado de forma centralizada, de fora da área em que se desenvolvem as operações.

REVOGADO

REVOGADO

REVOGADO

CAPÍTULO 9

SEGURANÇA

ARTIGO I

SEGURANÇA DA UNIDADE

9-1. SEGURANÇA IMEDIATA

a. O comandante do B Mnt Sup Av Ex é o responsável pela segurança da unidade. Executa as medidas determinadas pelo comando da Bda Av Ex, bem como adota medidas relativas à segurança imediata da unidade.

b. A segurança inclui todas as medidas tomadas por um comando para proteger a unidade da espionagem, sabotagem, observação, inquietação ou ataque surpresa. Elas podem ser ativas ou passivas. As medidas ativas envolvem poder de fogo e o emprego de tropa. As medidas passivas incluem a observação, cobertura, dispersão, camuflagem e o aproveitamento do terreno. O B Mnt Sup Av Ex, normalmente, emprega uma combinação de medidas ativas e passivas.

c. É preciso ter sempre presente a possibilidade de atuação do inimigo, causando danos a pessoal e material. Tal consideração, entretanto, não deve implicar a adoção de uma mentalidade defensiva, mas, ao contrário, estimular o emprego de medidas ativas de segurança.

d. Os destacamentos de segurança são necessários em qualquer situação. Sua missão é proteger a unidade contra o ataque de surpresa e a observação terrestre do inimigo. Eles garantem ao comando da unidade a liberdade de ação e o tempo necessário para desdobrar seus meios em caso de ação inimiga. Estes destacamentos devem ser móveis e devem possuir um eficiente sistema de alarme, inclusive meios de comunicações e de observação que lhes permitam alertar imediatamente a unidade quanto a qualquer ação terrestre ou aérea do inimigo.

9-2. SEGURANÇA DURANTE OS MOVIMENTOS

a. O B Mnt Sup Av Ex, ao se deslocar isoladamente, é o responsável por sua própria segurança. Quando realiza uma marcha, o faz motorizado; em conseqüência, seus elementos de segurança são também motorizados. Podem variar desde uma pequena patrulha até o valor de uma subunidade.

b. A segurança à frente é exercida por uma vanguarda. Sua organização varia com as condições locais e a situação tática.

c. A segurança nos flancos pode restringir-se a manter a velocidade do movimento com observação constante sobre eles. Quando surge a necessidade de adoção de outras medidas, organizam-se pequenas patrulhas para emprego a curta distância e com missões específicas.

d. O patrulhamento contínuo dos flancos somente é assegurado quando existem estradas paralelas, mas o emprego efetivo de pequenas patrulhas fora das estradas, em terrenos dominantes e postos de observação, proporciona uma vigilância razoável.

e. Os destacamentos de flancoguarda não são suficientemente fortes para deter o inimigo; sua missão é alertar o comando, em tempo útil, das atividades inimigas, motivo pelo qual devem ser equipados com rápidos e eficientes meios de comunicações.

f. A segurança da retaguarda da coluna é obtida por uma força denominada retaguarda. Esta pode ser mais fraca que a vanguarda, salvo se houver perigo iminente de ser surpreendida por uma força de maior mobilidade.

g. Quando o deslocamento do batalhão ocorrer no ambiente de selva, os conceitos acima são aplicáveis, com as necessárias adaptações, considerando-se os meios de transporte empregados.

h. Em qualquer caso, especial atenção devera ser dada às comunicações, garantindo um eficiente e oportuno contato entre as frações destacadas e a unidade.

9-3. SEGURANÇA NOS ALTOS

a. Sempre que o batalhão realiza um alto temporário, estabelece um sistema de postos avançados. A missão dos postos avançados é proteger o grosso da tropa contra a surpresa e a observação aproximada do inimigo.

b. A composição do sistema varia em cada situação. Estabelecem-se comunicações entre os elementos do sistema de postos avançados e o grosso da tropa. Se o inimigo consegue penetrar em qualquer parte do sistema de proteção, o grosso imediatamente adota medidas para sua própria defesa.

c. Os altos devem ser realizados, em princípio, em áreas não habitadas ou pouco populosas.

REVOGADO

9-4. SEGURANÇA NOS ESTACIONAMENTOS

a. Na sua maioria, as ações do inimigo, contra as quais se devem precaver as unidades de apoio logístico em estacionamentos ou nos locais de trabalho, são realizados por elementos terrestres infiltrados, ataques aéreos, elementos aeroterrestres ou aerotransportados.

b. A não ser em situação excepcional, a segurança contra a intervenção de elementos terrestres pode ser obtida, normalmente, por meio de pequenos destacamentos de segurança cobrindo as vias de acesso prováveis.

c. Em posições excessivamente expostas, pode ser necessário um completo e coordenado sistema de segurança, com elementos preparados para resistir energicamente. A segurança contra ataques aéreos é sempre necessária, devendo existir um plano de ação bem definido nesse sentido.

9-5. SEGURANÇA NA ÁREA DE APOIO DE AVIAÇÃO

a. Em geral, as medidas para reduzir a vulnerabilidade de uma área com relação a um tipo de ameaça, podem acarretar o aumento desta vulnerabilidade em relação a outros tipos de ataque e prejudicar a eficiência do elemento considerado , pondo em risco o cumprimento da missão. A dispersão para evitar os efeitos de um ataque aéreo, por exemplo, aumenta a vulnerabilidade à infiltração do inimigo e facilita as ações de sabotagem. Assim, esse conflito de necessidades deve ser bem considerado, e em cada situação particular, é buscada uma solução aceitável, considerando-se as possíveis ameaças.

b. A maior vulnerabilidade de uma instalação logística resulta da própria natureza dos trabalhos que nela são realizados, obrigando a uma maior permanência numa mesma área. Dessa maneira, há maior probabilidade de sua localização e de ataque, pelo inimigo, terrestre ou aéreo, havendo necessidade de previsão de uma ou mais áreas de muda, da (s) qual (is) o B Mnt Sup Av Ex possa continuar prestando apoio.

c. Uma nova área de apoio de aviação torna-se, normalmente, altamente vulnerável, logo após a sua ocupação, devido ao desconhecimento e à adaptação ao novo local. O tempo de permanência, por sua vez, permite melhorar os sistemas de segurança, aumentando-os até um ponto ótimo. Daí em diante, a estabilização dos sistemas tende a reduzir a sua eficiência, pelo uso de rotinas, particularmente se o inimigo não se mostra muito ativo durante períodos relativamente longos. Especial atenção deve ser dada à camuflagem.

d. Uma situação muito estável e prolongada torna muito difícil a manutenção de um espírito ofensivo. A fim de dinamizar a defesa, é necessário que todo o pessoal participe ativamente de uma maneira ou de outra, no esforço das medidas de segurança, as quais devem ser freqüentemente alteradas e testadas, por intermédio de inspeções e de exercícios.

REVOGADO

e. Quando o inimigo terrestre (elementos infiltrados) se mostra ativo na região da nova área, é preferível ocupá-la durante o dia. Isso depende, também, das atividades e possibilidades aéreas do inimigo. Se necessário, a área pode ser ocupada por meio de um movimento por escalões. Neste caso, devem ser tomadas medidas especiais de contra-emboscada.

f. Antes da ocupação de uma nova área, o Cmt do batalhão faz um estudo, sob o ponto de vista de segurança, considerando todas as informações existentes sobre a mesma. Em seguida, dentro das disponibilidades de tempo e de meios, realiza um reconhecimento da área a ser ocupada, procurando selecionar os pontos e as áreas que são mais vulneráveis.

g. Na ocupação de uma nova área, as seguintes medidas devem ser tomadas:

(1) estabelecimento de postos de guarda no perímetro da área;

(2) patrulhamento no exterior da nova área;

(3) preparação e camuflagem dos locais destinados às diversas instalações logísticas, de administração e de pessoal;

(4) estabelecimento de uma sequência para ocupação da área, por parte de cada elemento; e

(5) exigência, ao máximo, de esforço na segurança, no período inicial da ocupação.

h. Após a ocupação da nova área, devem ser tomadas as seguintes medidas de segurança, na seqüência que se segue:

(1) estabelecimento de um plano de defesa aproximada para a área;

(2) estabelecimento das comunicações internas e com o escalão superior;

(3) estabelecimento de normas de controle de circulação, das quais devem participar todos os elementos da área, sem que tal controle dificulte as missões de apoio;

(4) melhoria do sistema de defesa, tais como a colocação de obstáculos, artifícios de detecção e outros meios julgados convenientes; e

(5) aperfeiçoamento dos planos de patrulhas.

i. Além dessas providências, o Cmt do batalhão deve manter uma força de reação no interior da A Ap Av. Essa força, formada por elementos orgânicos ou em reforço, de apoio ou de combate, atua como uma reserva sob o comando do responsável pela defesa das instalações.

REVOGADO

ARTIGO II

SEGURANÇA DE ÁREA DE RETAGUARDA

9-6. GENERALIDADES

a. A área de retaguarda é a parte da zona de ação de uma organização ou

força militar, compreendida entre os limites de retaguarda do escalão subordinado e o limite de retaguarda da própria organização ou força.

b. Na área de retaguarda de uma determinada organização ou força, é realizada a maior parte das atividades logísticas. Normalmente, ali também desdobram-se as reservas, as unidades de apoio ao combate e as instalações de comando da organização ou força considerada.

c. A segurança da área de retaguarda é obtida por meio de medidas especiais para fazer face às ameaças inimigas que aí se apresentam principalmente contra as unidades, as atividades/instalações de apoio logístico e contra as vias de transporte. A Segurança da Área de Retaguarda (SEGAR) compreende a Defesa de Áreas de Retaguarda (DEFAR) e o Controle de Danos (CD).

d. As medidas de defesa de área de retaguarda compreendem todas as ações executadas para prevenir, neutralizar ou reduzir ameaças inimigas (sabotadores, guerrilheiros e elementos infiltrados) contra unidades, atividades e instalações na área de retaguarda, exceto as operações de vulto que possam compreender as forças como um todo. Estas operações consubstanciam em duas fases: a preventiva e a repressiva.

e. As medidas preventivas e de controle adotadas para reduzir ao mínimo os efeitos dos bombardeios inimigos e para assegurar a continuidade ou restabelecer o apoio logístico, após esses bombardeios, constituem o Controle de Danos. Tais medidas, que são executadas antes, durante e após a ocorrência dos bombardeios, aplicam-se também no caso de grandes desastres ou de catástrofes da natureza, e incluem o restabelecimento, os primeiros socorros e a evacuação de feridos, o isolamento de áreas perigosas, o combate a incêndio e outras providências semelhantes.

f. As atividades de defesa da área de retaguarda e de controle de danos são basicamente distintas. Embora sejam realizadas na mesma área - área de retaguarda - os locais específicos onde ocorrem suas ações são normalmente diferentes, como diferentes também são os critérios para o estabelecimento de responsabilidades relativas a cada uma dessas atividades. As atividades de controle de danos são orientadas para as instalações. As atividades de defesa de área de retaguarda são orientadas para as forças inimigas, cuja localização e destruição são preocupações permanentes antes que as mesmas possam atacar as unidades e instalações, sendo, por isso, atividades freqüentemente executadas visando à segurança do perímetro de área de retaguarda.

g. As medidas de SEGAR objetivam maximizar as possibilidades de defesa e apoio entre os elementos de apoio logístico e de apoio ao combate, sem que haja necessidade de emprego de efetivos consideráveis de elementos de combate em seu auxílio. O objetivo é evitar interrupções nas missões dos elementos de apoio ao combate e de apoio logístico.

FINCAD

9-7. RESPONSABILIDADES

a. A existência de numerosas forças e instalações militares, em uma área de retaguarda, exige que sejam claramente definidas as responsabilidades e as relações de comando entre as mesmas, no que diz respeito à segurança de área de retaguarda. Isso porque, tanto para defesa de área de retaguarda como para controle de danos, é essencial a unidade de comando.

b. A responsabilidade geral pela segurança de área de retaguarda de uma determinada organização ou força militar cabe ao comandante dessa organização ou força.

c. A responsabilidade da defesa territorial pela segurança da área de retaguarda normalmente é atribuída, pelos comandantes das brigadas e escalões superiores, a um determinado comandante subordinado designado Controlador de Segurança de Área de Retaguarda (Ct de SEGAR) a quem cabe estabelecer os planos e supervisionar a execução de todas as operações necessárias, tanto de defesa de retaguarda como de controle de danos.

(1) Enquanto a ameaça inimiga não for de molde a comprometer a segurança das forças como um todo, cabe ao controlador de segurança de área de retaguarda a responsabilidade pelo planejamento e pela supervisão da execução das atividades que visem a preveni-la, neutralizá-la e/ou reduzi-la.

(2) A partir do momento em que a ameaça inimiga não possa ser neutralizada ou reduzida pelas medidas de defesa de área de retaguarda postas em execução, comprometendo a segurança da operação como um todo, caberá ao E3 a supervisão das ações a serem realizadas.

d. O controlador da segurança da área de retaguarda normalmente reparte sua responsabilidade territorial entre determinados comandos localizados na área de retaguarda, aos quais são atribuídas partes dessa área. Em cada subárea, o respectivo comandante é o responsável pela defesa de área de retaguarda e pelo controle de danos, cabendo-lhe integrar os planos locais com planos gerais referentes a essas atividades.

e. Dentro desse contexto, o B Mnt Sup Av Ex não executa missões específicas de defesa de área de retaguarda, controle de danos ou SEGAR, sendo responsabilidade da unidade designada pelo escalão enquadrante da Bda Av Ex.

f. Quando solicitado pelo escalão enquadrante e autorizado pela Bda Av Ex, o Btl poderá prestar apoio de pessoal para execução das missões de segurança.

9-8. MISSÃO DO BATALHÃO NA SEGAR

a. A missão do batalhão em uma subárea é proteger os recursos existentes no seu interior, para evitar ou minimizar a interferência do inimigo, de um evento destruidor ou catástrofe da natureza, particularmente sobre as atividades de apoio logístico de aviação.

REVOGADO

b. A missão, contudo, não inclui ações de defesa aérea ou a neutralização de ameaças inimigas que comprometem a A Rg como um todo. Uma ação inimiga em larga escala torna-se parte de um combate e, como tal, deva ser tratada como um assunto operacional.

c. A missão é cumprida tendo como base o planejamento, as diretrizes, os procedimentos e as normas baixadas pelo escalão superior.

REVOGADO

REVOGADO

REVOGADO

ANEXO A

MEMENTO DE ESTUDO DE SITUAÇÃO DE LOGÍSTICA

(Como oficial de estado-maior – Estudo de 1ª Fase)

(Classificação Sigilosa)

Unidade/Bda Av Ex
Local do PC (da Bda Av Ex)
Data-hora

ESTUDO DE SITUAÇÃO DE LOGÍSTICA
Rfr: (Cartas, mapas, calcos e outros documentos necessários à compreensão do estudo)

1. MISSÃO

a. Missão do elemento apoiado

b. Missão do B Mnt Sup Av Ex

c. Condições de execução

2. SITUAÇÃO E LINHAS DE AÇÃO

a. Considerações que afetam as possíveis linhas de ação
(1) Características da região de operações
(a) Condições meteorológicas
(b) Terreno

(2) Situação do inimigo
(3) Nossa situação

b. Possibilidades do inimigo

c. Nossas linhas de ação

3. ANÁLISE DAS LINHAS DE AÇÃO OPOSTAS

4. COMPARAÇÃO DAS NOSSAS LINHAS DE AÇÃO

5. CONCLUSÃO

a. Indicar se, sob o ponto de vista logístico, a missão da GU pode se cumprida.

b. Indicar a (s) linha (s) de ação que pode (m) contar com o melhor apoio logístico de aviação.

c. Indicar os inconvenientes, sob o ponto de vista logístico, apresentados pelas linhas de ação não relacionadas no subparágrafo b.

d. Relacionar os principais problemas e restrições, com respeito ao Batalhão, que devem ser levados ao conhecimento do comandante do Cmt da Bda Av Ex. Apresentar propostas específicas para a solução de tais problemas.

a)_____
Cmt B Mnt Sup Av Ex

Anexos:

(Classificação Sigilosa)

REVOGADO

REVOGADO

ANEXO B

MEMENTO DE ESTUDO DE SITUAÇÃO DO COMANDANTE LOGÍSTICO - 2ª FASE

(Como comandante de tropa)

_____
(Classificação Sigilosa)

Unidade/B Mnt Sup Av Ex
Local do PC
Data-hora

ESTUDO DE SITUAÇÃO DE LOGÍSTICA - 2ª FASE

Ref: (Cartas, mapas, calcos e outros documentos necessários à compreensão do estudo)

1. MISSÃO

a. Interpretação da missão e da intenção do Esc Sp (pelo Cmt)

b. Interpretação da missão e da intenção do Esc Log Sp (pelo Cmt)

_____
(Classificação Sigilosa)

(Classificação Sigilosa)

c. Enunciado (pelo EM)

d. Finalidade (pelo EM)

e. Ações a realizar (pelo EM)

f. Seqüência das ações (pelo EM)

g. Condições de execução (pelo EM)

h. Conclusão (pelo EM)

i. Diretriz de Planejamento (pelo Cmt)
(1) Novo enunciado
(2) Intenção inicial do Cmt
(3) Orientações ao EM

2. SITUAÇÃO E LINHAS DE AÇÃO

a. Considerações que afetam as possíveis L Aç
(1) Operações a apoiar
(a) Natureza das Op a apoiar ("perfil do combate")
(b) Força apoiada
(c) Necessidades especiais
(2) Características da região de operações
(a) Base de dados dos aspectos conhecidos
(b) Terreno
1) Análise do terreno
a) Rede de transportes
b) Regiões favoráveis ao desdobramento de Inst Log
c) Pontos críticos, obstáculos e regiões de passagem obrigatória.
d) Recursos locais
e) Terreno favorável ao emprego das pequenas frações inimigas.

(Classificação Sigilosa)

REVOGADO

(Classificação Sigilosa)

(c) Condições meteorológicas
1) Elementos meteorológicos
a) Crepúsculo
b) Fase da Lua
c) Condições atmosféricas: temperatura, precipitações, nebulosidade e umidade
d) Ventos
e) Outros elementos
2) Elaboração dos calcos dos efeitos das condições meteorológicas
(d) Integração do terreno com as condições meteorológicas
(e) Efeitos do terreno e das condições meteorológicas sobre o Ap Log
1) Funções logísticas
a) Transporte
b) Manutenção
c) Suprimento
d) Salvamento
e) Recursos Humanos
f) Saúde
g) Engenharia
2) Desdobramento logístico
(3) Situação do inimigo
(4) Necessidades de apoio
(5) Nossa situação
(a) Situação logística
1) Suprimento
2) Transporte
3) Manutenção
4) Salvamento
5) Saúde
6) Recursos Humanos
7) Engenharia

(Classificação Sigilosa)

REVOGADO

(Classificação Sigilosa)

(b) Situação tática do B Mnt Sup Av Ex
(c) Situação de pessoal do B Mnt Sup Av Ex
(d) Situação de material do B Mnt Sup Av Ex
(e) Situação de Comunicação Social e Assuntos Civis

b. Dificuldades previstas
(1) Operações a apoiar
(2) Inimigo
(3) Área de Operações
(4) Nossa situação (tática, logística)
(5) Carências logísticas
(6) Necessidades da população civil
(7) Outras

c. Nossas linhas de ação
- Elementos essenciais (QUE, QUANDO, ONDE, COMO)

3. ANÁLISE DAS LINHAS DE AÇÃO OPOSTAS

a. Seleção das dificuldades significativas

b. Análise propriamente dita

4. COMPARAÇÃO DAS NOSSAS LINHAS DE AÇÃO

a. Processo das vantagens e desvantagens

b. Processo dos fatores de comparação

(Classificação Sigilosa)

REVOGADO

_____
(Classificação Sigilosa)

5. DECISÃO

- Elementos essenciais (QUEM, QUE, QUANDO, ONDE, COMO e PARA QUE)

- Aprimoramento da intenção do Cmt

(a) _____
Cmt B Mnt Sup Av Ex

Anexos (quando for o caso)

Distribuição (quando for o caso)

Autenticação (quando for o caso)

_____
(Classificação Sigilosa)

REVOGADO

REVOGADO

REVOGADO

ANEXO C

MODELO DE ORDEM DE OPERAÇÕES DO B MNT SUP AV EX

(classificação sigilosa)
(Confirma ordens verbais)

EXEMPLAR Nr 2
B Mnt Sup Av Ex
Faz Gertrudes do Torto
D-3/0800
ALS

ORDEM DE OPERAÇÕES Nr 8
Rfr: Carta SP - 1:50.000
Fls: Foz Rio TORTO - CADEIRA
Composição de meios
(Parágrafo 3º)

1. SITUAÇÃO

a. Forças inimigas – Possibilidades do inimigo

(1) Atuar com guerrilheiros (Elm F Esp)
(2) Atuar com F Ae

b. Forças amigas

(1) O 1º B Av Ex estará sob controle operacional da a 1ª DE, a partir do Rib do PEREQUÊ.

(2) O 2º B Av Ex realizará um assalto aeromóvel com o 16º BIL/ 16ª Bda Inf L no flanco Sul.

(3) O 3º B Av Ex realizará missões aeromóveis determinadas pela Bda

Av Ex, em proveito da FTTOT.

(4) O 4º Esqd Av Ex estará em controle operacional da 5ª Brigada de Infantaria de Selva, e terá as atividades logísticas de aviação desempenhadas pelo 3º Pel / Cia L Mnt Av, em controle operacional.

(5) O 22º Gpt Log A apoiará por área, com suprimento não-aviação, as ATU de Aviação durante toda a operação.

(6) O 23º Gpt Log R apoiará por área a Bda Av Ex e o B Mnt Sup Av Ex, com suprimento não-aviação, durante toda a operação, e servirá de elo para a logística de aviação.

c. Meios recebidos e retirados

(1) Recebidos – nenhum

(2) Retirados – nenhum.

2. MISSÃO

A fim de proporcionar apoio logístico de aviação à Bda Av Ex, apoiar, desde já, as operações aeromóveis, no corte do Rib do PEREQUÊ.

3. EXECUÇÃO

a. Conceito da Operação

(1) Manobra

(a) O B Mnt Sup Av Ex executará o Ap Log de aviação desdobrando-se, desde já, na Faz Gertrudes do Torto (14-83), de onde apoiará a operação. Se necessário, e mediante ordem, realizará uma mudança A Ap Av para a R de Faz Cadeira do Torto (15-90), de onde continuará apoiando as ações da Bda Av Ex.

(b) Apoiará os Elm orgânicos da Bda Av Ex, 1º, 2º, 3º e 4º B Av Ex.

(c) Abertura da A Ap Av

1) Em Faz Gertrudes do Torto – D-4/1800.

2) Em Faz Cadeira do Torto – A regular.

(d) Prioridade de apoio – Elm de 2º Escalão

(2) Desdobramento logístico – Anexo A, Calco de desdobramento.

b. Cia Cmdo Ap

(1) Planejar a segurança da A Ap Av

(2) Instalar o sistema de comunicação

c. Cia Mnt Av

(1) Realizará Mnt de apoio ao conjunto na ATU do B Mnt Sup Av Ex.

(2) Complementará a manutenção de 1º nível das UAe.

(3) Realizará toda a Manutenção de 2º nível das Anv e armamento da Bda Av Ex.

(4) Realizará, com limitações, manutenção de 3º nível, quando autorizado pelo escalão superior e com meios disponíveis.

REVOGADO

d. Cia L Mnt Av

(1) Organização do apoio

(a) 1º Pel Mnt Sp Av - Ap Dto ao 1º B Av Ex (+) a partir de D/0600

(b) 2º Pel Mnt Sp Av - Ap Dto ao 2º B Av Ex (+) a partir de D/0600

(c) 3º Pel Mnt Sp Av - Ct Op do 4º B Av Ex a partir de D/0600

(d) Equipes Remanescentes e Elm não empregados- em Reforço à Cia Mnt Av

(2) Prioridades

(a) Atendimento: 4º, 2º, 1º e 3º B Av Ex e demais Elm, nessa ordem;

(b) Manutenção

(1) Até D+1: Anv Emp G, Anv Rec Atq, Armt,

(2) Após D+1: Anv Rec Atq, Armt, Anv Emp G

(3) Instalações da Cia

(a) Anexo A

(b) Suprimento das classes IX-A: distribuição conforme NGA

e. Cia Sup Trnp Av

(1) Suprimento

(a) Cl III-A

1) PRA (Ciclone) em complemento as operações de abastecimento do 2º B Av Ex, ao sul do Rio MOLHO.

2) PRA (Tornado), em apoio as operações aeromóveis do 1º B Av Ex, ao norte do Rio PEREQUÊ – ombustível às instalações das UAe apoiadas, em D-2.

4) Horário de distribuição de Sup – NGA

5) Crédito diário para o período de D-3/D

a) 1º e 3º B Av Ex – 20.000 litros por UAe

b) 2º B Av Ex – 30.000 litros

c) 4º B Av Ex – nas instalações da Cia Sup Trnp Av – 20.000 litros

(b) Cl V-A (armamento e munição de aviação)

1) Localização dos PRA - Anexo A.

2) Cartas - NGA.

3) Prioridade: 2º, 1º e 3º B Av Ex demais Elm, nesta ordem

4) Restrição, Mrt.50 – 60% da necessária

5) A entrega será feita diretamente nas Unidades, no período de D-3 a D+1, para os seguintes tipos de munição:

a) SBAT 70;

b) 7,62 para Mtr das Anv armadas; e

c) .50 para Anv Armadas.

(c) Cl IX-A

1) Será entregue durante ressuprimento Cl III-A

2) De acordo com o nível de urgência, serão utilizados meios aéreos do 2º B Av Ex para entrega de suprimento.

REVOGADO

(2) Transporte
(a) EPS: Anexo A
(b) Movimentos diurnos permitidos por infiltração
(c) Prioridade
1) Até D+1 - Sup, Tropa, Ev.
2) Após D+1 - Ev , Tropa, Sup.

f. Prescrições diversas
(1) Limites: em vigor a partir de D-3/1800
(2) Dispositivo pronto: em D/1800
(3) Distância máxima de apoio: 100 Km quando utilizar meios aéreos
(4) LEP: Rib TOMATE
(5) LET: Transversal Faz GERTRUDES DO TORTO (14-83) – CADEIRA DO TORTO (15-90)
(6) Plano deslocamento da A Ap Av: An B

4. ADMINISTRAÇÃO

a. Organização do apoio
(1) Localização das instalações do Esc Sp
- Do FTTOT
1) 23º Gpt Log A: PONTES, desde já.
2) Centro de Recuperação: R 50Km E de PONTES.
3) Cemitério de campanha: R a 36Km E de PONTES.
(2) Elm a serem apoiados
(a) Apoio na A Ap Av
1) Orgânicos do batalhão.
2) Demais Elm subordinados à Bda Av Ex, apoiados pelo B Mnt Sup Av Ex.
(b) Apoio nas AT das Unidades Aéreas da Bda Av Ex – Elementos das SU/ B Mnt Sup Av Ex que forem destacados.

b. Logística
(1) Suprimento
(a) Horários de entrega de pedidos: NGA
(b) Classe III-A – Crédito diário para o batalhão no período de D-3/D 5000 litros, destinados ao 2º B Av Ex para operações logísticas.
(c) Classe V-A (Munição e armamento de aviação)Entregues nas instalações das Unidades Aéreas apoiadas.
(d) Cl IX-A, NGA (sem restrições).
(2) Transporte: NGA
(3) Evacuação de Material de Aviação: NGA
(4) Manutenção: NGA
(5) Serviços diversos: NGA

REVOGADO

c. Pessoal

(1) Efetivos, registros e relatórios

(a) Sumário diário: as SU darão entrada até às 16 horas

(b) Efetivo base: tomada às 12 horas do dia considerado

(2) Recompletamentos - Informar as necessidades em QM críticas, diariamente, mesmo negativamente

(3) Prisioneiros de Guerra - Os capturados deverão ser encaminhados ao P Col PG do 23º Gpt Log A

(4) Moral e assistência ao pessoal

(a) Cotas Dspn no C Rcr (período de 8 dias); cada Cia terá uma cota de 1 Of e 4 Pr, por período de 2 dias

(b) Cotas Dspn no C Rpo (período de 8 dias); idem cotas C Rcr

(c) Escalas: a cargo do S/1

(d) Todos os estabelecimentos do tipo bar, café restaurante e similares estarão interditados para freqüência por Elm da tropa

(5) Sepultamento - os corpos dos militares a serem sepultados serão transladados para o 23º Gpt Log R

d. Assuntos civis

(1) O S-3 coordenará com o Pel Seg, a evacuação total de civis das seguintes áreas e faixas:

(a) A Ap Av Ex

(b) Faixa junto à fronteira com o país verde (FAZ PILÃO – PORTO – R SUL FOZ RIO TORTO)

(2) P Col Civ: Faz CADEIRA DO TORTO (14-83)

(3) Outras prescrições

(a) Hora de recolher: 18:00h

(b) Hora de liberação: 06:00h

(c) Rodovias e trânsito para civis: fica restrito à Rv que liga FAZ GERTRUDES DO TORTO à CADEIRA DO TORTO

(d) É vedado o uso de mão de obra civil

5. LIGAÇÕES E COMUNICAÇÕES

a. Comunicações

(1) Índice das IE Com : 1-30

(2) Anexos

(a) C - QRR

(b) D - Diagrama de Circuitos

(3) Rádio

- Restrito

(4) Outros meios

(a) Explorar ao máximo as ligações por fio

(b) Mensageiros de escala partindo do PC do B Mnt Sup Av Ex às horas ímpares.

(c) Não são permitidas as ligações óticas no interior da A Ap Av.

REVOGADO

(d) Acústicos

1) Atq Aéreo – três toques breves de sirene, com intervalos de cinco segundos

2) Atq terrestre – dois toques breves, com intervalos de três segundos.

(e) Dados

1) Serão usados no âmbito do Btl redes de dados mediante cabo, conforme o anexo F

2) As comunicações de dados com a Bda Av Ex e as U Ae da Bda Av Ex será feita por intermédio do sistema de C2 do Esc Sup

b. Postos de comando

(1) PC/Bda: FAZ BOTAFOGO
(2) PCR/BDA: A Ap Av
(3) PC B Mnt Sup Av Ex: An A
(4) Elm Subrd: An A

Acuse estar ciente

a)_____
Ten Cel Cmt B Mnt Sup Av Ex

Anexos: A – Calco Desd
B – Plan Dsloc A Ap Av
C – QRR
D – Diagrama dos circuitos físicos

Distribuição: - Lista A

CONFERE
_____
Maj S3 B Mnt Sup Av Ex

(classificação sigilosa)

REVOGADO

REVOGADO

ANEXO D

MEMENTO DO PARÁGRAFO 4º - ADMINISTRAÇÃO

DA ORDEM DE OPERAÇÕES DA Bda Av Ex

(Classificação Sigilosa)
(Confirma ordens verbais)

Exemplar Nr
Bda Av Ex
Data-hora
Código

ORDEM DE OPERAÇÕES

Rfr: Carta
Composição de meios

1.SITUAÇÃO

2.MISSÃO

3.EXECUÇÃO

4.ADMINISTRAÇÃO

a. Generalidades
(1) Parque de Material de Aviação - Desd na R de ITAJAÍ

(2) B Mnt Sup Av Ex - Desd na R de CURICICA, Ap Log ao 2º B Av Ex na Op aeromóvel e 1º B Av Ex no transporte aeromóvel

(3) Desdobramento administrativo - An E (Calco)

b. Logística

(1) Suprimento

(a) Classe III-A - Crédito diário a partir de D+3

(b) Classe V (Aviação) - Munição disponível, a necessária. Peças de armamento disponível, de acordo com as necessidades para manutenção preventiva e corretiva de cada UAe.

(c) Classe IX (Aviação) - de acordo com as necessidades para manutenção preventiva e corretiva de cada UAe

(2) Transporte

(a) Plano de Circulação e Controle de Trânsito

(b) Mvt diurnos- Somente por infiltração, em casos absolutamente indispensáveis

(c) Prioridade

- Até D+4 - Sup e Evacuação de material.

(3) Evacuação de Material

- Prioridade

Até D+4 - Anv e Armt

(4) Manutenção

- Prioridade

1) Até D+4 - Anv, Armt, material de abastecimento

2) A partir de D+5 - Anv.

(5) Demais funções logísticas serão apoiadas conforme o Plano de Apoio Logístico do V Ex Cmp

c. Pessoal

(1) Efetivos, registros e relatórios

(a) Sumário diário de pessoal - até 0400h, com término de período às 1800h do dia anterior

(b) Relatório periódico de pessoal - até 1000h das segundas-feiras, com término de período às 2400h dos domingos

(2) Recompletamentos

(a) Somente a partir de D+4 serão fornecidos Rcp

(b) Pedidos normais - Fim de período às 1800h do dia anterior

(c) Pedidos de emergência - Quando os claros de QM ou totais ultrapassarem 20% do efetivo previsto

(d) A 1ª/51º B Rcp em ITAJAÍ, com previsão de distribuição de 120 Rcp, a partir de D+7

(3) Prisioneiros de guerra

(a) Campo de PG - CURITIBA

(b) P Col PG/12ª DE - R de ITAJAÍ

(c) Os Of Sp aprisionados, antes de serem encaminhados para a ZA, deverão ser conduzidos ao E2 da 12 DE

(4) Moral e assistência ao pessoal

REVOGADO

(a) C Rpo - CURITIBA
1) Período de 3 dias a partir de D+6.
2) Distribuição de vagas para as OM da B Div.
a) Cia C 12ª DE - 1 Of, 4 Grad e 10 Sd
b) 12ª Cia PE - 1 Of, 4 Grad e 10 Sd
(b) Serviço postal
1) Agência postal distribuidora – Desd

d. Diversos

(1) Os comboios deverão deslocar-se sob escolta até a conquista dos objetivos
(2) Abertura das instalações do B Mnt Sup Av Ex - D+2/1800
(3) Abertura das instalações do 22º Gpt Log Rec - D+7/1800
(4) SEGAR
(a) DEFAR – An F (Plano de DEFAR)
(b) CD – An G (Plano CD) (omitido)

Anexos
A - .....
.....
D - Plano de Circulação e Controle de Trânsito
E - Calco do Desd Adm

a) _____
Cmt Bda Av Ex

Distribuição: Lista A

Confere:_____
E3 Bda Av Ex

REVOGADO

REVOGADO

ANEXO E

MODELO DE MATRIZ DE SINCRONIZAÇÃO

TEMPO		D – 1/1900	D/0500	D/0530	D/0600	D/0645	D/0720	D/0800	D/0900
MANOBRA		1º B Av Ex: Plj Ass Amv 05; preparação aeronaves de manobra	Pronto das aeronaves para o Ass Amv	Pronto das tripulações e Dsl para Z Emq	Embq do Esc Ass	Embq Esc Acmp – 1ª vaga	Reabastecimento	Embq Esc Acmp – 2ª vaga	
		2º B Av Ex integra a F Apv Ext; Plj; preparação das aeronaves			Anv e tripulações prontas		Início Rec Eixo sobre Itn do Apvt Exi		
		3º B Av Ex: reforça o 1º B Av Ex com 1 SU Man; executa missões de Ap Log e Ap Cmb							
Manobra Logística		Desd R BATURITÉ B Mnt Sup Av Ex desde D-2º executando manutenção nas U para obtenção de Dspn Max	B Mnt Sup Av Ex desdobrado totalmente na região de R de Campo AMARAL (3672).	B Mnt Sup Av Ex desdobrado totalmente na região de R de Campo AMARAL (3672).	B Log desdobrado totalmente na região de R de Campo AMARAL (3672).	B Mnt Sup Av Ex desdobrado totalmente na região de R de Campo AMARAL (3672).	B Mnt Sup Av Ex desdobrado totalmente na região de R de Campo AMARAL (3672).	B Mnt Sup Av Ex desdobrado totalmente na região de R de Campo AMARAL (3672).	B Mnt Sup Av Ex desdobrado totalmente na região de R de Campo AMARAL (3672).
Função Log	Mnt	- Cia P Mnt Av em Ap Cj. - 1º Pel L Mnt/ Cia L Mnt em Ap Dto ao 1º B Av Ex. - 2º Pel L Mnt/ Cia L Mnt em Ap Dto ao 2º B Av Ex.. - 3º Pel L Mnt/ Cia L Mnt em Ap Cj - Prio Ap: 1º B Av Ex, 2º B Av Ex, 3º B Av Ex, nesta ordem. - Prio Mnt: Anv Emp Ge, Anv Rec Atq	- Cia P Mnt Av em Ap Cj. - 1º Pel L Mnt/ Cia L Mnt em Ap Dto ao 1º B Av Ex. - 2º Pel L Mnt/ Cia L Mnt em Ap Dto ao 2º B Av Ex.. - 3º Pel L Mnt/ Cia L Mnt em Ap Cj - Prio Ap: 1º B Av Ex, 2º B Av Ex, 3º B Av Ex, nesta ordem. - Prio Mnt: Anv Emp Ge, Anv Rec Atq	- Cia P Mnt Av em Ap Cj. - 1º Pel L Mnt/ Cia L Mnt em Ap Dto ao 1º B Av Ex. - 2º Pel L Mnt/ Cia L Mnt em Ap Dto ao 2º B Av Ex.. - 3º Pel L Mnt/ Cia L Mnt em Ap Cj - Prio Ap: 1º B Av Ex, 2º B Av Ex, 3º B Av Ex, nesta ordem. - Prio Mnt: Anv Emp Ge, Anv Rec Atq	- Cia P Mnt Av em Ap Cj. - 1º Pel L Mnt/ Cia L Mnt em Ap Dto ao 1º B Av Ex. - 2º Pel L Mnt/ Cia L Mnt em Ap Dto ao 2º B Av Ex.. - 3º Pel L Mnt/ Cia L Mnt em Ap Cj - Prio Ap: 1º B Av Ex, 2º B Av Ex, 3º B Av Ex, nesta ordem. - Prio Mnt: Anv Emp Ge, Anv Rec Atq	- Cia P Mnt Av em Ap Cj. - 1º Pel L Mnt/ Cia L Mnt em Ap Dto ao 1º B Av Ex. - 2º Pel L Mnt/ Cia L Mnt em Ap Dto ao 2º B Av Ex.. - 3º Pel L Mnt/ Cia L Mnt em Ap Cj - Prio Ap: 1º B Av Ex, 2º B Av Ex, 3º B Av Ex, nesta ordem. - Prio Mnt: Anv Emp Ge, Anv Rec Atq	- Cia P Mnt Av em Ap Cj. - 1º Pel L Mnt/ Cia L Mnt em Ap Dto ao 1º B Av Ex. - 2º Pel L Mnt/ Cia L Mnt em Ap Dto ao 2º B Av Ex.. - 3º Pel L Mnt/ Cia L Mnt em Ap Cj - Prio Ap: 1º B Av Ex, 2º B Av Ex, 3º B Av Ex, nesta ordem. - Prio Mnt: Anv Emp Ge, Anv Rec Atq	- Cia P Mnt Av em Ap Cj. - 1º Pel L Mnt/ Cia L Mnt em Ap Dto ao 1º B Av Ex. - 2º Pel L Mnt/ Cia L Mnt em Ap Dto ao 2º B Av Ex.. - 3º Pel L Mnt/ Cia L Mnt em Ap Cj - Prio Ap: 2º B Av Ex, 1º B Av Ex, 3º B Av Ex, nesta ordem. - Prio Mnt: Anv Rec Atq, Anv Emp Ge	- Cia P Mnt Av em Ap Cj. - 1º Pel L Mnt/ Cia L Mnt em Ap Dto ao 1º B Av Ex. - 2º Pel L Mnt/ Cia L Mnt em Ap Dto ao 2º B Av Ex.. - 3º Pel L Mnt/ Cia L Mnt em Ap Cj - Prio Ap: 2º B Av Ex, 1º B Av Ex, 3º B Av Ex, nesta ordem. - Prio Mnt: Anv Rec Atq, Anv Emp Ge
	Sup	- Distr Sup Cl II III e V(Mun) na U, com recompletamento da res Org das U. - Créditos conforme Distr Bda.							
	Trnp	- Início Dsloc: D-4/1800. - Velocidade: 40 Km/h. - 30 Min Dsloc. - EPS de acordo com Calco de Ap Log. Ex Cmp	Desdobramento total na região de R de Campo AMARAL (3672).	Desdobramento total na região de R de Campo AMARAL (3672).	Desdobramento total na região de R de Campo AMARAL (3672).	Desdobramento total na região de R de Campo AMARAL (3672).	Desdobramento total na região de R de Campo AMARAL (3672).	Desdobramento total na região de R de Campo AMARAL (3672). - Plj Trnp Anv acidentada durante Exec Ass Amv	- Desdobramento total na região de R de Campo AMARAL (3672). - Iníco trnp Anv Acidentada durante Ass Amv

REVOGADO

MODELO DE MATRIZ DE SINCRONIZAÇÃO

TEMPO		D – 1/1900	D/0500	D/0530	D/0600	D/0645	D/0720	D/0800	D/0900
MANOBRA		1º B Av Ex: Plj Ass Amv 05; preparação aeronaves de manobra	Pronto das aeronaves para o Ass Amv	Pronto das tripulações e Dsl para Z Emq	Embq do Esc Ass	Embq Esc Acmp – 1ª vaga	Reabastecimento	Embq Esc Acmp – 2ª vaga	
		2º B Av Ex integra a F Apv Ext; Plj; preparação das aeronaves			Anv e tripulações prontas		Início Rec Eixo sobre Itn do Apvt Exi		
		3º B Av Ex: reforça o 1º B Av Ex com 1 SU Man; executa missões de Ap Log e Ap Cmb							
Manobra Logística		Desd R BATURITÉ B Mnt Sup Av Ex desde D-2º executando manutenção nas U para obtenção de Dspn Max	B Mnt Sup Av Ex desdobrado totalmente na região de R de Campo AMARAL (3672).	B Mnt Sup Av Ex desdobrado totalmente na região de R de Campo AMARAL (3672).	B Log desdobrado totalmente na região de R de Campo AMARAL (3672).	B Mnt Sup Av Ex desdobrado totalmente na região de R de Campo AMARAL (3672).	B Mnt Sup Av Ex desdobrado totalmente na região de R de Campo AMARAL (3672).	B Mnt Sup Av Ex desdobrado totalmente na região de R de Campo AMARAL (3672).	B Mnt Sup Av Ex desdobrado totalmente na região de R de Campo AMARAL (3672).
Função Log	Mnt	- Cia P Mnt Av em Ap Cj. - 1º Pel L Mnt/ Cia L Mnt em Ap Dto ao 1º B Av Ex. - 2º Pel L Mnt/ Cia L Mnt em Ap Dto ao 2º B Av Ex.. - 3º Pel L Mnt/ Cia L Mnt em Ap Cj - Prio Ap: 1º B Av Ex, 2º B Av Ex, 3º B Av Ex, nesta ordem. - Prio Mnt: Anv Emp Ge, Anv Rec Atq	- Cia P Mnt Av em Ap Cj. - 1º Pel L Mnt/ Cia L Mnt em Ap Dto ao 1º B Av Ex. - 2º Pel L Mnt/ Cia L Mnt em Ap Dto ao 2º B Av Ex.. - 3º Pel L Mnt/ Cia L Mnt em Ap Cj - Prio Ap: 1º B Av Ex, 2º B Av Ex, 3º B Av Ex, nesta ordem. - Prio Mnt: Anv Emp Ge, Anv Rec Atq	- Cia P Mnt Av em Ap Cj. - 1º Pel L Mnt/ Cia L Mnt em Ap Dto ao 1º B Av Ex. - 2º Pel L Mnt/ Cia L Mnt em Ap Dto ao 2º B Av Ex.. - 3º Pel L Mnt/ Cia L Mnt em Ap Cj - Prio Ap: 1º B Av Ex, 2º B Av Ex, 3º B Av Ex, nesta ordem. - Prio Mnt: Anv Emp Ge, Anv Rec Atq	- Cia P Mnt Av em Ap Cj. - 1º Pel L Mnt/ Cia L Mnt em Ap Dto ao 1º B Av Ex. - 2º Pel L Mnt/ Cia L Mnt em Ap Dto ao 2º B Av Ex.. - 3º Pel L Mnt/ Cia L Mnt em Ap Cj - Prio Ap: 1º B Av Ex, 2º B Av Ex, 3º B Av Ex, nesta ordem. - Prio Mnt: Anv Emp Ge, Anv Rec Atq	- Cia P Mnt Av em Ap Cj. - 1º Pel L Mnt/ Cia L Mnt em Ap Dto ao 1º B Av Ex. - 2º Pel L Mnt/ Cia L Mnt em Ap Dto ao 2º B Av Ex.. - 3º Pel L Mnt/ Cia L Mnt em Ap Cj - Prio Ap: 1º B Av Ex, 2º B Av Ex, 3º B Av Ex, nesta ordem. - Prio Mnt: Anv Emp Ge, Anv Rec Atq	- Cia P Mnt Av em Ap Cj. - 1º Pel L Mnt/ Cia L Mnt em Ap Dto ao 1º B Av Ex. - 2º Pel L Mnt/ Cia L Mnt em Ap Dto ao 2º B Av Ex.. - 3º Pel L Mnt/ Cia L Mnt em Ap Cj - Prio Ap: 1º B Av Ex, 2º B Av Ex, 3º B Av Ex, nesta ordem. - Prio Mnt: Anv Emp Ge, Anv Rec Atq	- Cia P Mnt Av em Ap Cj. - 1º Pel L Mnt/ Cia L Mnt em Ap Dto ao 1º B Av Ex. - 2º Pel L Mnt/ Cia L Mnt em Ap Dto ao 2º B Av Ex.. - 3º Pel L Mnt/ Cia L Mnt em Ap Cj - Prio Ap: 2º B Av Ex, 1º B Av Ex, 3º B Av Ex, nesta ordem. - Prio Mnt: Anv Rec Atq, Anv Emp Ge	- Cia P Mnt Av em Ap Cj. - 1º Pel L Mnt/ Cia L Mnt em Ap Dto ao 1º B Av Ex. - 2º Pel L Mnt/ Cia L Mnt em Ap Dto ao 2º B Av Ex.. - 3º Pel L Mnt/ Cia L Mnt em Ap Cj - Prio Ap: 2º B Av Ex, 1º B Av Ex, 3º B Av Ex, nesta ordem. - Prio Mnt: Anv Rec Atq, Anv Emp Ge
	Sup	- Distr Sup Cl II III e V(Mun) na U, com recompletamento da res Org das U. - Créditos conforme Distr Bda.							
	Trnp	- Início Dsloc: D-4/1800. - Velocidade: 40 Km/h. - 30 Min Dsloc. - EPS de acordo com Calco de Ap Log. Ex Cmp	Desdobramento total na região de R de Campo AMARAL (3672).	Desdobramento total na região de R de Campo AMARAL (3672).	Desdobramento total na região de R de Campo AMARAL (3672).	Desdobramento total na região de R de Campo AMARAL (3672).	Desdobramento total na região de R de Campo AMARAL (3672).	Desdobramento total na região de R de Campo AMARAL (3672). - Plj Trnp Anv acidentada durante Exec Ass Amv	- Desdobramento total na região de R de Campo AMARAL (3672). - Iníco trnp Anv Acidentada durante Ass Amv

REVOGADO

ÍNDICE ALFABÉTICO

	Prf	Pag
A		
Análise das linhas de ação opostas	3-18	3-19
Apoio logístico		
- às táticas e técnicas especiais	7-3	7-2
- de aviação	4-2	4-1
- de aviação a ações da Bda Av Ex na trasposição de curso d'água	8-11	8-6
- de aviação à substituição de unidades de combate	8-3	8-2
- de aviação em operações na selva	8-8	8-4
- de aviação em outras operações ofensivas	6-8	6-4
- de aviação na marcha para o combate	6-2	6-2
- de aviação na perseguição	6-6	6-3
- de aviação no ataque	6-4	6-2
- de aviação no reconhecimento em força	6-3	6-2
- de aviação no aproveitamento do êxito	6-5	6-3
- de aviação nos movimentos retrógrados	7-4	7-3
- na defesa em posição	7-2	7-1
- no âmbito do B Mnt Sup Av Ex	2-14	2-15
Área de apoio de aviação	2-11	2-11
Aspectos de planejamento de apoio	4-3	4-2
B		
Batalhão de manutenção e suprimento de aviação do exército	2-2	2-1
C		
Chefe		
- da seção de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos (SIPAAer)	3-9	3-8

REVOGADO

REVOGADO

	Prf	Pag
- do centro de operações de apoio logístico	3-8	3-7
Companhia		
- de comando e apoio	2-4	2-3
- de manutenção de aviação	2-6	2-7
- de suprimento e transporte de aviação	2-7	2-9
- leve de manutenção de aviação	2-5	2-6
Comparação das nossas linhas de ação	3-19	3-20
Conceituação	2-1	2-1
Considerações		
- gerais	1-2	1-1
- táticas	8-7	8-4
D		
Decisão	3-20	3-20
Desdobramento		
- do batalhão	5-1	5-1
- na zona de reunião	4-4	4-8
Desenvolvimento das operações de mudança de área	5-10	5-9
Distribuição e arquivo	3-23	3-22
E		
Elaboração de documentos	3-22	3-21
Escolha da área	5-6	5-6
Estado-maior	3-3	3-2
Estudo de situação de logística de aviação	3-13	3-10
Execução do reconhecimento	5-5	5-5
Exercício do comando	3-1	3-1
F		
Fatores para localização de A Ap Av e SA Ap Av	5-2	5-2
Finalidade	1-1	1-1
Formas de apoio logístico	2-9	2-10
G		
Generalidades		
- Estudo de Situação	3-12	3-10
- Desenvolvimento do Estudo de Situação de Logística de Aviação - 2ª Fase	3-15	3-12
- O Apoio do Batalhão de Manutenção e Suprimento de Aviação do Exército à Brigada de Aviação do Exército	4-1	4-1
- Considerações Gerais	6-1	6-1
- Operações Defensivas	7-1	7-1

	Prf	Pag
- Ações Comuns às Operações Básicas	8-1	8-1
- Operações Complementáres	8-4	8-2
- Operações sob Condições Especiais de Ambiente	8-5	8-2
- Características Especiais	8-9	8-5
- Segurança de Área de Retagurda	9-6	9-4
I		
Importância	3-21	3-21
Introdução	2-8	2-10
M		
Manobra logística	2-13	2-12
Meios de comunicações	3-24	3-22
Missão		
- Desenvolvimento do Estudo de Situação de Logística de Aviação - 2ª Fase	3-16	3-12
- do batalhão na SEGAR	9-8	9-6
N		
Necessidades		
- de reconhecimento	5-3	5-4
- externas de comunicações	3-26	3-23
- internas de comunicações	3-25	3-23
O		
Ocupação da área	5-7	5-7
Oficiais especialistas do batalhão	3-10	3-8
Oficial		
- de inteligência (S2)	3-5	3-4
- de logística (S4)	3-7	3-7
- de operações (S3)	3-6	3-5
- de pessoal (S1)	3-4	3-3
Operações		
- contra forças irregulares	8-13	8-7
- em áreas edificadas (localidades)	8-12	8-6
- na selva	8-6	8-3
Organização do batalhão de manutenção de suprimento de aviação do exército	2-3	2-2
Outras ações ofensivas	6-7	6-4
P		
Planejamento	5-8	5-7
Plano de desdobramento do batalhão	5-9	5-8

REVOGADO

	Prf	Pag
R		
Redes de computadores	3-30	3-25
Relações com os comandantes subordinados	3-11	3-9
Responsabilidades	9-7	9-6
S		
Segurança		
- durante os movimentos	9-2	9-2
- imediata	9-1	9-1
- na área de apoio de aviação	9-5	9-3
- nos altos	9-3	9-2
- nos estacionamentos	9-4	9-3
Sistema de		
- comunicações por fio	3-27	3-24
- mensageiros	3-29	3-25
- rádio	3-28	3-24
Sistemática do estudo de situação de logística de aviação	3-14	3-11
Situação		
- de comando	2-10	2-11
- e linhas de ação	3-17	3-14
Subárea de apoio de aviação	2-12	2-11
Subcomandante	3-2	3-2
Substituição de unidades de combate	8-2	8-1
T		
Trabalhos preparatórios	5-4	5-5
Transposição de curso de água	8-10	8-6

REVOGADO

REVOGADO

DISTRIBUIÇÃO

1. ÓRGÃOS

Ministério da Defesa 02
Gabinete do Comandante do Exército 01
Estado-Maior do Exército 12
DGP, DEP, D Log, DCT, DEC 01
D Sau 01
DFA, DEE 01
DS, D Mnt, D T Mob 01
DMAvEx 05
C Doc Ex 01

2. GRANDES COMANDOS E GRANDES UNIDADES

COTER 03
Comando Militar de Área 01
Região Militar 01
Região Militar/Divisão de Exército 01
Divisão de Exército 01
Brigada 01
CAvEx 05
C Com GEEx 01

3. UNIDADES

Infantaria 01
Cavalaria 01
Artilharia 01
Engenharia 01
Comunicações 01

Batalhão Logístico 01
B Av Ex 05
B Mnt Sup Av Ex 05
B F Esp, BAC 01
B Av T 05
Base Adm Ap 1ª/2ª/3ª RM 01
Base Adm Bda Op Esp 01
Base Logística 01
Batalhão de Suprimento 01
Depósito de Subsistência 01
Depósito de Suprimento 01
Parque Mnt 01

4. ESTABELECIMENTOS DE ENSINO

ECEME 05
EsAO 05
AMAN 01
EsSA 01
CPOR 01
EsMB, EsAEx, EsPCEx, EASA, EsSEx, CEP, CI O Paz 01
CIAvEx 05

5. OUTRAS ORGANIZAÇÕES

Arquivo Histórico do Exército 01
Arsenais de Guerra RJ / Gen Câmara / SP 01
Bibliex 01
ECEMAR 01
Es G N 01
E S G 01
E M Aer 01
E M A 01

REVOGADO

De acordo com a Port 041, 18 de fevereiro de 2002, propõe-se:

1. Publicação: (Indicativo, Título, Ano da Edição)
2. Correções de Texto (Página, parágrafo, linha DE PARA)
3. Outras observações ou comentários.

1.

OM, Local, Data:_____
Nome, Posto/Grad:_____
Assinatura:_____

PARTICIPE - INFLUA - COOPERE NO APERFEIÇOAMENTO DA DOUTRINA!

REVOGADO

ESTADO-MAIOR DO EXÉRCITO
3ª SUBCHEFIA
QG DO EXÉRCITO - SMU
70630-901 BRASÍLIA-DF

NOME: _____

ENDEREÇO: _____

CIDADE: _____ ESTADO: _____

REVOGADO

Este Manual foi elaborado com base em anteprojeto apresentado pelo Comando de Aviação do Exército (CAvEx).

REVOGADO

REVOGADO

C 1-21

EGGCF

1ª Edição / 2009

Tiragem: 500 exemplares

Abril de 2009

REVOGADO