

NÃO CLASSIFICADO



**MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL**  
**EXÉRCITO PORTUGUÊS**

**PDE 3-05-00**

# **OPERAÇÕES**

# **AEROTRANSPORTADAS**

**Novembro de 2012**

NÃO CLASSIFICADO



NÃO CLASSIFICADO



**MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL**  
**EXÉRCITO PORTUGUÊS**

PDE 3-05-00

**OPERAÇÕES**

**AEROTRANSPORTADAS**

Novembro de 2012

NÃO CLASSIFICADO

Página intencionalmente em branco

## DESPACHO

1. Aprovo, para utilização no Exército, a PDE 3-05-00 OPERAÇÕES AEROTRANSPORTADAS.
2. A PDE 3-05-00 OPERAÇÕES AEROTRANSPORTADAS é uma publicação não classificada e não registada.
3. Podem ser feitos extratos desta publicação sem autorização da entidade promulgadora.
4. A PDE 3-05-00 OPERAÇÕES AEROTRANSPORTADAS entra imediatamente em vigor, substituindo o MFA 311-5 – OPERAÇÕES AEROTRANSPORTADAS, VOLUME I, DOCTRINA DE EMPREGO, aprovado por despacho do CEMFA de 30 de Maio de 1984.

Lisboa, 19 de Novembro de 2012  
O CHEFE DE ESTADO-MAIOR DO EXÉRCITO

  
ARTUR NEVES PINA MONTEIRO  
GENERAL

Página intencionalmente em branco

### REGISTO DE ALTERAÇÕES

IDENTIFICAÇÃO DA ALTERAÇÃO (Nº e DATA)	DATA DA INTRODUÇÃO	ENTRADA EM VIGOR (DATA)	IDENTIFICAÇÃO DE QUEM INTRODUZIU (Assalto, Posto, Unidade)

Página intencionalmente em branco



## ÍNDICE

<b>CAPÍTULO 1 INTRODUÇÃO .....</b>	<b>1-1</b>
0101. Noções gerais.....	1-1
0102. Finalidade .....	1-2
0103. Âmbito .....	1-2
0104. Tipos de operações de transporte aéreo tático .....	1-2
0105. Tipos de operações aerotransportadas .....	1-3
0106. Capacidades das forças aerotransportadas .....	1-4
0107. Missões das forças aerotransportadas.....	1-5
0108. Princípios das operações aerotransportadas .....	1-6
0109. Características das operações aerotransportadas .....	1-6
0110. Limitações das operações aerotransportadas .....	1-7
0111. Fases das operações aerotransportadas .....	1-7
0112. Funções de combate nas operações aerotransportadas.....	1-8
 <b>CAPÍTULO 2 CONCEITO DE EMPREGO.....</b>	<b>2-1</b>
0201. Fundamentos das operações aerotransportadas .....	2-1
0202. Lançamento e desembarque no solo .....	2-3
0203. Capacidades particulares.....	2-5
 <b>CAPÍTULO 3 PLANEAMENTO DA OPERAÇÃO AEROTRANSPORTADA.....</b>	<b>3-1</b>
0301. Generalidades.....	3-1
0302. Diretiva de planeamento .....	3-2
0303. Responsabilidades.....	3-2
0304. Preparação dos Planos e Ordens .....	3-2
0305. Avaliação da situação pelos Comandantes.....	3-3
0306. Processo de Planeamento Inverso.....	3-3
0307. Considerações de Planeamento .....	3-5
 <b>CAPÍTULO 4 PLANO TÁTICO - TERRESTRE .....</b>	<b>4-1</b>
<b>SEC I - PLANEAMENTO.....</b>	<b>4-1</b>
0401. Estudos de Situação .....	4-1
0402. Seleção dos Objetivos e da Linha da Cabeça-de-Ponte Aérea .....	4-3
0403. Forças de Reconhecimento e Segurança .....	4-3
0404. Articulação para o Combate.....	4-3
0405. Designação da Reserva .....	4-4
<b>SEC II EXECUÇÃO.....</b>	<b>4-4</b>
0406. A conduta do assalto.....	4-5
0407. Desenvolvimento da Cabeça-de-Ponte Aérea .....	4-6
 <b>CAPÍTULO 5 PLANO DE DESEMBARQUE .....</b>	<b>5-1</b>
0501. Conceito.....	5-1
<b>SEC I PLANEAMENTO.....</b>	<b>5-1</b>
0502. Requisitos .....	5-1
0503. Considerações .....	5-2

0504. Sequência de Desembarque.....	5-3
0505. Tipo de Desembarque.....	5-3
0506. Local de Desembarque.....	5-5
0507. Hora de Desembarque.....	5-6
<b>SEC II REUNIÃO E REORGANIZAÇÃO.....</b>	<b>5-7</b>
0508. Fracionamento.....	5-7
0509. Técnicas da reorganização.....	5-8
0510. Ajudas à reorganização.....	5-8
0511. Plano de reorganização.....	5-9
 <b>CAPÍTULO 6 PLANO DE MOVIMENTO AÉREO.....</b>	 <b>6-1</b>
0601. Planeamento conjunto.....	6-1
0602. Dados de Planeamento.....	6-1
0603. Considerações sobre o planeamento do carregamento.....	6-2
0604. Sequência do planeamento do carregamento.....	6-3
0605. Planeamento de carregamento de viaturas.....	6-3
0606. Quadro de planeamento do movimento aéreo.....	6-4
0607. Plano de utilização da aeronave.....	6-4
0608. Quadro de movimento aéreo.....	6-4
 <b>CAPÍTULO 7 CONCENTRAÇÃO.....</b>	 <b>7-1</b>
<b>SEC I PLANO DE CONCENTRAÇÃO.....</b>	<b>7-1</b>
0701. Zona de concentração.....	7-1
0702. Responsabilidades.....	7-1
<b>SEC II PREPARAÇÃO DA CARGA.....</b>	<b>7-3</b>
0703. Plano de preparação da carga.....	7-3
 <b>CAPÍTULO 8 APOIO DE COMBATE.....</b>	 <b>8-1</b>
<b>SEC I FOGOS.....</b>	<b>8-1</b>
0801. Aspectos específicos.....	8-1
0802. Disponibilidades.....	8-2
0803. Planeamento.....	8-2
<b>SEC II APOIO DE FOGO NAVAL.....</b>	<b>8-3</b>
0804. Requisitos gerais do apoio de fogo naval.....	8-3
0805. Planeamento do apoio de fogo naval.....	8-3
0806. Missões táticas.....	8-3
0807. Medidas de coordenação e controle.....	8-3
<b>SEC III APOIO DA COMPONENTE AÉREA.....</b>	<b>8-4</b>
0808. Tipos de missões.....	8-4
0809. Comando e Controlo.....	8-4
<b>SEC IV OPERAÇÕES COM AVIAÇÃO DO EXÉRCITO.....</b>	<b>8-4</b>
0810. Missões táticas.....	8-4
<b>SEC V DEFESA AÉREA.....</b>	<b>8-5</b>
0811. Sistemas de Artilharia Antiaérea.....	8-5
<b>SEC VI APOIO DE ENGENHARIA.....</b>	<b>8-6</b>
0812. Emprego da Engenharia.....	8-6
0813. Missões táticas.....	8-6
<b>SEC VII APOIO EM INFORMAÇÕES E GUERRA ELECTRÓNICA.....</b>	<b>8-7</b>
<b>SEC VIII TRANSMISSÕES.....</b>	<b>8-7</b>

0814. Centro de comunicações e posto de comando conjunto embarcado em aeronave .....	8-8
0815. Comunicações aéreas .....	8-8
0816. <i>Beacons</i> para Radares .....	8-8
<b>SEC IX APOIO DA POLÍCIA DO EXÉRCITO .....</b>	<b>8-9</b>
0818. Operações da Polícia do Exército .....	8-9
 <b>CAPÍTULO 9 APOIO DE SERVIÇOS .....</b>	 <b>9-1</b>
0901. Estrutura logística .....	9-1
 <b>CAPÍTULO 10 COMANDO E CONTROLO .....</b>	 <b>10-1</b>
1001. Considerações .....	10-1
1002. Planos de comunicações .....	10-2
1003. Controlo do Espaço Aéreo .....	10-2
1004. Planeamento de Guerra Eletrónica (GE) .....	10-3
 <b>CAPÍTULO 11 GLOSSÁRIO DE TERMOS .....</b>	 <b>11-1</b>
 <b>CAPÍTULO 12 LISTA DE ABREVIATURAS .....</b>	 <b>12-1</b>

Página intencionalmente em branco

## **Nota Prévia**

Com a extinção do Corpo de Tropas Paraquedistas e consequente criação das Tropas Paraquedistas no Exército, surgiu a necessidade de atualização das publicações doutrinárias que derivavam de manuais da Força Aérea portuguesa. A Escola de Tropas Paraquedistas (ETP), como centro de conhecimento, que a qualifica como unidade com a responsabilidade de identificar necessidades, de propor a elaboração, revisão ou atualização de publicações doutrinárias, propôs a revisão do Manual 311-5 de Operações Aerotransportadas, volume I (1984).

As fontes principais para a doutrina aqui apresentada foram a doutrina NATO e norte-americana, nomeadamente o STANAG 2868 (Edition 4) - Land Force Tactical Doctrine, ATP-35(A); STANAG 3446/ASCC44/18C e o FM-90-26 Airborne Operations, 18Dec90, que estabelecem os procedimentos a ter em conta para realização deste tipo de Operações.

Esta publicação define as questões fundamentais relacionadas com o emprego das unidades paraquedistas e aerotransportadas e dos meios aéreos utilizados no seu deslocamento, desembarque ou recuperação. O seu conteúdo visa o planeamento e a condução das operações aerotransportadas a executar por unidades do Exército desde o escalão brigada até ao escalão companhia.

A *PDE 3-05-00 Operações Aerotransportadas* destina-se a definir procedimentos aplicáveis em ações de âmbito aeroterrestre incluindo, além de aspetos de interesse comum às unidades aéreas e às terrestres por elas apoiadas, outros que são específicos de cada tipo de forças, mas de que há vantagens no seu conhecimento mútuo. Sendo as operações aerotransportadas executadas por unidades aéreas e por terrestres, o documento é, consequentemente, aplicável no âmbito das operações conjuntas e combinadas.

**O Diretor de Doutrina**

**JOSÉ ALBERTO MARTINS FERREIRA**

**MGEN**

Página intencionalmente em branco

# CAPITULO 1 INTRODUÇÃO

## 0101. Noções gerais

Nos exércitos de referência mundial temos vindo a assistir a grandes transformações. Desde o fim da “cortina de ferro” a preocupação com os assuntos de segurança tem-se deslocado do conceito de massificação de forças, em blocos opostos, para uma focalização de esforços em tempo e locais delimitados. A desmobilização de diversas forças da Organização do Tratado do Atlântico Norte (*North Atlantic Treaty Organisation* - NATO) na Europa, ligadas à alteração de política externa do Bloco Leste, a unificação da Alemanha, a implosão da União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS), a desativação de grande número de ogivas nucleares e a abertura de fronteiras e criação de parcerias com países anteriormente considerados como ameaças alterou decisivamente o anterior relacionamento e equilíbrio de forças.

Num campo de batalha cada vez mais caracterizado pela sua assimetria e dispersão, a redução do efetivo de forças convencionais e o seu emprego num novo conceito de projeção global exige aos estados um emprego cada vez mais adequado aos seus recursos tendo em conta a real possibilidade do seu emprego, exequibilidade da sua projeção e respetiva sustentabilidade.

A utilização de um meio rápido de projeção, livre de obstáculos e com grande alcance, como o são as aeronaves confere uma nova dimensão à batalha terrestre, permitindo a manobra através do espaço aéreo. A utilização de aeronaves nas operações aerotransportadas garante o deslocamento rápido das forças, quer para o Teatro de Operações, quer no interior deste, com uma dependência mínima dos obstáculos naturais ou outros e da transitabilidade do terreno.

As forças aerotransportadas são constituídas por unidades com organização, equipamento e treino específicos que permitem a sua inserção por meio de lançamento ou desembarque no solo, normalmente em áreas controladas pelo adversário e, a partir daí, conduzir as suas ações.

Dependentes do meio aéreo para o seu transporte, apoio de combate e apoio logístico, as forças de uma operação aerotransportada são sempre empregues num quadro Conjunto. Este aspeto constitui a característica fundamental de toda a operação.

As vulnerabilidades dela resultante, aliadas à necessidade de obtenção de surpresa, à rapidez, flexibilidade e à grande distância do apoio que a manobra em profundidade pretende, fazem com que a operação aerotransportada, nestas condições, se apresente sob a forma de uma ou várias intervenções elementares, executadas por pequenos agrupamentos conjuntos. Essas várias intervenções podem ser autónomas ou coordenadas e justapostas, segundo as missões e as necessidades táticas do momento.

Assim considerando, uma operação aerotransportada é uma operação conjunta, envolvendo o movimento aéreo de forças terrestres para uma área de objetivo. Os meios nela empregues podem ser uma combinação de unidades paraquedistas com outras aerotransportáveis, sendo o tipo de aeronaves utilizadas dependente da missão e da situação. As unidades podem ser autónomas para operações de curta duração ou, em situações de maior duração, exigir apoio de combate e de serviços adicionais.

#### **0102. Finalidade**

O objetivo desta PDE é definir as questões fundamentais relacionadas com o emprego das unidades paraquedistas e aerotransportadas e dos meios aéreos utilizados no seu deslocamento, desembarque ou recuperação.

#### **0103. Âmbito**

- a. O conteúdo desta publicação aplica-se ao planeamento e condução de operações aerotransportadas a executar pelas unidades do Exército desde o escalão Brigada até ao escalão Companhia.
- b. Na medida em que integra e respeita a doutrina OTAN aplicável às operações aerotransportadas, o presente documento é extensivo às operações combinadas desenvolvidas pelas forças nacionais em ambiente multinacional de âmbito OTAN.

#### **0104. Tipos de operações de transporte aéreo tático**

As operações de transporte aéreo tático (Tactical Air Transport Operations) são operações que envolvem o transporte de passageiros e carga numa determinada área operacional por intermédio de:

- Operações Aerotransportadas;
- Operações de Apoio Aéreo Logístico utilizando Aeronaves Logísticas;
- Missões Especiais;
- Evacuação Aérea Sanitária.



**a. Operações Aerotransportadas**

Movimento de forças de combate e do seu apoio logístico para uma área objetivo ou para um objetivo por intermédio de:

(1) Lançamento

As tropas, o seu equipamento e apoio logístico (pelo menos inicial), são deslocadas em aeronaves para a área do objetivo, sobre a qual são lançadas em paraquedas, para cumprimento duma missão operacional.

(2) Heli-assalto

As tropas são deslocadas para a zona de ação em helicópteros, para cumprimento duma missão operacional.

(3) Aterragem

As tropas, após o seu transporte por avião para a zona de ação, desembarcam numa pista permanente ou improvisada, a fim de cumprirem uma missão operacional.

**b. Operações de apoio aéreo logístico**

Operações que visam o apoio de tropas por transporte aéreo e lançamento ou desembarque no solo, incluindo abastecimentos, movimento de pessoal, evacuação de baixas e prisioneiros de guerra e recuperação de equipamentos e de viaturas.

**c. Missões especiais**

Operações de transporte aéreo tático conduzidas em qualquer tipo de conflito, incluindo apoio de ações de guerra não convencional e de atividades clandestinas, secretas e psicológicas.

**d. Evacuação aérea sanitária**

Operações que visam o movimento de doentes com destino a formações sanitárias ou entre estas, por meio de transporte aéreo.

**0105. Tipos de operações aerotransportadas**

**a. Operações de conquista e posse (*Seize and Hold Operations*)**

As forças aerotransportadas podem ser utilizadas para a conquista de objetivos em profundidade, sendo posteriormente reforçadas ou rendidas por outras forças.

**b. Operações de interdição de área (*Area Interdiction Operations*)**

Estas operações têm por objetivo dificultar ou impedir as operações das forças opositoras numa determinada área. Estas operações serão potenciadas em terreno que seja densamente arborizado, montanhoso, com

rios ou outros obstáculos que dificultem a mobilidade do adversário em todo-o-terreno.

**c. Golpes-de-mão aerotransportados (*Airborne Raids*)**

Um Golpe-de-mão Aerotransportado é uma operação tática ou estratégica para destruir instalações ou posições, capturar pessoal inimigo ou perturbar, interromper ou desorganizar operações inimigas. Dadas as dificuldades de controlo e de apoio logístico, estas operações são normalmente limitadas na sua dimensão.

**0106. Capacidades das forças aerotransportadas**

As unidades aerotransportadas podem no mais curto espaço de tempo, ser empregues em qualquer da zona de interesse como forças de combate dissuasoras e, quando reforçadas com os meios de combate, de apoio de combate e de apoio serviços adequados, podem conduzir operações de longa duração, contra qualquer tipo de adversário.

**a.** Dependente das missões que lhe venham a ser atribuídas, as unidades aerotransportadas dependem dos meios da componente aérea para o apoio em:

- (1) Aerotransporte;
- (2) Luta aérea;
- (3) Apoio aéreo próximo (CAS);
- (4) Reconhecimento aéreo tático (TAR);
- (5) Interdição aérea (AI);
- (6) Guerra eletrónica (GE);
- (7) Supressão das defesas aéreas inimigas (SEAD).

**b.** São forças que, dada a mobilidade estratégica e a possibilidade de rapidamente fazer face a situações de contingência, dão ao escalão superior a capacidade de influenciar decisivamente as operações em curso através, nomeadamente de:

- (1) Rápida resposta, com aviso prévio curto;
- (2) Capacidade para ultrapassar os obstáculos terrestres e massas de água;
- (3) Surpresa;
- (4) Capacidade de concentrar potencial de combate em locais críticos.

**0107. Missões das forças aerotransportadas**

As unidades aerotransportadas são inseridas, para o cumprimento da sua missão por lançamento em paraquedas, se se tratar de unidades paraquedistas, ou por aterragem, com a finalidade de destruir o inimigo ou conquistar objetivos considerados importantes. A operação termina com a sua retirada ou com a junção com outras unidades.

**a. Âmbito das missões das forças aerotransportadas:**

- (1) Missões do âmbito estratégico. O simples alertar de forças para um possível emprego pode constituir uma demonstração de força com influência na estratégia em determinado contexto. As forças podem ser projetadas, com um curto período de pré-aviso, a longas distâncias para atacar alvos importantes no território do adversário. As missões neste quadro podem exigir a conquista e a defesa de uma cabeça-de-ponte aérea onde, no futuro, as operações terrestres e operações aéreas venham a ser lançadas, a interdição de linhas de comunicação do inimigo e a realização de golpes de mão de grande escala;
- (2) Missões a nível operacional. As forças aerotransportadas podem ser empregues em qualquer ponto do Teatro de Operações (TO) e atacar profundamente o dispositivo Inimigo para conquistar objetivos a nível operacional. A conquista de objetivos tais como aeroportos, pontes ou terreno fundamental na área da retaguarda do Inimigo podem ser exemplos de objetivos do nível operacional. Estas operações são normalmente de curta duração e requerem que seja efetuada a ligação com as nossas tropas (NT) ou a exfiltração da força;
- (3) Missões a nível tático. O envolvimento vertical, aqui chamado assalto aerotransportado, é efetuado, de preferência, na retaguarda ou num dos flancos do Inimigo, onde este seja mais fraco ou ainda não esteja organizado. As unidades para-quedistas e aerotransportadas, após a conquista dos objetivos poderão retirar para efetuar ligação com unidades amigas ou conservar o terreno até à operação de junção. Podem também ser utilizadas para reforço rápido de unidades terrestres amigas.

**b. As unidades paraquedistas e aerotransportadas podem ainda, no quadro das operações ofensivas ou defensivas:**

- (1) Efetuar uma demonstração da força;

- (2) Conquistar uma base avançada (BAV) para o futuro emprego de forças, ou para negar ao inimigo a sua utilização;
- (3) Realizar golpes de mão;
- (4) Reforçar as unidades amigas em situações que exijam a inserção por lançamento em paraquedas;
- (5) Reforçar em áreas ameaçadas ou flancos;
- (6) Negar ao Inimigo a utilização do terreno fundamental e eixos de aproximação;
- (7) Retardar, desarticular e desgastar as forças inimigas;
- (8) Conduzir operações de economia de forças;
- (9) Conduzir operações em todas as categorias de conflito de baixa intensidade:
  - (a) Contrainsurreição;
  - (b) Operações de apoio à paz;
  - (c) Operações de contingência de tempo de paz;
  - (d) Combate ao terrorismo;
  - (e) Operações de evacuação de não-combatentes (NEO).

#### **0108. Princípios das operações aerotransportadas**

Os princípios das operações aerotransportadas são válidos a todos os níveis e a sua compreensão ajuda o planeamento e execução das mesmas. Assim:

- a.** As operações aerotransportadas devem ser planeadas e realizadas explorando o fator surpresa;
- b.** O plano tático terrestre deve ser o orientador de todos os restantes planos da operação aerotransportada utilizando-se para isso o processo de planeamento inverso;
- c.** As operações aerotransportadas requerem um planeamento centralizado e detalhado que permita uma execução descentralizada.

#### **0109. Características das operações aerotransportadas**

As operações aerotransportadas são caracterizadas por:

- a.** Serem operações conjuntas de grande complexidade, quer no planeamento quer na execução e necessitem de ter um controlo forte e flexível;
- b.** As unidades envolvidas serem autossuficientes em operações de curta duração e necessitem de ser exfiltradas, substituídas ou efetuarem uma operação de junção com outras forças;

- c. Serem forças de emprego rápido, preciso e profundo possuindo mobilidade estratégica e operacional, superando obstáculos, grandes distâncias e dificuldades do terreno;

#### **0110. Limitações das operações aerotransportadas**

Os planos de operações devem ter em conta as limitações das unidades aerotransportadas que se resumem ao seguinte:

- a. Estão dependentes do número de aeronaves disponíveis para transporte, apoio de fogos e apoio logístico. O tipo e número de aeronaves têm influência na determinação da finalidade e duração da operação;
- b. Apesar de ser possível realizar lançamentos de âmbito limitado sem superioridade aérea, as unidades aerotransportadas são altamente vulneráveis durante o deslocamento para as zonas de lançamento. Por essa razão, as defesas aéreas inimigas devem ser suprimidas ou neutralizadas durante o período dos lançamentos das unidades;
- c. Depois do primeiro lançamento, a sustentação da força depende do reabastecimento aéreo, que, a ser interrompido, pode prejudicar seriamente a operação;
- d. No terreno a força tem a mobilidade tática limitada, dependendo por isso do número de viaturas e helicópteros disponíveis na área de operações;
- e. Até que os meios adicionais cheguem à área, as unidades aerotransportadas tem limitações em apoio de fogos de artilharia de campanha e de defesa aérea, assim como em meios de aquisição de objetivos;
- f. A evacuação de baixas da cabeça da ponte aérea é também um problema logístico de grande impacto havendo, por isso, necessidade de atribuir meios adicionais à unidade que executa a operação;

#### **0111. Fases das operações aerotransportadas**

Uma operação aerotransportada é conduzida em quatro fases:

##### **a. Fase de Concentração e Aprontamento**

Esta fase começa com a receção da ordem preparatória e termina com o início do transporte aéreo. Durante esta fase devem ser preparados:

- (1) O plano tático terrestre e os apoios necessários;
- (2) A concentração e preparação de tropas, do equipamento e dos abastecimentos;

- (3) O deslocamento das forças e materiais para os aeródromos de partida e o seu embarque e carregamento;
- (4) A realização de treinos e reuniões preparatórias;

**b. Fase do Deslocamento Aéreo**

Esta fase começa com a descolagem das aeronaves e termina com o lançamento da unidade nas zonas de lançamento ou nas zonas de aterragem;

**c. Fase do Desembarque Aéreo**

Esta fase começa quando as forças e o seu equipamento saem da aeronave por lançamento em paraquedas ou por aterragem e termina com a reorganização da unidade na área da zona de aterragem ou de lançamento;

**d. Fase do Plano Tático Terrestre**

Esta fase começa após a reorganização da unidade. Termina quando a missão é completada, a força é substituída ou é exfiltrada. O Plano tático terrestre pode incluir uma operação ofensiva, defensiva, uma operação de junção, uma retirada ou qualquer outra combinação destas.

**0112. Funções de combate nas operações aerotransportadas**

Sistema	Plano Tact Terr	Desemb Aéreo	Desl Aéreo	Apontamento
Comando-Missão	E	E	E	P / E
Movimento e Manobra	E	E	P	P
Informações	A / I	A / I	A / I	A
Fogos	E	E	P / E	P
Apoio Serviços	P / E	I / E	I	A / P

Quadro 1-1 - Integração das funções de combate

**A** – Avaliação e Aquisição; **I** - Integração; **P** - Planeamento e preparação; **E** - Execução.

Como em qualquer operação de combate, as funções de combate devem ser integradas e aplicadas em cada um dos quatro planos correspondentes às fases das operações aerotransportadas, como esquematizado no quadro 1 -1.

**a. Comando de Missão**

Sem prejuízo da importância da confiança e colaboração entre componentes apoiantes e apoiadas, nas operações aerotransportadas a unidade de comando é um dos princípios que não podem ser descurados. Ambas as unidades, aérea e terrestre, devem estar sob o comando conjunto ao mais

alto nível, para que a cadeia de comando seja curta, um fator fundamental para o sucesso:

- (1) Os sistemas comando e controlo devem ser planeados com alternativas para todo o desenrolar da operação;
- (2) As operações aerotransportadas têm a necessidade de um comando em terra e de outro no ar, podendo o posto de comando ser dividido em posto de comando avançado e escalão recuado. Estes dois escalões podem situar-se, respetivamente, numa base avançada e na base aérea que serve de área de embarque. Normalmente o comandante está com as primeiras forças a aterrar de forma a coordenar as operações desde o início;

#### **b. Movimento e Manobra**

- (1) As forças devem ser adequadas à missão. Uma unidade de escalão brigada tanto pode ser parte do escalão de assalto de uma unidade de escalão superior como ser o próprio escalão de assalto que tem como uma das suas tarefas, a de preparar a projeção e reorganização da força do escalão de seguimento
- (2) Os batalhões de infantaria paraquedista não executam, por norma, assaltos aerotransportados independentes para o estabelecimento de cabeças-de-ponte-aéreas, por não poderem garantir a profundidade suficiente à sua defesa, a qual inclui a segurança das rotas de aproximação das aeronaves para os desembarques de sustentação da força. Podem, no entanto, conduzir golpes de mão com infiltração e exfiltração pelo ar ou com recurso a outros meios;
- (3) A força aerotransportada deve privilegiar a surpresa. Para tal é fundamental a escolha do modo, momento e local para o desencadeamento do ataque e a manutenção do sigilo por parte de todo o pessoal envolvido. A força deve procurar neutralizar os meios de deteção do Inimigo através da sua prévia neutralização, do empastelamento ou da decepção.
- (4) O planeamento para uma operação em larga escala, deve incluir a preparação do movimento aéreo das unidades de reforço ao escalão de assalto. As ZL / ZA dentro da CabPtAe devem ser adequadas à aterragem e ao lançamento de forças e não serem batidas por fogos, diretos e indiretos regulados, do inimigo. A supressão das defesas aéreas do inimigo nas rotas de aproximação é fundamental para se alcançar o sucesso.

**c. Informações**

O tipo, número e localização das defesas aéreas inimigas, o seu sistema de interseção e de alerta assim como a capacidade de reação das forças localizadas próximo da área do objetivo devem ser cuidadosamente considerados no planeamento da operação. As informações disponíveis devem ser permanentemente atualizadas através do uso sistemático e coordenado dos órgãos de obtenção de notícias disponíveis (TAR, fotografia aérea, satélites, emprego de patrulhas de reconhecimento de longo raio de ação e, se possível, com informações obtidas da componente de operações especiais):

- (1) Condições atmosféricas. A meteorologia afeta mais as operações aerotransportadas do que qualquer outra operação. Porque cobrem normalmente uma grande área, necessitam de ter disponíveis previsões a médio prazo confirmadas por equipas no terreno;
- (2) Terreno. A seleção das ZL/ZA requer uma análise pormenorizada do terreno para garantir a máxima coesão da força após a aterragem;
- (3) Aquisição de Objetivos. A procura, deteção e localização de alvos na AO é fundamental para planear a manobra, desenvolver o conceito de apoio de fogos e promover a avaliação de danos.

**d. Fogos**

A componente aérea é o principal meio de emprego de fogos da primeira parte das operações terrestres. O emprego de fogos de artilharia naval, se estiver disponível, pode também vir a ser utilizado. A artilharia e os morteiros orgânicos só estão, normalmente, disponíveis algum tempo depois do início do assalto. Assim:

- (1) A componente aérea deve dispor de superioridade aérea e de mantê-la, neutralizando o sistema de comando e controlo e os aeródromos do Inimigo;
- (2) As rotas de aproximação deverão ser planeadas evitando as defesas aéreas inimigas;
- (3) A componente aérea deve, imediatamente antes de ser desencadeada a operação, iniciar as suas operações de interdição aérea com vista a isolar os objetivos sem, no entanto, por em causa o efeito da surpresa. Pretende-se sobretudo impedir o emprego oportuno das reservas do inimigo próximo da CabPtAe que possam impedir ao atrasar a reorganização do escalão de assalto;



- (4) O apoio aéreo próximo é fundamental durante a fase do lançamento do escalão de assalto até que os meios da artilharia de campanha estejam disponíveis.

**e. Apoio de Serviços**

O lançamento de equipamentos e abastecimentos é, na fase de inserção aérea da força, o método principal de reabastecimento.

Página intencionalmente em branco

## **CAPITULO 2 CONCEITO DE EMPREGO**

### **0201. Fundamentos das operações aerotransportadas**

- a. As operações aerotransportadas podem realizar de dia ou de noite; porém, para favorecer a surpresa e a proteção da força é geralmente ao alvorecer que se lançam os assaltos por formações aerotransportadas.
- b. As unidades paraquedistas são normalmente deslocadas em aeronaves para a área do objetivo ou, em alternativa, para bases avançadas, a partir das quais podem conduzir operações aerotransportadas de assalto. A colocação antecipada de reservas de abastecimentos e de equipamento de lançamento perto das áreas de emprego previsível reduz significativamente as necessidades quanto a aeronaves de grande raio de ação e capacidade de transporte.
- c. O assalto inicial nas operações aerotransportadas é normalmente realizado por lançamento em paraquedas, podendo as unidades a desembarcar posteriormente ser deslocadas para pistas de aterragem já controladas pelo escalão de assalto.
- d. Sempre que necessário ou as condições o exigirem, podem realizar-se operações recorrendo apenas ao lançamento por paraquedas. As unidades a desembarcar por aterragem só devem executar operações de assalto não precedidas por lançamento em paraquedas quando a zona de aterragem estiver controlada ou a ameaça tiver sido neutralizada. A força aerotransportada é especialmente vulnerável a contra-ataques inimigos no período imediatamente após o desembarque. Durante esse período deve isolar-se o campo de batalha, impedindo que forças inimigas se desloquem para a área da cabeça-de-ponte aérea.
- e. Em função da missão, das possibilidades do inimigo, dos meios disponíveis, das características de terreno na área-objetivo e, ainda, do tempo que se prevê demore a fazer-se a junção com outras forças, a operação executar-se-á segundo uma das seguintes modalidades:
  - (1) A força aerotransportada é empenhada numa única cabeça-de-ponte aérea com todos os seus elementos de combate em condições de apoio mútuo;
  - (2) Os seus elementos são lançados em várias cabeças-de-ponte-aérea, tendo cada elemento uma missão independente ou parcialmente

dependente das missões dos restantes elementos, contribuindo todos para a missão comum.

- f. A primeira modalidade facilita o planeamento, coordenação e controlo, mas dificulta a dispersão. Consequentemente, torna mais fácil a identificação do escalão de assalto da força aerotransportada e o lançamento de contra-ataques.
- g. A segunda modalidade é de planeamento, coordenação e controlo mais difíceis mas permite melhores condições para a preservação do potencial da força através de uma adequada dispersão.
- h. As forças aerotransportadas são adequadas à realização de operações contra Forças Irregulares, já que podem deslocar-se e ser lançadas rapidamente sobre áreas distantes; uma vez em terra podem deslocar-se sem restrições de terreno, transportando o mínimo de armamento e equipamento. Adequando a sua organização para o combate de acordo com as características daquele inimigo, podem assumir a forma de pequenos grupos de combate sem necessitar de um elevado volume de apoio de combate e de serviços.
- i. O emprego das forças aerotransportadas é normalmente decidido pelo escalão conjunto mais elevado. Este comando procede a uma avaliação preliminar da situação geral, especialmente nos domínios do poder aéreo. Define a finalidade a atingir, assim como os meios aéreos e forças aerotransportadas a empenhar. Por um período limitado de tempo e sob determinadas condições que assim o aconselhem, o comando conjunto pode delegar numa das componentes, que normalmente será a terrestre, a iniciativa do empenhamento das unidades aerotransportadas. Neste caso, os meios necessários são colocados, em tempo útil, à disposição deste comando de componente.

**j. Características das forças aerotransportadas**

- (1) Após o desembarque aéreo, a mobilidade da força é limitada. Pode ser melhorada através de viaturas, que podem ser incluídas como parte do equipamento pesado a projetar ou pela utilização de helicópteros.
- (2) Como a força, normalmente, tem pouca ou nenhuma blindagem e tem um número limitado de viaturas à sua disposição, particularmente na fase inicial da inserção, a exploração do terreno é vital.
- (3) A duração da operação é limitada no tempo. A rendição ou reforço por outras forças ou a exfiltração da força projetada é um requisito indispensável ao planeamento de uma Operação Aerotransportada.

- (4) Dada a reduzida capacidade orgânica de apoio de fogos, o apoio aéreo próximo reveste-se de uma importância específica.
- (5) Existe a necessidade de possuir um elevado número de armas anticarro portáteis.

**k. Capacidades**

(1) Mobilidade na projeção

No deslocamento para o objetivo a força pode ser projetada rapidamente e a distâncias consideráveis através de terreno difícil e sobre os obstáculos.

(2) Vantagem da surpresa

A força tem a capacidade de obtenção da surpresa, especialmente porque a sua Área de Operações não pode ser facilmente prevista pelo inimigo. Mesmo após o lançamento da força, a sua missão pode não ser imediatamente deduzida.

**0202. Lançamento e desembarque no solo**

O deslocamento aéreo (voo) tem capacidades únicas que permitem a projeção de força à distância, em tempo extremamente reduzido, permitindo a exploração de oportunidades que de outra forma não o poderiam ser. Esse deslocamento, colocando a força por lançamento ou desembarque no solo, possibilita a um comandante a liberdade de ação e a capacidade de manobrar dentro de um Teatro de Operações, ao mesmo tempo que obriga o seu adversário a empenhar forças, fixando-as ou mantendo-as em reserva, para fazer face a esta ameaça, mesmo que esta não chegue a ser concretizada. Estes dois processos de desembarque aéreo têm possibilidades e vulnerabilidades próprias. Podem ser combinados, para tirar o máximo partido dos meios de transporte disponíveis e das vantagens de cada um deles.

**a. Lançamento**

(1) Possibilidades

- (a) Pode ser executado tanto de dia como de noite, em zonas mesmo arborizadas ou relativamente acidentadas;
- (b) Permite um desembarque aéreo rápido de efetivo considerável;
- (c) Facilita a abordagem direta a um objetivo do adversário, evitando uma aproximação distante, morosa, ou com elevada atrição;
- (d) Assegura uma certa discrição e, portanto, surpresa.

(2) Vulnerabilidades:

- (a) Limita a utilização de equipamentos cujas características permitam o seu lançamento: peso, volume, resistência ao choque;
- (b) Exige o emprego de meios especiais de lançamento e de acondicionamento, cuja preparação exige bastante tempo;
- (c) Necessita duma marcação e balizagem preliminar, o que obriga à projeção antecipada de destacamentos de precursores;
- (d) Provoca, à chegada ao solo, uma dispersão pela zona de lançamento, implicando o consumo de algum tempo para a sua reorganização e, por vezes, uma nova articulação das unidades lançadas;
- (e) É praticamente impossível efetuar o lançamento em segurança, com um vento forte no solo. Em operações, deverá ser considerado o seu adiamento até as condições serem favoráveis, de forma a se obter o efetivo máximo para o início da missão após a inserção da força. Além dos limites de segurança, compete ao comandante da operação decidir sobre a realização ou não do lançamento.

**b. Desembarque no solo.**

(1) Possibilidades

- (a) Só em condições meteorológicas extremas a velocidade do vento no solo influencia a operação;
- (b) Permite uma preparação e acondicionamento mais simples dos materiais;
- (c) Permite o desembarque de materiais pesados não suscetíveis de lançamento;
- (d) Conserva, no momento do desembarque, a coesão das unidades transportadas.

(2) Vulnerabilidades:

- (a) Exige normalmente meios aéreos e tripulações aptas a descolagens e aterragens curtas sobre pistas improvisadas;
- (b) Exposição demorada e a baixa altitude das aeronaves;

- (c) Não permite, em geral, o desembarque simultâneo de efetivos importantes, em virtude de dificuldades resultantes quando da utilização de pistas improvisadas e da capacidade de gestão do tráfego das aeronaves em desembarque e estacionamento.

### **0203. Capacidades particulares**

Lançamento e desembarque no solo são os dois processos normais de inserção das tropas paraquedistas. Estas podem, além disso, ser empenhadas por via terrestre, só ou em conjunto com outras unidades não aerotransportadas.

Para o lançamento, todo o pessoal tem que estar apto a utilizar o paraquedas, o que impõe, à partida, uma seleção e treino especiais comuns.

Além desta formação comum é ministrada outra complementar destinada a preparar destacamentos para missões mais específicas. São os precursores aeroterrestres que, dependendo das necessidades de emprego operacional, podem obter qualificações adicionais como a de saltador operacional de grande altitude, controlador aéreo avançado ou outras consideradas essenciais.

Por conseguinte, qualidades físicas e psicológicas desenvolvidas são requisitos básicos do pessoal das tropas aerotransportadas. A sua formação exige tempo e o seu treino tem de ser contínuo, de forma a não se perderem as qualificações obtidas.

As condições do seu empenhamento originam um consumo rápido do seu potencial de combate. Estes dados constituem os fatores mais importantes a considerar na decisão do seu emprego.

#### **a. Possibilidades das tropas aerotransportadas**

As aptidões particulares das tropas aerotransportadas e a utilização do desembarque aéreo:

- (1) Asseguram-lhes uma grande mobilidade tática e estratégica, permitindo a sua intervenção rápida em todos os pontos dum teatro de operações e mesmo em teatros diferentes. Constituem para o inimigo uma ameaça latente, obrigando-o a tomar medidas de precaução adicionais, desproporcionadas em relação ao seu volume;
- (2) Permitem-lhes agir no interior do dispositivo inimigo e sobre o seu território, atuando assim nos seus pontos mais fracos;
- (3) Facilitam-lhes o efeito da surpresa tática, em virtude da dificuldade, para o inimigo, de localizar as zonas de desembarque aéreo e de avaliar o

volume das forças empenhadas, em especial de noite ou com mau tempo;

- (4) Conferem-lhes um grande poder de choque, em equivalência, devido à rapidez e audácia das suas ações.

**b. Vulnerabilidades**

As tropas aerotransportadas têm, no entanto, as seguintes vulnerabilidades:

- (1) A sua mobilidade estratégica é função das possibilidades das aeronaves e da situação aérea;
- (2) A sua mobilidade tática e o seu poder de fogo são inicialmente limitados pelas possibilidades e capacidade de carga das aeronaves. Os inconvenientes daí resultantes podem ser diminuídos, graças à escolha do terreno, ao uso eventual de helicópteros e à obtenção local de meios de transporte ou de combate. É também fundamental o apoio aéreo ofensivo, assim como reforços ou apoios de combate das forças terrestres;
- (3) Exigem normalmente superioridade aérea (pelo menos local). Para operações em larga escala é necessária superioridade aérea local durante toda a operação;
- (4) Exigem normalmente a neutralização, no mínimo supressão, durante a operação, dos sistemas de defesa antiaérea do inimigo, nas rotas de aproximação e saída assim como nas zonas de lançamento e de desembarque no solo;
- (5) Exigem determinadas condições meteorológicas;
- (6) Exigem tempo para a entrada em ação, maior ou menor consoante o volume de forças a empenhar, em virtude dos preparativos indispensáveis;
- (7) Exigem a existência de objetivos importantes que compensem o seu emprego;
- (8) Necessitam de infraestruturas apropriadas.



## **CAPITULO 3 PLANEAMENTO DA OPERAÇÃO AEROTRANSPORTADA**

O planeamento detalhado de qualquer operação e a capacidade de comando do seu comandante são os fatores decisivos que permitem alcançar a vitória. É, por isso, vital garantir um planeamento suficientemente exaustivo, mas também flexível, que forneça orientações precisas às unidades e aos respetivos comandantes que lhes permitam concentrar o máximo potencial de combate no ponto decisivo. Tendo em consideração o definido na PDE 5-00 Planeamento Tácito e Tomada de Decisão, neste capítulo apenas serão abordados os aspetos singulares do planeamento duma operação aerotransportada.

### **0301. Generalidades**

As Operações Aerotransportadas são caracterizadas pela sua complexidade e pela sua natureza conjunta. Durante o seu planeamento deverá ser tido em conta o seguinte:

- a. A intenção e conceito do comandante e os estudos de situação;
- b. O planeamento deverá ser o mais detalhado e centralizado possível;
- c. Conceber as tarefas para que possam ser executadas de forma descentralizada;
- d. Maximizar a aplicação do princípio da simplicidade;
- e. Usar o processo de planeamento inverso.

### **0302. Diretiva de planeamento**

O planeamento de uma operação aerotransportada inicia-se com a diretiva de planeamento do comando da força conjunta ou do comando da operação aerotransportada. Esta diretiva deve conter:

- a. Objetivos;
- b. Designação das unidades terrestres e unidades aéreas que participam;
- c. Apoios a fornecer à força e as unidades que o fornecem;
- d. Fita do tempo dos acontecimentos até ao lançamento da operação;
- e. Condições em que a operação poderá ser lançada ou cancelada;

### **0303. Responsabilidades**

As responsabilidades das entidades-chave são as seguintes:

#### **a. Responsabilidade do comando da força aerotransportada**

O comandante das forças aerotransportadas assegura que o seu conceito de operação seja compreendido e estabelece as relações de comando adequadas à missão. É o responsável por:

- (1) Distribuir o pessoal pelas aeronaves;
- (2) Fazer embarcar o pessoal e carregar o material;
- (3) Cumprir a missão atribuída às Forças Terrestres.

#### **b. Responsabilidade do comando da força de transporte aéreo tático**

O comandante da força de transporte aéreo tático é responsável por:

- (1) Atribuir o número de aeronaves suficiente, para apoiar o plano tático terrestre;
- (2) Lançar o escalão de assalto nas ZL;
- (3) Conduzir o apoio logístico e as operações de evacuação.

#### **c. Responsabilidades Conjuntas:**

- (1) Nomear equipas de controlo nos aeródromos de partida;
- (2) Supervisar o carregamento de equipamentos e o embarque de pessoal;
- (3) Efetuar treinos;
- (4) Selecionar as ZL, ZA;
- (5) Estabelecer equipas de controlo nas ZL, ZA;
- (6) Descarregar as aeronaves nas ZA;
- (7) Preparar o reabastecimento e o plano de evacuação;
- (8) Assegurar a segurança nos aeródromos de partida;
- (9) Coordenar o plano de deslocamento aéreo;
- (10) Supervisar os procedimentos das equipas de precursores;
- (11) Coordenar o deslocamento da força aerotransportada com as aeronaves.

### **0304. Preparação dos Planos e Ordens**

A sequência das ações de comando e estado-maior desenvolve-se em sentido cronológico inverso, começando com plano tático terrestre, seguindo-se o plano de desembarque, o plano de movimento aéreo e o plano de aprontamento.

### 0305. Avaliação da situação pelos Comandantes

Este processo auxilia o Cmdt a decidir a melhor forma de cumprir a missão.

#### a. Ações de Comando e Estado-Maior

As ações de Comando e EM para efetuar o planeamento das operações seguem o normal Processo de Decisão Militar.

#### b. Preparação do CB pelas Informações

O processo da preparação do CB pelas Informações - *Intelligence Preparation of the Battlefield* (IPB) - é a parte do ciclo de produção de Informações que integra a doutrina do inimigo com as condições meteorológicas e o terreno, que descreve a influência destes fatores na missão e, especificamente, na situação do campo de batalha.

### 0306. Processo de Planeamento Inverso

O processo de planeamento inverso auxilia o Cmdt a determinar a melhor maneira de cumprir a missão. Concebido o Plano Tático Terrestre, todos os outros planos são desenhados de forma a condicionarem a elaboração do anterior, por esta ordem: Plano de Desembarque, Plano de Movimento Aéreo e Plano de Concentração e Aprontamento.

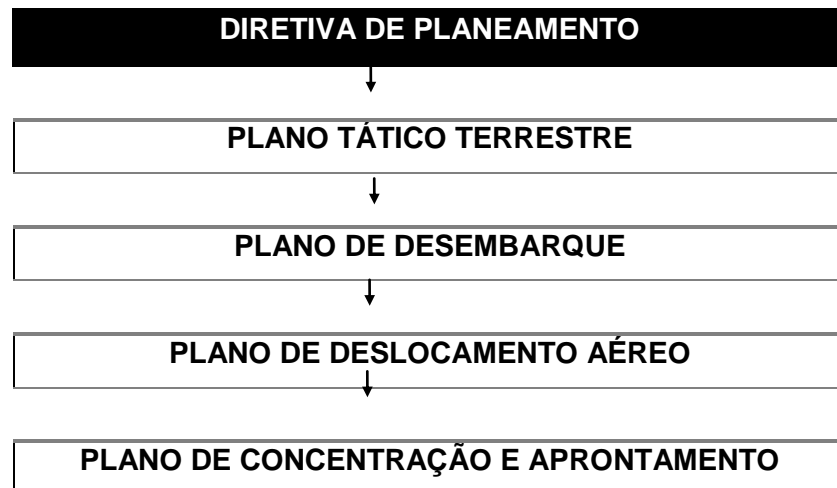


Figura 3-1. Processo de planeamento inverso

#### a. Plano Tático Terrestre

O comandante das forças aerotransportadas e o seu em concebem o plano tático terrestre que constitui a base para o desenvolvimento dos planos que o precedem. Nesta fase deve dar-se especial atenção à reorganização das forças do escalão de assalto e à natureza descentralizada da execução na área do objetivo, indicando o mais cedo possível aos escalões subordinados

a intenção do comandante, os objetivos, a sua localização e tipo. O capítulo IV detalha a concepção deste plano.

**b. O Plano de Desembarque**

O Plano de Desembarque detalha as ZL/ZA, respectivas localizações e descrição, sequência, método e locais de desembarque. É feito aos níveis de brigada e inferior. O capítulo V detalha a concepção deste plano.

**c. Plano de Movimento Aéreo**

Embora o comandante da componente aérea seja o único responsável pela execução da fase de deslocamento aéreo, o plano é o resultado do planeamento concorrente entre a unidade aérea e a unidade terrestre. As unidades terrestres fornecem os respetivos planos táticos terrestres e os planos de embarque para que as unidades aéreas calculem as suas fitas do tempo e, especificamente, determinem as horas das descolagens e dos lançamentos. O capítulo VI detalha a concepção deste plano.

**d. Plano de Concentração e Aprontamento**

Depois do plano de movimento aéreo estar concluído e aprovado o próximo plano a desenvolver é o Plano de Concentração e Aprontamento. Com base nos dados extraídos dos planos anteriores é determinado o pessoal, viaturas, equipamentos e o volume de abastecimentos necessários à operação. Este plano deve constituir-se como um dos apêndices do anexo de apoio de serviços ou um anexo da ordem administrativo-logística e fornece, de forma detalhada, a informação e os procedimentos necessários à concentração e preparação da força para o combate, o movimento para os aeródromos de partida e o embarque e carregamento das aeronaves. O capítulo VII detalha a sua concepção.

**e. Planos de alternativa e emergência**

Para além do processo descrito que cobre uma situação sem contrariedades, devem elaborar-se planos de alternativa e de emergência, relativos a todas as fases, destinados a fazer face, no mínimo, às seguintes situações:

- (1) Impossibilidade de parte da força cumprir a missão atribuída;
- (2) Desorganização do sistema de transmissões;
- (3) Impossibilidade de se utilizarem as rotas de voo ou as zonas de desembarque previstas, em consequência de condições meteorológicas adversas ou decorrentes da ação do inimigo;
- (4) Necessidade de retirada da CabPtAe;
- (5) Necessidade de reforçar as unidades projetadas na CabPtAe.

### **0307. Considerações de Planeamento**

No desenvolvimento dos Planos de Operações Aerotransportadas consideram-se os seguintes fatores:

#### **a. Escalonamento**

Os elementos de combate são organizados dentro de uma força aerotransportada em três escalões:

##### **(1) Escalão de Assalto**

Consiste nas forças necessárias para conquistar os objetivos e a cabeça-de-ponte-aérea iniciais, as respetivas reservas e apoios;

##### **(2) Escalão de Seguimento**

Consiste nas forças necessárias para as operações subsequentes. São desembarcadas na área do objetivo por ar ou por terra;

##### **(3) Escalão Recuado**

Consiste nos elementos administrativos e de apoio de serviços que permanecem no aeródromo de partida. Estes elementos poderão ser deslocados, a pedido, para a frente, em apoio da CabPtAe.

#### **b. Planeamento concorrente e coordenação**

O planeamento das fases duma Operação Aerotransportada deve ser feito de forma concorrente e paralela já que todas elas estão inter-relacionadas. Este procedimento permite reduzir o tempo de planeamento ao mesmo tempo que permite disponibilizar dados suficientes para que as unidades subordinadas desenvolvam os seus próprios planos à medida que o seu escalão superior termina o seu. Os escalões correspondentes das unidades aéreas e das forças aerotransportadas coordenam continuamente desde o primeiro momento até à conclusão ou cancelamento da operação.

#### **c. Difusão da informação**

Os planos e as atualizações das informações devem ser difundidos até aos escalões mais baixos.

#### **d. Junção com Forças de Operações Especiais**

Quando a força aerotransportada é projetada após a inserção de uma força de operações especiais é necessário estabelecer canais de ligação para ativação antes da chegada à sua zona de ação. Durante a fase de planeamento é destacado para o centro de operações da brigada um oficial de ligação das forças de operações especiais que verifica a compatibilidade dos procedimentos, frequências e indicativos rádio e os sinais visuais para as operações diurnas e noturnas. A capacidade dos sistemas de

comunicações é reforçada para permitir o estabelecimento de comunicações a longas distâncias. Ao nível do comando da força aerotransportada, esta função é desempenhada pelo SOCCE destacado para o efeito.

## **CAPITULO 4 - PLANO TÁTICO - TERRESTRE**

O Plano Tático Terrestre é o primeiro Plano a ser elaborado e inclui todas as considerações relativas às ações a tomar na Área do Objetivo Inicial, durante o assalto e nas ações subsequentes, traduzindo o conceito da operação do Cmdt. É o plano que constitui a referência para o desenvolvimento dos planos a montante que para ele concorrem (Plano de Desembarque, Plano Movimento Aéreo e Plano de Concentração e Aprontamento).

### **SECÇÃO I- PLANEAMENTO**

A diretiva para o planeamento duma operação aerotransportada segue o articulado normalizado em vigor no processo de decisão militar incluindo ainda aspetos específicos e necessários ao planeamento deste tipo de operações, nomeadamente:

- a.** A estrutura do comando para a operação;
- b.** Distribuição e atribuição dos meios de transporte aéreo;
- c.** Sequência de emprego das unidades;
- d.** Aeródromos de partida, bases da retaguarda e bases intermédias;
- e.** Conceito de operação para a junção e retirada.

#### **0401. Estudos de Situação**

Os estudos de situação consideram o caso específico das condições de combate das forças aerotransportadas no que respeita à análise dos fatores da decisão (MITM-T) e são desenvolvidos de acordo com a técnica normal. É a fase mais crítica do planeamento uma vez que todos os produtos do planeamento são dali deduzidos:

##### **a. Missão**

A missão dum batalhão de infantaria paraquedista ou de uma brigada aerotransportada é estabelecer contacto com o inimigo pelo fogo e pela manobra com a finalidade de o destruir, capturar ou repelir o seu assalto pelo fogo, combate próximo e contra-ataque. Estas tarefas requerem normalmente a conquista e defesa de objetivos e terreno importante.

##### **b. Inimigo**

A situação do inimigo deve ser cuidadosamente avaliada através da análise das informações disponíveis e da consideração dos seguintes fatores:

- (1) Provável intenção, moral das tropas e cadeia de comando;
- (2) Doutrina e capacidades;

- (3) Reação mais provável do inimigo, nomeadamente, a força inimiga que, de acordo com as suas características (mobilidade, poder de choque, etc.), pode representar maior ameaça;
- (4) As reservas inimigas e a sua capacidade de mobilização e reação, especialmente se se preveem operações na profundidade no seu dispositivo;
- (5) A capacidade do inimigo de conduzir ações de guerrilha ou de sabotagem e a sua relação com a população local.

**c. Terreno e condições meteorológicas**

Para além dos aspetos comuns às demais operações ofensivas, devem ser considerados os seguintes fatores:

- (1) A existência de ZL e ZA. Apesar de os elementos serem fornecidos pelo escalão superior, a escolha das zonas não deverá influenciar a seleção dos objetivos de assalto, da LCabPtAe ou dos limites das unidades;
- (2) Os obstáculos no interior da LCabPtAe.

**d. Meios**

Considerando as forças disponíveis, terrestres e aéreas, para a realização da operação, no planeamento devem ser ponderados os seguintes aspetos:

- (1) Os planos, missões, capacidades e limitações das forças terrestres, o possível apoio da artilharia às forças aerotransportadas e a possibilidade das forças realizarem uma junção ou uma passagem de linha;
- (2) A capacidade da componente aérea em apoiar a força, tanto em transporte aéreo tático (TAT) como em CAS;

**e. Tempo disponível**

O fator tempo é crítico em qualquer operação. No planeamento duma operação aerotransportada as considerações de tempo devem ter em especial atenção os seguintes aspetos:

- (1) Tempo necessário para a disponibilização das aeronaves de transporte;
- (2) Tempo necessário à reorganização da força do escalão de assalto;
- (3) Tempo utilizado entre o assalto inicial e o desembarque do escalão de seguimento;
- (4) Tempo decorrido entre o desembarque da força e a sua retirada ou junção, determinante para o cálculo das necessidades de apoio de serviços.

**f. População**

Sempre que possível, devem obter-se dados sobre a população local, nomeadamente no que diz respeito a:



- (1) Hostilidade à presença da força;
- (2) Apoio, ou falta dele, às autoridades governamentais ou ao inimigo;
- (3) Lealdade a líderes políticos ou militares;
- (4) Conhecimento e nível de apoio à operação.

#### **0402. Seleção dos Objetivos e da Linha da Cabeça-de-Ponte Aérea**

Na determinação da área da LCabPtAe deve ter-se em atenção os fatores da decisão (MITM-T). Sempre que possível deverá ter uma profundidade que facilite a sua defesa. Como ordem de grandeza pode referir-se que um batalhão tem possibilidade de defender uma CabPtAe com 3 a 5 Km de diâmetro, podendo na brigada estas medidas variar entre os 5 e os 8 Km.

#### **0403. Forças de Reconhecimento e Segurança**

A defesa da LCabPtAe é essencialmente uma defesa em perímetro, pelo que é fundamental a montagem da segurança em todas as direções. As forças de segurança (FSeg) devem ser lançadas com o escalão assalto e devem ser de imediato instaladas por forma a rapidamente garantir a segurança da força aerotransportada durante o desembarque e a reorganização. As FSeg são, normalmente, comandadas e controladas a nível brigada exceto quando os batalhões cumprem missões independentes, nomeadamente golpes de mão. As FSeg têm por missão:

- a. Fornecer aviso prévio sobre ameaças que possam por em perigo a conduta das operações e a proteção da força;
- b. Fornecer Informações acerca dos movimentos do inimigo;
- c. Inicialmente negar ao inimigo a observação para regulação de fogos diretos indiretos sobre a CabPtAe;
- d. Iludir o inimigo quanto à verdadeira localização da CabPtAe;
- e. Demorar e desorganizar o inimigo.
- f. Uma postura agressiva nas missões de segurança e reconhecimento dos escalões inferiores aumenta a segurança da força. Dependendo do seu escalão, a FSeg pode incluir unidades de reconhecimento, blindadas ou não, anticarro, engenharia e aviação do exército.

#### **0404. Articulação para o Combate**

Podem ser constituídos agrupamentos táticos temporários com base nas unidades de infantaria do escalão de assalto reforçadas com meios de apoio de fogos e de apoio de serviços necessários ao assalto inicial. Esta organização

com comando destacado visa a unidade de esforços, coesão e a prontidão do potencial de combate para o assalto inicial; inicia-se na ZRn e termina quando o comando e controlo, parte integrante da função de combate comando de missão, estiver centralizado no comandante de toda a operação. Salientam-se os seguintes aspetos específicos:

- a. A organização para o combate de uma unidade de Escalão Brigada inclui normalmente, para além das suas unidades orgânicas, um elemento de Informações e guerra eletrónica (GE) e uma equipa de Controladores Aéreos Avançados;
- b. Os BIPa são normalmente reforçados e organizados em agrupamentos para o assalto, especialmente se as ZL forem diferentes. Normalmente estes agrupamentos assentam num Batalhão reforçado com outras unidades de infantaria, blindados, armas anticarro, engenharia, artilharia em A/D e outras unidades ou destacamentos;

#### **0405. Designação da Reserva**

- a. A reserva das GU de escalão superior a brigada normalmente de escalão batalhão ou acima e é mantida no aeródromo de partida para ser empregue quando e onde a situação o determinar.
- b. As reservas das unidades de escalão brigada e batalhão são normalmente desembarcadas como o escalão assalto. O seu emprego confere profundidade à CabPtAe e permite deter as penetrações, reforçar as unidades empenhadas e realizar contra-ataques. A composição e volume da reserva são ditados pela situação tática e pelas missões futuras da unidade, não sendo contudo superior a companhia a nível de brigada ou a pelotão, a nível de batalhão. A reserva deve ser organizada, ter tarefas e estar posicionada de forma a assegurar que:
  - (1) O seu volume e potencial de combate sejam compatíveis com as tarefas atribuídas;
  - (2) Seja atribuída a uma das unidades com tarefas de menor prioridade;
  - (3) Seja dotada de mobilidade tática;

### **SECÇÃO II - EXECUÇÃO**

A execução do plano tático terrestre envolve a conquista inicial das ZL/ZA que circundem um aeródromo ou inclusive a conquista de um aeródromo.

**0406. A conduta do assalto**

Durante o assalto inicial é fundamental a coordenação entre as pequenas unidades para conquistar os objetivos de assalto inicial de batalhão antes de se quebrar o efeito surpresa. Assim que os objetivos de assalto forem conquistados a força aerotransportada dirige os seus esforços para a consolidação da CabPtAe.

**a. Surpresa tática e planeamento**

A surpresa tática e o planeamento detalhado devem possibilitar às unidades a conquista dos objetivos de assalto, bem como estabelecer a CabPtAe antes que o inimigo tenha tempo de reagir com coerência. O grau de coordenação e eficácia dos ataques inimigos aumentará, à medida que o tempo passa, por conseguinte as forças do escalão de assalto deverão também aumentar rapidamente a sua capacidade de defesa através da organização das suas posições, constituindo prioridade a preparação da defesa contra o ataque de blindados.

**b. Segurança e Reconhecimento**

As unidades que têm por missão a segurança e o reconhecimento devem ser desembarcadas nas vagas iniciais para, mais cedo possível, montar obstáculos nos itinerários, localizar as forças Inimigas, atacar os seus sistemas de comunicações inimigos e fornecer pré-avisos, informações e segurança.

**c. Reorganização no objetivo**

Após a conquista dos Objetivos Iniciais, as unidades subordinadas ocupam os objetivos que facilitem o estabelecimento de uma Defesa imediata ou a condução das operações subsequentes. Organizar posições defensivas, estabelecer comunicações e constituir a reserva são exemplos de medidas a tomar para preparar a força para, nomeadamente, deter contra-ataques.

**d. Reserva**

A reserva deve, o mais rapidamente, estar preparada para ocupar posições de detenção. As tarefas para as quais a reserva deverá estar preparada durante o assalto inicial são: a substituição de unidades desembarcadas em ZL erradas; o reforço do Escalão de assalto na conquista dos Objetivos Iniciais; e a ocupação de posições de reforço da defesa da CabPtAe.

#### **0407. Desenvolvimento da Cabeça-de-Ponte Aérea**

Depois da conquista dos objetivos iniciais estabelece-se a LCabPtAe da seguinte forma:

##### **a. Área**

A LCabPtAe deve:

- (1) Estender-se o suficiente para o exterior da zona de desembarque de forma a permitir o fluxo contínuo de pessoal, equipamentos e abastecimentos;
- (2) Ter espaço de manobra suficiente para a defesa imediata e para o lançamento das operações subsequentes.

##### **b. Ocupação, consolidação e organização**

As unidades ocupam, consolidam e organizam a LCabPtAe até à extensão determinada no planeamento, sendo o dispositivo ajustado de acordo com as características defensivas do terreno e as possibilidades do inimigo. A consolidação do potencial de combate necessário à garantia da posição ou à preparação para as operações subsequentes, é conseguida através da projeção do escalão de seguimento para a CabPtAe.

## **CAPITULO 5 PLANO DE DESEMBARQUE**

### **0501. Conceito**

O Plano de Desembarque, não obstante, poder ser iniciado e ser concorrente com o processo de planeamento. É refinado e concluído após a elaboração do plano tático terrestre e define a colocação das forças na área dos objetivos no tempo e locais adequados para a sua execução. O detalhe e execução do Plano de Desembarque são vitais para que, rapidamente, se construa o potencial de combate necessário: primeiramente, para a garantia da proteção da força; posteriormente, para o cumprimento das operações subsequentes.

### **SECÇÃO I - PLANEAMENTO**

O Plano de Desembarque assume, normalmente, a forma de um quadro com a sequência, o método e o destino dos paraquedistas assim como do seu material na área do objetivo e inclui informação detalhada sobre:

- a.** Data-hora para “Zona pronta”;
- b.** Sequência e horários de desembarque;
- c.** Método de desembarque;
- d.** Zona de Lançamento ou de Aterragem;
- e.** Plano de reorganização;
- f.** Data-hora para reorganização concluída.

### **0502. Requisitos**

Para desenvolver o Plano de Desembarque devem conhecer-se em cada nível de planeamento, as prioridades do comandante, a manobra do transporte aéreo tático, dados sobre a ZL, o plano tático terrestre e a conceção do desembarque das unidades subordinadas.

#### **a. Prioridades**

O comandante deve estabelecer as prioridades em cada objetivo de assalto para determinar a sequência do desembarque das unidades que vão ocupar esses objetivos, que não é necessariamente a sequência pela qual as unidades ocupam os objetivos. Assim deve saber-se:

- (1) As prioridades de utilização das ZL;
- (2) As prioridades de desembarque em cada ZL (pessoal e cargas);
- (3) As prioridades de desembarque do escalão de seguimento e, se for o caso, do escalão recuado;

- (4) O método de desembarque para cada unidade e seu equipamento;
- (5) As prioridades de utilização das ZE;

**b. Manobra do transporte aéreo tático (TAT)**

A componente aérea é responsável por conduzir o movimento aéreo para apoio ao plano tático terrestre, planeando as formações de voo de forma a garantir a sequência do desembarque do pessoal e cargas indicada pelo comandante da força terrestre.

**c. Plano de Desembarque das unidades Subordinadas**

As subunidades desenvolvem os seus planos de desembarque de acordo com os seus próprios planos tático terrestre, após o que os submetem à apreciação do escalão superior.

**0503. Considerações**

Devem-se estudar, examinar e prever as seguintes considerações para elaborar o plano de desembarque:

**a. Métodos de ataque ao objetivo**

Quando se prepara um plano de desembarque deve ter-se em consideração os três seguintes métodos de ataque ao objetivo:

**(1) Desembarque no objetivo**

É o método adequado para o ataque a objetivos pequenos e fortificados contra ataque terrestres, sendo no entanto necessária a garantia do fator surpresa, especialmente se o objetivo estiver defendido com alguma organização ou contra ataques aéreos;

**(2) Desembarque perto do objetivo**

É o método adequado para a conquista de um objetivo fracamente defendido, que deva ser tomado intacto como é o caso de uma ponte. Se o inimigo dispuser uma forte defesa contra ataques aéreos só a surpresa permite o sucesso com poucas baixas;

**(3) Desembarque longe do objetivo**

Esta técnica é a menos usada. É utilizada para operações complexas que envolvam grandes efetivos para conquistar múltiplos objetivos.

**b. Métodos de desembarque**

Existem dois métodos de desembarque base:

**(1) Desembarque em ZL múltiplas**

O uso de várias ZL cria várias CabPtAe na área do objetivo. Este método coloca o máximo de tropas no solo no mínimo espaço de tempo ao

mesmo tempo que maximiza o princípio da surpresa. É normalmente utilizado em escalões divisão e superiores.

(2) Desembarque numa ZL

É o mais utilizado a nível de brigada e escalões inferiores permitindo colocar no solo com rapidez um elevado potencial de combate para executar o assalto aerotransportado e estabelecer apenas uma CabPtAe.

**0504. Sequência de Desembarque**

As prioridades do plano tático terrestre determinam a sequência do desembarque. Nem a localização nem a disponibilidade das aeronaves devem influenciar aquela decisão.

**0505. Tipo de Desembarque**

Esta parte do plano de desembarque descreve como os abastecimentos e equipamentos necessários às forças aerotransportadas chegam à área do objetivo. Enquanto o escalão de assalto é lançado em paraquedas, se a situação assim o exigir podem ser utilizados outros meios diferentes para colocar na área do objetivo, pessoal adicional, equipamentos e abastecimentos.

**a. Desembarque aéreo de pessoal**

A força aerotransportada infiltra o pessoal do escalão de assalto em paraquedas. Este método permite um rápido e quase simultâneo desembarque da força. É escolhido um local livre de obstáculos que permita o desembarque nos objetivos ou perto deles. Em alguns casos e com equipamentos especiais, pode-se desembarcar pessoal em terreno irregular. As equipas especiais, como os SOGA, podem utilizar as técnicas de salto a grande altitude com abertura alta (HAHO) ou de salto a grande altitude com abertura baixa (HALO). Estas técnicas permitem a preservação do segredo da localização do objetivo.

**b. Desembarque aéreo de equipamento e abastecimentos**

As forças aerotransportadas podem desembarcar abastecimentos e equipamentos diretamente para as unidades atrás das linhas do inimigo ou noutras áreas de difícil acesso.

(1) Vantagens do desembarque aéreo:

- (a) Não são necessários aeródromos ou ZA para a descarga do material;
- (b) Reduz o tempo de voo e de exposição aos fogos inimigo e aumenta a capacidade de sobrevivência da aeronave;

- (c) As forças terrestres podem dispersar mais, pois deixam de estar dependentes duma pista de aterragem ou dum aeródromo.
- (2) Desvantagens do desembarque aéreo:
  - (a) Os desembarques aéreos exigem técnicos de abastecimento aéreo e de equipamento aéreo e de aeronaves especificamente configuradas para o efeito;
  - (b) O fogo antiaéreo inimigo ameaça as aeronaves, mais vulneráveis na aproximação final, especialmente se forem canalizadas por montanhas ou colinas elevadas;
  - (c) O desembarque aéreo do equipamento implica que a aeronave transporte menos carga para garantir que autonomia para o voo de regresso;
  - (d) Possibilidade de extravios ou danos nos equipamentos durante o desembarque;
  - (e) As forças terrestres devem proteger a ZL para evitar que o inimigo se apodere da carga.

### **c. Aterragem**

As forças aerotransportadas podem realizar algumas das fases da operação por meio da aterragem para colocar pessoal e equipamentos na área do objetivo:

- (1) Vantagens:
  - (a) Coloca equipamentos pesados nomeadamente, de engenharia e artilharia;
  - (b) Garante um meio eficiente para a evacuação sanitária;
  - (c) Possibilita às unidades manter a integridade táctica e um rápido empenhamento após a aterragem;
  - (d) Possibilita a utilização de unidades sem treino específico paraquedista e com muito equipamento;
  - (e) Não necessita de uma preparação especializada do equipamento;
  - (f) É um processo seguro de colocação de pessoal e equipamentos em praticamente quaisquer condições meteorológicas;
  - (g) Evita danos no equipamento e acidentes com o pessoal ou equipamentos devidos a incidentes com lançamento com paraquedas.
- (2) Inconvenientes:
  - (a) Não possibilita desembarques em massa;
  - (b) Necessita de ZA desobstruídas e com traficabilidade adequada;



- (c) Necessita de mais tempo que o desembarque aéreo para colocar no terreno uma determinada força, especialmente se as ZA forem pequenas;
- (d) Requer geralmente o melhoramento ou a construção de ajudas para a aterragem, que se conjugam com os trabalhos da engenharia;
- (e) Necessita do apoio dos controladores de tráfego aéreo (CTA). Os intervalos no desembarque da força dependem da capacidade em pessoal, do equipamento e das instalações de apoio do aeródromo.

#### **0506. Local de Desembarque**

A seleção das ZA/ZL é uma responsabilidade a ser tomada em conjunto. O comandante da unidade aérea é o responsável pelas rotas de aproximação e pelo desembarque preciso do pessoal e das cargas nas zonas planeadas. As decisões baseiam-se nos conhecimentos técnicos e nas necessidades globais da operação. A localização e a natureza das áreas de aterragem são fatores importantes na preparação do esquema de manobra e são impostas pela missão: nos escalões mais elevados as áreas de aterragem são assinaladas em termos gerais; nas pequenas unidades as localizações são pormenorizadas. As ZL são seleccionadas após uma análise detalhada de acordo com os seguintes fatores:

##### **a. Identificação fácil**

A ZL deve ser facilmente identificável do ar. Os pilotos e navegadores das aeronaves auxiliam-se do reconhecimento visual dos acidentes do terreno para efetuarem o desembarque aéreo do pessoal e do equipamento com precisão.

##### **b. Fora do alcance**

Devem ser escolhidas ZL que permitam às unidades evitar as defesas aéreas e terrestres inimigas, garantindo que se localizam fora dos alcances dos seus fogos indiretos.

##### **c. Proximidade do objetivo de assalto**

Se a situação inimiga o permitir deve-se escolher a ZL o mais perto possível ou sobre o objetivo de assalto.

##### **d. Apoio mútuo**

As ZL/ZA seleccionadas devem possibilitar o apoio mútuo entre as posições iniciais de forma a potenciarem o potencial de combate no ataque.

##### **e. ZL e ZA de alternativa**

Devem ser seleccionadas ZL/ZA de alternativa.

**f. Número de ZL e de ZA**

Tido em conta o plano tático terrestre e a ameaça In prevista, o comandante decide quais das ZL disponíveis vão ser utilizadas para o lançamento do escalão de assalto. As subunidades podem ser desembarcadas sucessivamente na mesma ZL, em ZL de batalhão separadas, ou em zonas adjacentes dentro de uma grande ZL de brigada. Na ponderação das opções deve ser considerado o seguinte:

- (1) Vantagens na utilização de uma ZL de brigada na qual os batalhões aterram sucessivamente:
  - (a) Facilita o comando e controlo;
  - (b) Facilita o apoio de serviços.
- (2) Desvantagens na utilização de uma ZL de brigada na qual os batalhões aterram sucessivamente:
  - (a) Atrasa a evolução do potencial de combate;
  - (b) Aumenta a vulnerabilidade dos últimos desembarques em virtude da perda do elemento de surpresa;
  - (c) Permite tempo de reação ao inimigo.
- (3) Vantagens na utilização de ZL de batalhão separadas:
  - (a) Reduz o tempo de prontidão para o combate da brigada;
  - (b) Reduz o período de sobrecarga na ZL, e por conseguinte a exposição à ameaça, durante o desembarque e a reorganização;
  - (c) Contribui para a decepção do inimigo quanto às intenções e potencial de combate da força desembarcada;
  - (d) Torna mais fácil a conquista do objetivo de brigada apesar de eventualmente poder existir forte oposição numa das ZL;
  - (e) Aumenta a liberdade de manobra dos batalhões do escalão de assalto.
- (4) Desvantagens na utilização de ZL de batalhão separadas:
  - (a) Torna o comando de missão mais difícil;
  - (b) Limita o apoio mútuo.

**0507. Hora de Desembarque**

Como em outras operações ofensivas, o assalto aerotransportado deverá ser planeado para períodos do dia com visibilidade reduzida. Com base na decisão tomada, e expressa no plano tático terrestre, os *timings* a constar no plano de desembarque são estipulados em termos de Hora - P (quando o primeiro

paraquedista efetua a saída). Dentro das possibilidades, o planeamento do desembarque deve ter em conta o seguinte:

- a. Vantagens das Operações Aerotransportadas noturnas:**
  - (1) Maior probabilidade de garantir o fator surpresa;
  - (2) Maior grau de proteção da força;
  - (3) Reduz a exposição das aeronaves durante o movimento aéreo;
  - (4) Reduzem a eficiência dos fogos defensivos.
- b. Desvantagens das Operações Aerotransportadas noturnas:**
  - (1) Maior exigência na fase de reorganização;
  - (2) Menor a eficiência do apoio aéreo próximo.
- c. Vantagens das Operações Aerotransportadas diurnas:**
  - (1) Melhor visibilidade tanto do ar como do solo;
  - (2) Maior precisão no desembarque aéreo;
  - (3) Reorganizações mais rápidas;
  - (4) Maior eficiência no apoio de fogos das NT.
- d. Desvantagens das Operações Aerotransportadas diurnas.**

Maior vulnerabilidade às defesas aéreas inimigas, aos fogos terrestres, e aos ataques aéreos, implicando a perda da surpresa.

## SECÇÃO II REUNIÃO E REORGANIZAÇÃO

O sucesso ou insucesso da missão pode depender do tempo necessário para que a força aerotransportada obtenha a integridade tática. O primeiro objetivo de qualquer assalto aerotransportado é desembarcar e reunir o mais rápido possível todo o potencial de combate disponível. Quanto mais depressa se reunirem as secções, pelotões e companhias, mais rapidamente podem começar a ação terrestre. A rapidez e a eficiência da prontidão para o combate são o resultado direto do planeamento detalhado, do fracionamento nas aeronaves do escalão de assalto e da reorganização na ZL.

### **0508. Fracionamento**

O fracionamento adequado do pessoal e do equipamento é um fator importante para uma rápida reunião e reorganização. Deve ser dada especial atenção aos treinos dos desembarques.

#### **a. Pessoal**

A cadeia de comando tem de ser preservada. O comandante, 2º comandante, chefes de secção de EM, comandantes de companhia devem ser transportados em diferentes aeronaves. No caso de alguma delas

abortar a missão ou não alcançar a ZL será ainda possível manter a capacidade de comando e controlo da unidade.

**b. Desembarque de carga**

Planear sempre para a possibilidade de uma ou mais aeronaves de desembarque de carga ter abortar o lançamento antes de alcançar a ZL, ou que o equipamento se danifique durante o lançamento.

**c. Equipamentos e armamento individual**

Separar o mais possível por cada aeronave os rádios, armas coletivas, munições e outros tipos de equipamentos e abastecimentos críticos.

**0509. Técnicas da reorganização**

Baseado nos fatores de decisão (MITM-T) o comandante da força terrestre pode optar pela utilização de uma das seguintes técnicas:

**a. Reorganização no objetivo**

Esta técnica deve ser utilizada quando a rapidez for essencial, o objetivo estiver ligeiramente defendido ou o inimigo possa previamente ser neutralizado;

**b. Reorganização na ZL**

Esta técnica deve ser usada quando a ZL não vier a ser utilizada pelas forças do escalão de seguimento e a velocidade não for um fator essencial.

**c. Reorganização em local adjacente à ZL**

Esta técnica deve ser empregue quando a ZL vier a ser utilizada pelas forças do escalão de seguimento ou ainda estiver ocupada durante o desembarque aéreo do remanescente do escalão de assalto.

**0510. Ajudas à reorganização**

Para apressar a reorganização após o desembarque, as unidades aerotransportadas utilizam as ajudas à reorganização para se orientarem no solo. As ajudas à reorganização ajudam a identificar o pessoal, equipamentos e pontos ou zonas no solo. Podem ser visuais, sonoras, eletrónicas, naturais e individuais, podendo ser utilizadas de forma combinada e complementar para facilitar toda a operação. A marcação da zona será normalmente feita por equipas de precursores podendo, se a situação o não permitir, recorrer-se à população ou a elementos de operações especiais previamente infiltrados.

**0511. Plano de reorganização**

Em virtude do plano de reorganização ser um dos fatores decisivos para o sucesso, este deve ser o mais pormenorizado possível. A reorganização, mais do que apenas juntar o pessoal, deve sobretudo permitir à unidade a recuperação da integridade tática, da organização para o combate e da prontidão para combater. Quanto mais lentamente a força se reunir maior é o risco de insucesso. O plano de reorganização duma unidade aerotransportada contém o planeamento das seguintes tarefas:

- a.** Posicionamento para a ação de todos os sistemas de armas orgânicos e de reforço, o mais rapidamente possível.
- b.** Restabelecimento do comando e controlo, operando as redes rádio e estabelecendo a ligação com o escalão superior.
- c.** Prioridades na consolidação do dispositivo.

Página intencionalmente em branco

## **CAPITULO 6 PLANO DE MOVIMENTO AÉREO**

Concluído o Plano de Desembarque estão definidos os elementos necessários à elaboração da versão final do Plano de Movimento Aéreo, cujos primeiros passos se iniciaram no decorrer do processo de planeamento em curso. Terceira etapa do planeamento numa operação aerotransportada, contém a informação necessária ao deslocamento aéreo das forças aerotransportadas dos aeródromos de partida para a área do objetivo. O plano compreende o período desde o embarque das unidades até à sua saída da aeronave. Deverá constituir-se como Anexo à Ordem ou Plano de Operações.

### **0601. Planeamento conjunto**

Embora o comandante da unidade aérea seja o único responsável pela execução da fase do movimento aéreo, o plano movimento aéreo é um produto conjunto. Com base no plano de desembarque, a unidade aérea estabelece os horários de descolagem e coordena as partidas dos diversos aeródromos intervenientes, de forma a assegurar a sequência de chegada correta às ZL/ZA. É também a unidade aérea que elabora o planeamento das rotas de voo.

### **0602. Dados de Planeamento**

O plano movimento aéreo contém a informações necessária para assegurar um carregamento eficiente e a correta sequência do desembarque das unidades e dos *timings* dos apoios durante a condução do plano tático terrestre.

#### **a. Dados de planeamento do quadro de movimento aéreo**

O quadro de movimento aéreo constitui a principal parte do plano de movimento aéreo e inclui os seguintes dados de planeamento:

- (1) Aeródromo de partida para cada leva;
- (2) Número de aeronaves por cada leva;
- (3) Numeração atribuída a cada aeronave, a cada leva e a cada aeródromo de partida;
- (4) Identificação das unidades;
- (5) Identificação dos pilotos-comandantes de cada aeronave;
- (6) Número e tipo de aeronaves;
- (7) Métodos de desembarque de carga a executar por cada aeronave (CDS, PDS ou outro);

- (8) Identificação de cada chefe de transporte (graduado mais antigo da força a transportar em cada aeronave);
- (9) Horário de carregamento;
- (10) Horário de descolagem;
- (11) ZL principal e de alternativa para cada aeronave;
- (12) Hora P para o comandante da formação de cada leva;
- (13) Observações tais como: instruções específicas, equipamentos fundamentais e localização dos elementos chave da cadeia de comando.

**b. Outros dados de planeamento**

Além dos dados de planeamento do quadro de movimento aéreo, o plano movimento aéreo contém ainda o seguinte:

- (1) Plano da rota de voo;
- (2) Formação da leva;
- (3) Controlo de tráfego aéreo (CTA);
- (4) Concentração para o movimento;
- (5) Capacidade de carga das aeronaves;
- (6) Manobra das aeronaves no aeródromo;
- (7) Quadro de estacionamento das aeronaves;
- (8) Local de preparação de cargas no aeródromo de partida;
- (9) Normas de controlo durante a preparação do carregamento;
- (10) Procedimentos de emergência, que incluem a busca e salvamento;
- (11) Condições meteorológicas;
- (12) Dados sobre a supressão das defesas aéreas inimigas (SEAD) e da interdição aérea (AI).

**0603. Considerações sobre o planeamento do carregamento**

Ao elaborar o plano de movimento aéreo deve ter-se em consideração a integridade tática, o fracionamento e a autonomia das unidades a embarcar.

**a. Integridade tática**

Deve manter-se o mais possível a agregação das subunidades. Nas operações que impliquem o desembarque aéreo (lançamento) de paraquedistas, o pessoal de um pelotão embarcará em aeronaves diferentes, sequenciais, para que, quando saiam da aeronave aterrem na mesma área, facilitando a reorganização. Contudo deve procurar-se:

- (1) Manter as secções na mesma aeronave e nunca separar as guarnições das armas;



- (2) Manter as equipas de observadores avançados e os seus radiotelefonistas na mesma aeronave do comandante da unidade que apoiam;
- (3) Que os comandantes de pelotão tenham junto a si, na mesma aeronave, o radiotelefonista e, no mínimo, a guarnição duma metralhadora ligeira e de uma arma anticarro;
- (4) Cada sistema de armas deverá embarcar na mesma aeronave e com as munições suficientes;
- (5) No desembarque de cargas pesadas, as armas e os respetivos atrelados devem ser desembarcados perto da respetiva guarnição.

**b. Fracionamento**

O fracionamento é a forma como são distribuídos os comandantes, o armamento principal e o equipamento crítico pelas aeronaves da formação. Visa permitir a agregação da unidade após a reorganização e evita a perda do comando e controlo ou do potencial de combate da unidade no caso se perder uma aeronave.

**0604. Sequência do planeamento do carregamento**

O plano movimento aéreo das forças com a finalidade de efetuarem um assalto aerotransportado deve ter a seguinte sequência:

- a. Preparação do carregamento das viaturas;
- b. Preparação dos manifestos de embarque de cada unidade;
- c. Preparação dos planos de embarque;
- d. Estabelecimento de prioridades da entrada por escalão na área do objetivo;
- e. Preparação dos manifestos de carga;

**0605. Planeamento de carregamento de viaturas**

**a. Carregamento das viaturas**

As viaturas a serem desembarcadas são carregadas transportando a maior quantidade possível de equipamentos da unidade, não excedendo a sua capacidade de carga. As viaturas são medidas e pesadas após o carregamento. Os procedimentos relativos ao carregamento de matérias perigosas, como é o caso das munições, estão regulamentados e são supervisionados pelas tripulações das aeronaves respetivas.

**b. Ficha de embarque**

É elaborada uma ficha de embarque para cada viatura que se carregue a bordo duma aeronave que contém a data do carregamento, largura e comprimento da viatura e descrição e peso da carga que transporta.

**0606. Quadro de planeamento do movimento aéreo**

O quadro de movimento aéreo é uma lista consolidada do equipamento e pessoal da unidade que inclui as dimensões e pesos das cargas das viaturas assim como de todo o restante equipamento transportado em paletes.

BASIC PLANNING GUIDE																			
HEADQUARTERS								OPERATION								DATE			
RRBde (PRT)								GRIFO											
ORGANIZATION	PERSONNEL									VEHICLES, EQUIPMENT AND SUPPLIES									REMARKS
	ASSAULT ECHELON				FOLLOW UP		TOTAL REAR ECH	TOTAL INEF-FEC-TIVES	TYPE	ASSAULT ECHELON				FOLLOW UP		REAR ECHELON			
	AIRDROP		AIRLAND		TOTAL					AIRDROP		AIRLAND		TOTAL		TOTAL			
	TOTAL	WT	TOTAL	WT	TOTAL	WT				TOTAL	WT	TOTAL	WT	TOTAL	WT	TOTAL	WT		
1st PIBn	620	155,000	0	0	0	0	58	0	M966	0	0	12	70,320						
									M35	0	0	9	119,520						
									M105			4	10,680						
									M998	0	0	0	0	36	189,360				
									M1008	0	0	4	26,360						
2nd PIBn	0	0	636	159,000	0	0	42	0	M966	0	0	12	70,320						
									M35	0	0	9	119,520						
									M105			4	10,680						
									M998			36	189,360						
									463L	0	0	12	24,000						CIT
3rd PIBn	0	0	0	0	618	154,900	32	28	M966				12	70,320					
									M35				9	119,520					
									M105				4	10,680					
									M998				36	189,360					

Figura 6 - 1 – Exemplo de um quadro de planeamento do movimento aéreo

**0607. Plano de utilização da aeronave**

O plano de utilização da aeronave descrimina o equipamento a carregar em cada aeronave simplificando-se assim o processo de carregamento de aeronaves semelhantes com o mesmo tipo de carga e possibilita a posterior elaboração dos quadros de fracionamento.

**0608. Quadro de movimento aéreo**

O quadro de movimento aéreo distribui as unidades aerotransportadas por levás, sendo a localização das unidades nas respetivas levás feita de acordo com a ordem e prioridades de desembarque. Todas as unidades transportadas numa leva de aeronaves são desembarcadas na mesma ZL/ZA da área do

objetivo. Este quadro é preparado pelo comandante das unidades aerotransportadas em coordenação com o comandante da unidade aérea, constitui um anexo da ordem de operações e tem por finalidade distribuir pelas aeronaves as unidades a serem desembarcadas, bem como designar o número e tipo de aeronaves em cada leva, a área de embarque e as horas de carregamento e de descolagem. O quadro de movimento aéreo não tem um formato específico mas deve conter, no mínimo, os seguintes dados:

**a. Número da leva**

Os números das levas correspondem à ordem de descolagem.

**b. Número da aeronave**

O número da aeronave (*chalk number*) especifica a sua posição numa determinada leva e é distribuído de acordo com a sequência das levas.

**c. Unidades da Componente Aérea**

Dados sobre:

- (1) A designação da unidade de transporte aéreo encarregue do transporte da unidade;
- (2) O piloto comandante da leva;
- (3) O número e tipo de aeronaves.

**d. Forças da Componente Terrestre**

Esta parte do quadro contém dados sobre:

- (1) O número de aeronaves necessárias para efetuarem o transporte da unidade;
- (2) As tarefas de cada aeronave, tais como: lançamento de pessoal, CDS, PDS ou aterragem;
- (3) As unidades aerotransportadas a serem desembarcadas;
- (4) Chefe de transporte em cada aeronave;
- (5) Aeródromo de partida;
- (6) Tempo de carregamento;
- (7) Tempo de estacionamento;
- (8) A hora programada para a descolagem da aeronave no aeródromo de partida;
- (9) Nome ou designação da ZL/ZA;
- (10) Hora sobre o objetivo (TOT).

Página intencionalmente em branco

## CAPITULO 7 CONCENTRAÇÃO

Aprovados os planos tático terrestre, de desembarque e de movimento aéreo é necessário proceder-se à conceção de um plano que defina a forma como a força a projetar vai ser preparada. Este plano, o plano de concentração, fornece instruções detalhadas de como as unidades das forças aerotransportadas completarão os últimos preparativos para a missão, se deslocarão para os aeródromos de partida, carregarão as respetivas aeronaves, assim como o conceito de apoio de serviços durante a fase de concentração.

### SECÇÃO I - PLANO DE CONCENTRAÇÃO

O plano de concentração constitui um apêndice do anexo de apoio de serviços da ordem de operações ou um dos anexos da ordem administrativo-logística, sendo o oficial de logística o principal responsável perante o comandante, pela sua elaboração. A concentração começa quando as unidades se isolam nas respetivas zonas de concentração e termina com o seu embarque.

Antes de avançar, as unidades efetuam os preparativos prévios à sua prontidão para a missão que vão cumprir, nomeadamente no que respeita a *briefings* ao pessoal, preparação e inspeção das cargas, distribuição de rações e munições.

O deslocamento das diferentes unidades para as zonas de concentração é feito no âmbito de um plano de movimentos controlado por destacamentos do CCM especificamente mandatados para o efeito.

#### **0701. Zona de concentração**

A zona de concentração é geralmente uma área isolada com as instalações necessárias que possibilitem às unidades a preparação final dos seus elementos para a missão que vão desempenhar e é selecionada com base no plano movimento aéreo por forma a evitar concentrações de pessoal.

#### **0702. Responsabilidades**

A zona de concentração é operada por Destacamentos de Apoio de Serviços designados pelo comando da estrutura superior do exército ou da componente terrestre, sendo o apoio nas bases avançadas fornecido pelas forças designadas pelo comandante da área de operações.

Um Destacamento de Apoio de Serviços da Zona de Concentração tem como função principal fornecer às forças aerotransportadas o apoio administrativo-

logístico facilitando a sua preparação para a operação; é o principal operador logístico da zona de concentração e as suas tarefas são:

- a. Garantir a função logística transporte;
- b. Reabastecimento de todas as classes de abastecimentos;
- c. Apoio de transmissões;
- d. Montagem, operação e manutenção da zona de concentração;
- e. Alimentação;
- f. Manutenção;
- g. Preparação de cargas;
- h. Serviços de campanha;
- i. Segurança local;
- j. Apoio Sanitário.



Figura 7 - 1 – Exemplo de uma área de concentração de brigada

## SECÇÃO II - PREPARAÇÃO DA CARGA

As operações de preparação da carga a transportar para o aeródromo de partida são em grande parte realizadas à noite ou em condições de visibilidade reduzida pelo que, pela complexidade acrescida, são objeto de um plano específico.

### **0703. Plano de preparação da carga**

Como a maioria das viaturas das unidades aerotransportadas têm de ser preparadas para ser transportadas nas aeronaves como definido nos diferentes planos de embarque, estas unidades têm de se apoiar numa outra unidade de transporte. Estas necessidades de apoio são extraídas do plano de embarque já preparado.

#### **a. Conteúdo do plano de embarque**

O plano de embarque define os detalhes do transporte do pessoal e das cargas da área de concentração para as aeronaves. Contém dados sobre a quantidade de pessoal e de equipamentos a ser embarcados, a capacidade disponível nas aeronaves, e a sequência do movimento das aeronaves.

#### **b. Ao Cmdt da força aerotransportada são atribuídas as seguintes tarefas:**

- (1) Estabelecer a prioridade e a sequência para o movimento do pessoal, equipamentos e abastecimentos;
- (2) Preparar a carga para lançamento, aterragem ou extração;
- (3) Elaborar os manifestos das cargas e de pessoal;
- (4) Entregar os abastecimentos e o equipamento, devidamente acondicionados, nas aeronaves, de acordo com o plano de embarque;
- (5) Carregar e descarregar os abastecimentos e equipamentos para e da aeronave, sob supervisão de pessoal especialista.

Página intencionalmente em branco



## **CAPITULO 8 APOIO DE COMBATE**

O comandante utiliza o apoio de combate para aumentar o potencial de combate das suas unidades de manobra. Para tal deve conhecer as suas capacidades para o aplicar nas tarefas apropriadas, no local e na altura decisivos. As relações de comando entre a unidade apoiada e as unidades apoiantes não diferem das estabelecidas para outras operações. Neste capítulo tratar-se-ão apenas os aspetos específicos do apoio de combate nas operações aerotransportadas que são consequência dos seguintes fatores:

### **a. Colocação rápida e em profundidade**

Os elementos de assalto das forças aerotransportadas são colocados com rapidez e em profundidade num território hostil, podendo rapidamente ficar em contacto direto com o inimigo. Assim, as operações de combate iniciais são conduzidas de forma descentralizada e as comunicações em geral limitadas.

### **b. Vulnerabilidade**

A vulnerabilidade das unidades aerotransportadas é maior durante o período entre o lançamento e a reorganização. Durante este período é fundamental o estabelecimento de comunicações fiáveis para se coordenarem e executarem as missões de apoio de fogos.

## **SECÇÃO I - FOGOS**

### **0801. Aspetos específicos**

#### **a. Pedidos de fogos**

Os pedidos de emprego de fogos são frequentemente feitos por uma unidade com uma necessidade crítica deles e com poucas informações sobre a situação, nomeadamente da localização das unidades amigas e inimigo.

#### **b. Emprego de fogos possível**

À chegada do escalão de assalto, o emprego de artilharia na cabeça-de-ponte aérea é limitado. Consequentemente, o maior volume de fogos é fornecido pelo apoio aéreo, morteiros orgânicos ou pelos fogos navais.

#### **c. Controle dos fogos**

Durante o assalto aerotransportado e, periodicamente depois, o espaço aéreo sobre a ZL é utilizado por um volume significativo de aeronaves tornando crítica a gestão do espaço aéreo.

## **0802. Disponibilidades**

- a. O apoio aéreo tático, morteiros e alguma artilharia, poderão ser os fogos disponíveis até estar concluída a reorganização;
- b. Os fogos navais, quando disponíveis e dentro do alcance, são de confiança, precisos, e proporcionam grande volume de fogos;
- c. Artilharia das forças com as quais se fará a junção.

## **0803. Planeamento**

Após receber a ordem de aprontamento o Cmdt e o seu EM começam o planeamento regressivo da operação. Em cada fase o emprego de fogos é contemplado da seguinte forma:

### **a. Plano Tácito Terrestre**

Como em qualquer outra operação tática.

### **b. Plano de Desembarque**

O planeamento e a coordenação do emprego de fogos durante o deslocamento aéreo e nos fogos de preparação para o assalto são da responsabilidade da força conjunta que planeia os fogos de supressão das defesas aéreas inimigas (SEAD) ao longo da rota de voo e na área do objetivo. Uma vez em terra, as posições amigas terão provavelmente sido referenciadas. O oficial de apoio de fogos das forças aerotransportadas garante que os bombardeamentos aéreos de preparação são planeados para posições inimigas na área do objetivo;

### **c. Plano de Movimento Aéreo**

Nesta fase as considerações de planeamento incluem o seguinte:

- (1) Assegurar que o pessoal e o equipamento necessário para o apoio de fogos sejam incluídos nos planos de embarque e de carregamento e nos respetivos manifestos;
- (2) Planear fogos sobre as defesas antiaéreas do inimigo ao longo das rotas de voo principal e de alternativa.

### **d. Plano de Concentração**

Os oficiais de apoio de fogos iniciam o processo de planeamento em paralelo com o da unidade apoiada.

## SECÇÃO II - APOIO DE FOGO NAVAL

Em operações perto da linha de costa, o apoio de fogo naval às forças aerotransportadas é possível. É caracterizado pelo grande volume de fogos, de grande alcance e precisão.

### **0804. Requisitos gerais do apoio de fogo naval**

Quando é atribuída uma tarefa de apoio de fogo naval (*Naval Gunfire Support* (NGS)) a um comandante de uma força naval para apoio de operações em terra, deverão ser considerados os seguintes requisitos:

- a. Capacidade da força naval, e número de observadores necessários para o cumprimento da missão;
- b. Sustentação do fogo e tipo de munições;
- c. Manobrabilidade na FSA (*Fire Support Area*);
- d. Superioridade aérea e naval;
- e. Duração da ação versus efeito;
- f. Integração da coordenação entre as forças naval, terrestre e aérea (coordenação do espaço aéreo).

### **0805. Planeamento do apoio de fogo naval**

Em regra, o plano NGS é posto em prática pelo estabelecimento de um Centro Coordenador de Apoio de Fogos (*Fire Support Coordination Centre* (FSCC)).

Os pedidos de NGS são encaminhados para o *Officer in Tactical Command/Composite Warfare Commander* (OTC/CWC) ou diretamente para o navio nomeado para a coordenação de NGS.

A componente naval poderá também, destacar equipas de controlo de fogos (EqCF) que asseguram a regulação dos fogos e as comunicações com os navios.

### **0806. Missões táticas**

O apoio Naval pode ser efetuado em Apoio Direto (A/D) ou em Ação de Conjunto (A/C), em tudo igual às missões com a mesma designação da Artilharia de Campanha.

### **0807. Medidas de coordenação e controle**

As medidas de coordenação e controlo utilizadas para o apoio naval são iguais às da Artilharia de Campanha.

## SECÇÃO III - APOIO DA COMPONENTE AÉREA

### **0808. Tipos de missões**

As missões da componente aérea em apoio às forças terrestres são feitas em concorrência e apoio mútuo; incluem Apoio Aéreo Próximo, Interdição Aérea, Vigilância e Reconhecimento Táticos, Transporte Aéreo Tácito e outras específicas.

### **0809. Comando e Controlo**

Desde o primeiro momento do planeamento de toda a operação, devem ser previstas as relações de comando e controlo entre as unidades terrestres e as aéreas para todas as fases da operação. Especial atenção deve ser dada para a fase da condução do Plano Tácito Terrestre. O Comando Conjunto da operação, onde estão representadas a força de apoio aéreo tático e a força aerotransportada, efetua o planeamento, coordenação, direção e supervisão do esforço aéreo do acordo com as necessidades da força aerotransportada.

Se a Força Aerotransportada Conjunta incluir sistemas apoio aéreo tático na sua organização, o comandante da força conjunta é o responsável por coordenar o emprego deste apoio. Se, pelo contrário, a unidade não incluir sistemas de apoio aéreo tático, estes meios continuam, durante a execução da operação, a ser comandados pelo comandante da componente aérea. Neste caso, os pedidos de apoio do comandante da força aerotransportada seguem a normal cadeia de comando.

## SECÇÃO IV - OPERAÇÕES COM AVIAÇÃO DO EXÉRCITO

As unidades de Aviação do Exército, em especial as de helicópteros, pela velocidade, alcance, mobilidade, flexibilidade e poder de fogo de que dispõem, são um fator multiplicador do potencial de combate das forças apoiadas.

### **0810. Missões táticas**

A Aviação do Exército pode apoiar as unidades em contacto com CAS e conduzir operações de assalto aéreo em apoio ao plano tático terrestre. Os helicópteros podem ser utilizados como postos de comando que permitem ao comandante estar presente no campo de batalha e influenciar a ação nos pontos decisivos. Também podem efetuar evacuações sanitárias, fornecer reconhecimento e segurança aérea. As missões adequadas a esta força incluem:

- a. Exploração do assalto aerotransportado;
- b. Reconhecimento aéreo;
- c. Apoio aéreo próximo;
- d. Aviso atempado de ameaças de infiltração;
- e. Destruição das forças terrestres inimigas;
- f. Controlo de áreas não ocupadas entre posições amigas;
- g. Apoio de fogos ar-terra;
- h. Apoio tático e apoio logístico;
- i. Meio de transporte para forças que executam golpes de mão;
- j. Cobertura tática e decepção;
- k. GE.

## SECÇÃO V - DEFESA AÉREA

A defesa aérea na CabPtAe ocorre num ambiente em que existe uma grande densidade de aeronaves amigas e em que a mais rápida e potencialmente mais perigosa ameaça inimigo pode ser aérea. Os princípios e regras de conduta para o emprego dos sistemas antiaéreos no apoio das operações aerotransportadas são semelhantes aos de outras operações.

### 0811. Sistemas de Artilharia Antiaérea

A brigada aerotransportada típica, tem organicamente uma bateria de artilharia antiaérea (BtrAAA) equipada com sistemas *stinger* podendo ser reforçada com outros sistemas, de acordo com a ameaça prevista.

#### a. Fase inicial da operação

Durante a fase inicial da operação e até à conquista e consolidação da CabPtAe, um dos batalhões de paraquedistas garante a defesa aérea da CabPtAe com uma secção *stinger*. Os *stingers* são normalmente lançados como carga de porta com a sua guarnição. Podem também ser paletizados e lançados para recuperação posterior.

#### b. Brigada no terreno

Quando toda a brigada estiver em terra e estabelecido o posto de comando o qual integra o comandante da BtrAAA e o seu posto de comando, este reassume o controlo de todos os pelotões e coordena toda a defesa antiaérea da operação.

#### c. A BtrAAA

A BtrAAA da Brigada de Reação Rápida portuguesa tem três pelotões *stinger* e dois radares de alerta de área avançada. Os *stinger* e os radares

são normalmente lançados com a sua guarnição e devem deslocar-se para a CabPtAe logo que possível, pois são essenciais para garantir o aviso atempado à defesa aérea e às unidades de manobra.

**d. Alerta atempado**

O Cmdt da BtrAAA assegura a transmissão atempada do alerta aos pelotões *stinger*.

**e. Elemento de ligação**

O Oficial de Ligação da defesa aérea no PC da brigada é um oficial representante do Cmdt da BtrAAA que aconselha tecnicamente o EM da brigada sobre os procedimentos da defesa aérea e que coordena com os oficiais de ligação dos meios aéreos da Componente Aérea e da Aviação do Exército, todos os assuntos relativos à utilização do espaço aéreo.

## SECÇÃO VI - APOIO DE ENGENHARIA

A primeira missão da engenharia aerotransportada é aumentar a eficiência do combate das unidades apoiadas. Facilitando-lhes o movimento (mobilidade) e dificultando o do Inimigo (contra mobilidade) deve ser planeado o tipo e extensão dos trabalhos a efetuar tendo em conta as limitações de transporte e o peso dos equipamentos. Para o apoio específico a uma operação aerotransportada, a engenharia inicia a sua atuação de forma crescente na fase do assalto aerotransportado, nomeadamente na apropriação de aeródromos.

### **0812. Emprego da Engenharia**

Uma companhia de engenharia de combate aerotransportada, orgânica de uma brigada aerotransportada típica e, no caso nacional, da Brigada de Reação Rápida, atua em proveito da sua brigada durante o assalto aerotransportado, podendo, posteriormente, ceder subunidades aos batalhões, de acordo com o plano tático terrestre.

### **0813. Missões táticas**

Tal como para as outras operações, para o apoio a uma operação aerotransportada, é definida a prioridade de apoio de engenharia, com as seguintes especificidades:

**a. Mobilidade**

A engenharia fornece apoio em mobilidade a unidades terrestres e unidades aéreas, nomeadamente, na preparação e reparação de aeródromos e ZL;

**b. Contra mobilidade**

Durante a expansão e defesa da CabPtAe, antes do reforço aéreo ou da junção terrestre, a engenharia fornece o seguinte apoio em contra mobilidade:

- (1) Montagem de obstáculos, bloqueio de estradas e montagem de campos de minas para manter a CabPtAe;
- (2) Destruição de pontes, caminho-de-ferro, barragens, centros de comunicações e instalações importantes, ou a preparação para a demolição dessas instalações, como parte de operações de interdição;

**c. Proteção**

Na CabPtAe, o apoio de proteção de engenharia é feito de forma gradual, à medida que vão sendo desembarcados os equipamentos mais pesados, com a mesma finalidade das outras operações.

**d. Apoio geral de engenharia**

A engenharia pode ainda apoiar as forças aerotransportadas em:

- (1) Análise do terreno selecionado com destino a ZL / ZA e aeródromos de assalto;
- (2) Produção de cartas para fornecer às unidades empenhadas com informação detalhada e atualizada.

## SECÇÃO VII - APOIO EM INFORMAÇÕES E GUERRA ELECTRÓNICA

As operações aerotransportadas realizam-se, por vezes, sem se dispor de informações completas e atualizadas sobre a ameaça e a área de operações. Com efeito, durante o planeamento destas operações as fontes de informações são ao nível dos escalões superiores que são, quando possível, complementados e confirmados por sistemas nacionais. Das unidades que, nesta fase de lançamento da operação, são fontes privilegiadas de informações, destacam-se as de Informações e Guerra Eletrónica.

## SECÇÃO VIII - TRANSMISSÕES

A vitória numa qualquer operação requer um sistema de comunicações fiável, seguro, rápido e flexível. As operações aerotransportadas, pelas suas características conjuntas, de alta mobilidade e grandes distâncias de projeção, são exemplos que evidenciam esta necessidade. É, assim, fundamental que ao nível conjunto se garanta a interoperabilidade e normalização de procedimentos ao nível dos sistemas de comunicações disponíveis. Para tal, desempenha um papel fundamental o apoio

prestado pelos Destacamentos de Comunicações Conjuntos às unidades de comunicações orgânicas aerotransportadas.

**0814. Centro de comunicações e posto de comando conjunto embarcado em aeronave**

Os elementos de apoio conjunto fornecem comunicações satélite (SATCOM), UHF, VHF, HF, voz segura e não segura e telétipo, para ligar o comando da força conjunto embarcado com os seus estados-maiores e com as unidades subordinadas.

**0815. Comunicações aéreas**

As unidades de comunicações orgânicas da Força Aerotransportada estão aptas a fornecer apoio à instalação ou compatibilização das Comunicações da Componente Terrestre nos aviões da Componente Aérea. Podem, assim, ser instalados ou programados equipamentos de comunicações ar/ar ou ar/terra, de acordo com as necessidades da missão. São, normalmente, três as opções para instalação ou programação: equipamentos de comunicações seguras na rota (ECSR) em UHF e por SATCOM ar/terra e ar/ar.

**a. ECSR**

O sistema de ECSR é utilizado principalmente em ligações ar/ar, entre os comandantes das forças a desembarcar, nas diferentes aeronaves de TAT.

**b. Comunicações HF**

Depois de prévia coordenação, o comandante da Força Terrestre pode utilizar os meios HF da aeronave para enviar e receber mensagens codificadas eletronicamente.

**c. Comunicações SATCOM**

Os postos de comando desembarcados utilizam normalmente o SATCOM durante as operações, principalmente quando se trata de estabelecer contacto e comunicar, a longas distâncias, com posto de comando conjunto e com unidades ainda em voo para o objetivo.

**0816. Beacons para Radares**

A utilização de *beacons* portáteis nas operações potencia a utilização dos equipamentos de radar aéreos, do apoio aéreo e do apoio de fogos naval, principalmente em condições meteorológicas adversas ou de noite.



## SECÇÃO IX - APOIO DA POLÍCIA DO EXÉRCITO

A Polícia do Exército (PE) tem quatro missões atribuídas na área de responsabilidade da brigada a que pertence: fiscalização da circulação; garantia da segurança de áreas ou pontos sensíveis; controlo de PG; e a manutenção da disciplina lei e ordem.

### **0817. Operações da Polícia do Exército**

A PE deve ser projetada, logo que possível, para a área do objetivo para fornecer apoio à CabPtAe.

#### **a. PG**

A natureza das Operações Aerotransportadas aumenta a probabilidade de serem capturados muitos prisioneiros de guerra (PG). Assim, durante a primeira parte da fase de assalto a prioridade do apoio da PE é dada às operações com PG. Após a reorganização no objetivo a PE reúne os PG capturados durante o assalto libertando deste modo as unidades captoras desta tarefa. Os PG são reunidos na CabPtAe para serem deslocados posteriormente para um PRn central. Também, durante a primeira parte do assalto, a PE pode ser empregue em operações limitadas de segurança.

#### **b. Centro de coordenação do CB**

Quando a CabPtAe é estabelecida na segunda parte do Assalto, a prioridade do apoio da PE vai para o controlo de movimentos e circulação.

Página intencionalmente em branco

## CAPITULO 9 APOIO DE SERVIÇOS

O apoio de serviços das operações aerotransportadas deve ser planeado, organizado e executado para sustentar operações dispersas, a longas distâncias e muito móveis. Tal com a força aerotransportada é preparada para operações de combate após o desembarque ou a aterragem, assim o sistema logístico deve ser preparado para apoiar e sustentar a CabPtAe com os recursos disponíveis. As distâncias doutrinárias nem sempre se aplicam às operações aerotransportadas, por isso o plano logístico deve estar preparado para se adaptar e inovar de acordo com os recursos disponíveis.

### SECÇÃO I - PLANOS LOGÍSTICOS E PREPARAÇÃO

Os planos logísticos contemplam as quatro funções logísticas: reabastecimento, manutenção, transporte e serviços de campanha. As unidades iniciam o seu planeamento logístico mal recebem uma ordem preparatória ou instruções para implementar um plano de operações. O plano logístico contempla não apenas o apoio durante a conduta das operações de combate mas também todas as fases anteriores desde a concentração.

#### **0901. Estrutura logística**

O unidade de apoio de serviços encarregada do apoio logístico à operação constitui-se em três destacamentos para apoio, respetivamente, ao Escalão de Assalto, ao Escalão de Seguimento e ao Escalão da Retaguarda.

##### **a. Apoio ao Escalão de Assalto**

O destacamento que apoia este escalão deverá incluir destacamentos de manutenção, sanitários e um destacamento de equipamento aéreo do BOAT para recuperar e evacuar o equipamento desembarcado na ZL.

##### **b. Apoio ao Escalão de Seguimento**

Normalmente colocado por aterragem o apoio de serviços do Escalão de Seguimento inclui o remanescente do EM da unidade de apoio de serviços, um DAAT, e os elementos necessários das unidades de manutenção, reabastecimento e transporte.

##### **c. Apoio ao Escalão da Retaguarda**

As unidades de apoio a este escalão permanece na Base de Partida ou na Base Intermédia e é constituída pelos elementos pertencentes à unidade de apoio de serviços que não são imediatamente necessários na CabPtAe.

Página intencionalmente em branco

## **CAPITULO 10 COMANDO E CONTROLO**

O sistema de comando e controlo (C2) de uma operação aerotransportada, parte integrante da função de combate comandode missão, deve poder continuar a comunicar ordens, coordenar apoios e dirigir as unidades em qualquer situação, nomeadamente alterações à cadeia de comando por ação inimiga. Para tal, são utilizados procedimentos universalmente reconhecidos e compatíveis que permitem a operação a nível conjunto e possibilitam a exploração do fator surpresa.

As seguintes regras são fundamentais para um efetivo C2 nas operações aerotransportadas:

- a. As unidades aerotransportadas podem utilizar todas as redes e meios de comunicações disponíveis, incluindo as existentes nas aeronaves de transporte da componente aérea, devendo, sempre que possível, privilegiar os canais de Comando.
- b. Devem ser destacados oficiais de ligação com comunicações para garantir uma coordenação entre unidades o mais próxima possível.
- c. As coordenações devem ser feitas com o máximo grau de detalhe e abranger a aviação do exército, o transporte aéreo tático, o escalão superior, as unidades vizinhas e as que compõem o escalão de seguimento.
- d. O sistema de comunicações deve prever meios que garantam a redundância e redes alternativas.
- e. O pessoal técnico essencial ao estabelecimento dos sistemas de comunicações deve ser projetado integrado nas primeiras levas do escalão de assalto.
- f. O comando conjunto estabelece comunicações com os seus escalões subordinados.

### **01001. Considerações**

Os aspetos específicos das comunicações nas operações aerotransportadas são os seguintes:

#### **a. Meios para Guiamento das Aeronaves**

Para garantir um preciso guiamento das aeronaves para as respetivas ZL, deve ser prevista a infiltração antecipada para a área do objetivo de EqPrec ou PRLRA, equipadas com equipamentos de ajudas à navegação, aparelhos para guiamento, radares, e sinais visuais.

**b. Comunicações a longas distâncias**

Para um controlo adequado dos movimentos subsequentes para a área do objetivo, de pessoal, abastecimentos e equipamento, as unidades na área devem poder estabelecer comunicações rádio a longas distâncias, nomeadamente com a Base de Retaguarda.

**01002. Planos de comunicações**

Os planos de Comando, Controlo e Comunicações (C3) devem ser concebidos de forma a assegurarem a integração e coordenação dos meios de comunicações de todas as componentes da Força Conjunta Aerotransportada.

**a. Plano de Comunicações**

Deve incluir o seguinte:

- (1)Necessidades adicionais de pessoal para operar meios de comunicações específicos;
- (2)Diretivas para a elaboração de NEP e ITTm;
- (3)Comunicações com o escalão superior, comandos adjacentes, subordinados e outros considerados necessários;
- (4)Informações sobre as transmissões inimigas e segurança das nossas transmissões;
- (5)Fracionamento do pessoal e equipamentos de comunicações;
- (6)Destacamentos de transmissões que permanecem no aeródromo de partida.

**b. Comunicações durante a concentração**

As comunicações durante o aprontamento utilizam os meios de transmissões fornecidos pelo Destacamento de Apoio de Serviços da Zona de Concentração.

**c. Comunicações durante o movimento aéreo**

Na rota para a área do objetivo, o comandante conjunto pode utilizar o sistema seguro de comunicações na rota para transmitir as mudanças no plano às outras aeronaves de transporte.

**01003. Controlo do Espaço Aéreo**

O comandante conjunto atribui normalmente ao comandante da componente aérea a responsabilidade global do controlo do espaço aéreo. Esta autoridade

é exercida através do Centro de Controlo de Tráfego Aéreo (CTA), que controla todas as aeronaves num determinado espaço aéreo até à conclusão da operação aerotransportada; nesta ação de controlo está incluído o controlo da área do objetivo e as operações a partir de localizações dispersas através de múltiplas rotas e para operações simultâneas em diferentes ZA/ZL. A componente aérea, a aviação do exército e as unidades de defesa aérea coordenam as suas operações com o CTA. Os Cmdts da Brigada e Batalhão devem estar preparados para gerir o seu espaço aéreo, com o pessoal e equipamento orgânicos e de reforço até à chegada de pessoal especializado que assuma essa responsabilidade.

#### **01004. Planeamento de Guerra Eletrónica (GE)**

A necessidade da superioridade aérea numa operação aerotransportada implica a desorganização ou a destruição da capacidade aérea e das defesas aéreas do inimigo, passíveis de comprometer a condução e sucesso da missão. Os sistemas de GE da componente terrestre e da componente aérea, em conjunto com os existentes ao nível conjunto, são fundamentais para tal devendo os dados produzidos ser processados para que as informações resultantes possam ser rapidamente difundida.

Página intencionalmente em branco



## CAPITULO 11 GLOSSÁRIO DE TERMOS

### **Abastecimento aéreo (*Air Supply*)**

Desembarque aéreo de cargas por lançamento ou desembarque no solo.

### **Aeródromo de partida (*Departure Airfield*)**

Aeródromo no qual o pessoal e cargas são embarcados nas aeronaves e de onde estas partem para a operação.

### **Altitude de lançamento (*Drop Altitude*)**

Altitude, acima do nível médio do mar, à qual um lançamento é executado.

### **Altura de lançamento (*Drop Height*)**

Distância, medida na vertical, entre a aeronave utilizada e a zona de lançamento.

### **Área de embarque/carregamento (*Loading Site*)**

Uma área contendo um certo número de pontos de embarque/carregamento onde se desenrolam as ações previstas para o mesmo.

### **Balizagem e marcagem**

Ação que consiste na colocação de ajudas no solo, meios rádio ativos ou passivos, telas, luzes, espelhos, fumos ou outros, destinados a facilitar a aproximação da aeronave e a execução do desembarque aéreo por lançamento ou aterragem.

### **Base**

Área ou local contendo instalações adequadas ao apoio logístico ou outro. Localização a partir da qual são lançadas ou apoiadas as operações.

### **Base Avançada (*Deployment Operating Base - DOB*)**

Uma base que dispõe de um mínimo de instalações operacionais e de apoio, para a qual é projetada uma unidade ou parte dela com a finalidade de a partir daí desenvolver as suas operações.

### **Batalhão Operacional Aeroterrestre (BOAT)**

É uma unidade de apoio técnico e logístico aerotransportado, constituída, organizada e equipada para apoiar as Operações Aerotransportadas, sendo-lhe atribuída, essencialmente, a responsabilidade de preparação técnica e apoio logístico de âmbito aeroterrestre das unidades aerotransportadas, executantes das operações.

### **Capacidade de transporte aéreo (*Airlift Capability*)**

Capacidade total expressa em termos de número de passageiros e/ou peso/cubicagem de carga que pode ser transportada de cada vez para um determinado destino pelas forças de transporte aéreo disponíveis.

**Carga de acompanhamento (*Door Bundle*)**

Uma pequena carga para lançamento manual em voo, normalmente seguida de lançamento de paraquedistas.

**Centro de Controlo Aéreo Tácito (CCAT) (*Tactical Air Control Centre - TACC*)**

É o elemento de operações aéreas, através da qual o comandante da componente aérea planeia, controla e coordena o emprego das forças aéreas táticas numa determinada área de operações.

**Centro de Controlo de Transporte Aéreo (CCTA) (*Airlift Control Centre - ALCC*)**

Centro de operações através do qual o comandante das forças aéreas de transporte exerce o controlo sobre o sistema de transporte aéreo.

**Chefe de área de embarque**

É um graduado com qualificação paraquedista responsável pela coordenação das ações de embarque, desde a preparação até ao embarque propriamente dito, das tropas e cargas nas respetivas aeronaves na área de embarque.

**Chefe de transporte (*Chalk Commander*)**

Graduado mais antigo das tropas embarcadas sob o mesmo número marcado (na mesma aeronave -*Chalk Number*).

**Comandante do agrupamento aéreo de transporte (*Airlift Commander*)**

Comandante mais antigo de todas as unidades aéreas de transporte atribuídas para uma determinada operação aerotransportada.

**Delegado de Base**

É um oficial paraquedista responsável pelas ações conducentes ao embarque das tropas e cargas num aeródromo de partida.

**Destacamento Aeroterrestre**

Unidade com capacidade para apoiar o lançamento de uma operação aerotransportada nos aspetos técnicos e logísticos de âmbito aeroterrestre. São assim designados os destacamentos do BOAT nos aeródromos de partida e nas zonas de desembarque aéreo.

**Disponibilidade da carga (*Pay load*)**

Peso da carga e/ou número de passageiros (paraquedistas ou outros) que uma aeronave pode transportar numa dada missão.

**Eixo de lançamento**

É a projeção no solo, do trajeto que deve ser percorrido pela aeronave a partir do ponto de lançamento e durante todo o lançamento de pessoal e cargas.

**Elemento de Controlo de Transporte Aéreo (ECTA) (*Airlift Control Element*) (ALCE)**

É o elemento através do qual o comandante da componente aérea mantém o controlo das forças de transporte empenhadas e assegura a sua utilização efetiva. É subordinado diretamente ao CCTA, sendo estabelecido quando necessário, nos aeródromos de partida, de chegada, zonas de desembarque no solo e em rota.

**Escalão aerotransportado.**

Parte duma unidade terrestre, deslocada por via aérea (pessoal e material) no decorrer duma determinada operação aerotransportada.

**Escalão de assalto (*Assault Echelon*)**

Elemento de uma força com a tarefa de lançar o assalto inicial na área do objetivo.

**Escalão de seguimento (*Follow-Up Echelon*)**

Elementos transportados para uma área-objetivo depois do escalão de assalto.

**Escalão recuado (*Rear Echelon*)**

Elementos de uma força que, em princípio, não serão necessários na área do objetivo.

**Patrulha de Salto**

Conjunto de paraquedistas pertencentes à mesma pequena unidade tática (se possível, correspondente a um pelotão ou secção) saindo na mesma passagem da aeronave sobre a zona de lançamento e com o mesmo ponto inicial de reorganização.

**Grupo de transporte (*Chalk Troops*)**

Conjunto de militares que embarcam na mesma aeronave.

**Lançamento (*Air Drop*)**

Saída de pessoal ou carga de aeronave em voo.

**Largador-Chefe (*Jump Master*)**

Oficial ou sargento paraquedista qualificado que controla, no que lhe compete, os paraquedistas e material a lançar (cargas de acompanhamento), desde o momento de entrada na aeronave até à sua saída e emite as ordens respeitantes ao lançamento.

**Linha de Cabeça de Ponte Aérea (LCPA)**

É a linha que define o limite da cabeça-de-ponte aérea.

**Manifesto de embarque**

É um documento de controlo de carregamento numa aeronave. Pode ser de pessoal ou de material ou misto. É arquivado após o registo dos saltos nas cadernetas individuais dos militares.

**Movimento aéreo (*Air Movement*)**

Transporte aéreo de unidades, pessoal, abastecimento e equipamento, compreendendo os lançamentos e as aterragens.

**Número marcado (*Chalk Number*)**

Número de referência atribuído a um carregamento completo, de pessoal e material, e à sua aeronave.

**Oficial de embarque (*Air Movement Officer*)**

Oficial paraquedista especializado em movimento aéreo, representante do comando da unidade aerotransportada para a organização do movimento desta.

**Oficial de ligação de transporte aéreo – OLTA (*Air Transport Liaison Officer – ATLO*)**

Oficial encarregado dos assuntos de ligação, respeitantes a transporte aéreo, numa unidade ou comando.

**Plano de embarque (*Loading Plan*)**

Conjunto dos documentos preparados individualmente que apresentam em detalhe todas as instruções para a acomodação do pessoal e o carregamento de equipamentos para uma ou mais unidades, ou outros grupos especiais de pessoal e material que são transportados por aeronaves.

**Plano de estacionamento (*Parking Plan*)**

Plano, em diagrama, para o estacionamento das aeronaves numa área de embarque ou numa zona de desembarque aéreo.

**Ponto de impacto pessoal (*Impact Point*)**

Ponto no eixo da zona de lançamento onde aterra ou se pretende que aterre o primeiro paraquedista lançado numa aeronave.

**Ponto de carregamento (*Loading Point*)**

Local onde uma aeronave pode ser carregada ou descarregada.

**Ponto de lançamento (*Release Point*)**

Projeção no solo do ponto onde o primeiro paraquedista ou carga é lançado.

**Posto de comando aerotransportado (*Airborne Command Post*)**

Aeronave convenientemente equipada, usada pelo comandante, para o controlo das suas forças.

### **Precursos Aeroterrestres**

Paraquedistas especialmente instruídos, organizados, treinados e equipados, para efetuar o controlo de aeronaves em missões conjuntas. Estabelecem e operam os meios auxiliares para a navegação aérea, lançamento e reorganização de pessoal e material lançado ou desembarcado.

### **Reorganização**

É o conjunto de procedimentos que permitem a uma unidade lançada em paraquedas adotar, nas melhores condições de velocidade e discrição, o dispositivo de combate necessário à execução da missão atribuída.

### **Rumo de Lançamento**

É o rumo segundo o qual deve voar uma ou mais aeronaves durante o lançamento numa determinada zona.

### **Vaga**

Parte duma formação de transporte aéreo, empenhada numa determinada operação, e separada em determinado tempo de outras partes da mesma formação.

### **Área de desembarque aéreo – ADA (*Landing Area – LA*)**

Área geral que engloba uma ou várias zonas de lançamento (*Drop Zones*) e zonas de Aterragem (*Landing Zones*), usadas para desembarque aéreo de tropas e material.

### **Zona de aterragem – ZA (*Landing Zone - LZ*)**

Zona específica, dentro de uma área-objetivo, usada para aterragem de aeronaves.

### **Zona de lançamento – ZL (*Drop Zone - DZ*)**

Zona específica sobre a qual paraquedistas, equipamento ou abastecimentos, são lançados.

Página intencionalmente em branco

## CAPITULO 12 LISTA DE ABREVIATURAS

### A

AA – Antiaéreo;  
AAA – Artilharia Anti Aérea;  
ApSvc – Apoio de Serviços  
AApSvc – Área de Apoio de Serviços;  
AbastAe – Abastecimento Aéreo;  
AC – Artilharia de Campanha;  
ACar – Anticarro;  
A/C – Ação de Conjunto;  
A/D – Apoio Direto;  
ADA – Área de Desembarque Aéreo;  
AGL – *Above Ground Level* (Acima do nível do solo);  
A/G – Apoio Geral;  
AI – Interdição Aérea;  
ALCC – *Airlift Control Center* (Centro de controlo de transporte aéreo);  
ALCE – *Airlift Control Element* (Destacamento de controlo de transporte aéreo);  
AM – Amplitude Modulada;  
AO – Área de Operações;  
ApFogos – Apoio de Fogos;  
ApSan – Apoio Sanitário;  
ASOC – *Air Support Operations Center* (Centro de apoio de operações aéreas);  
ATLO – Air Transport Liaison Officer;  
AWACS – *Airborne Warning and Control System* (Sistema de controlo de alerta aerotransportado).

### B

BtrAAA – Bateria de Artilharia Anti Aérea;  
BOAT – Batalhão Operacional de Apoio Aeroterrestre;  
BAI – *Battlefield Air Interdiction* (Interdição aérea do campo de batalha);  
BAv – Base Avançada;  
Blnt – Base Intermédia;  
Brig – Brigada.

### C

CabPtAe – Cabeça de Ponte Aérea;  
CARP – *Computed Air Release Point* (Ponto de lançamento aéreo calculado);  
CAS – *Close Air Support* (Apoio aéreo próximo);  
CASCE – Comando de Apoio de Serviços do Corpo de Exército;  
CB – Campo de Batalha;  
C2 – Comando e Controlo;  
C3 – Comando, Controlo e Comunicações;  
CCAT – Centro de Controlo Aéreo Tático;  
CCTA – Centro de Controlo de Transporte Aéreo;  
CCCAerotransp – Centro de Comando e Controlo Aerotransportado;  
CCM – Centro de Controlo de Movimentos;

CDS – *Container Delivery System* (Sistema de lançamento de contentores -pequena dimensão);  
COT – Centro de Operações Táticas;  
CI – Contrainformação;  
Cmdt – Comandante;  
Comunicações – Comunicações;  
CombLub – Combustível e Lubrificantes;  
Comp – Companhia;  
CME – Contra Medidas Eletrónicas;  
Cmd – Comando;  
COC – Centro de Operações Conjuntas;  
COMSAT – Comunicações por Satélite;  
CReab – Centro de Reabastecimento;  
CTA – Controlo de Tráfego Aéreo.

## D

DAAT – Destacamento de Apoio Aeroterrestre;  
DOB – *Deployment Operating Base* (Base Avançada);  
DZ – *Drop Zone* (Zona de lançamento);

## E

EAD – *Enemy Air Defense* (Defesa aérea inimiga).  
EAprox – Eixo de Aproximação;  
EqApZL – Equipa de Apoio à Zona de Lançamento;  
EqCF – Equipa de Controlo de Fogos;  
ECR – Estação de Controlo da Rede;  
ECTA – Elemento do Controlo de Transporte Aéreo;  
ECSR – Equipamentos de Comunicação Seguros na Rota;  
EEI – Elementos Essenciais de Informação;  
EM – Estado-Maior;  
Eng – Engenharia;  
EqPrec – Equipa de Precursores;  
ESM - *Electronic Support Measures* (Medidas de apoio eletrónico);  
EstSit – Estudos de situação;  
Evac – Evacuação;  
EvacSan – Evacuação Sanitária.

## F

FAC – *Forward Air Controller* (Controlador aéreo avançado);  
FA – Força Aérea;  
FAT – Força Aérea Tática;  
FM – Frequência Modulada;  
FSA – *Fire Support Area* (Apoio de Fogo de Área);  
FSeg – Forças de Segurança;  
FSeguimento – Forças de Seguimento;  
FSCC – *Fire Support Coordination Center* (Centro Coordenador de Apoio de Fogos);  
FTAT – Força de Transporte Aéreo Tático;



## G

GE – Guerra Eletrônica;  
GMRS – *Ground Marking Release System* (Sistema de marcação do ponto de lançamento na ZL).  
GU – Grande Unidade

## H

HAHO – *High Altitude, High Opening* (Alta altitude, abertura alta);  
HALO – *High Altitude, Low Opening* (Alta altitude, abertura baixa);  
HF – *High Frequency* (Alta frequência);  
HLS/Z – *Helicopter Landing Site / Zone* (Local / Zona de Aterragem de Helicópteros);

## I

IFR/C – *Instrument Fly Rules/Conditions* (Regras de voo por instrumentos);  
IFF – *Identification, Friend or Foe* (Radar de identificação amigo /não amigo);  
IHF – *Improved High Frequency*;  
In – Inimigo;  
IR – Itinerário de Reabastecimento;  
ITTm – Instruções Temporárias de Transmissões;  
IPB – *Intelligence Preparation of the Battlefield* (Preparação do campo de batalha pelas informações).

## J

JSEAD – *Joint Suppression of Enemy Air Defenses* (Supressão conjunta das defesas aéreas inimigas).

## L

LA – *Landing Area*  
LCabPtAe – Linha de Cabeça-de-Ponte-Aérea;  
LCF – Linha de Coordenação de Fogos;  
LReab – Local de Reabastecimento;  
LRnMun – Local de Reunião de Munições;  
LRnPG – Local de Reunião de Prisioneiros de Guerra.

## M

MAE – Medidas de Apoio Eletrónico (*Electronic support measures*);  
M / A – Modalidade de Ação;  
Man – Manutenção;  
MITM-T – Missão, Inimigo, Terreno e Condições Meteorológicas, Meios e Tempo Disponível;

## N

NBQ – Nuclear, Biológico e Químico;  
NGS – *Naval Gunfire Support*;  
NEO – Operações de Evacuação de Não Combatentes;  
NEP – Normas de Execução Permanente;  
NT – Nossas Tropas.

## O

OAdmLog – Ordem Administrativo-Logística;  
OAF – Oficial de Apoio de Fogos;  
OAv – Observador Avançado;  
OCM – Oficial de Controlo de Movimentos;  
OCS – Órgãos de Comunicação Social;  
OCT – *Officer in Tactical Command* (Oficial de Comando Tático);  
OfInfo – Oficial de Informações;  
OfLog – Oficial de Logística;  
OfOp – Oficial de Operações;  
OfOpAe – Oficial de Operações Aéreas;  
OfPess – Oficial de Pessoal;  
OfSeg – Oficial de Segurança;  
OfTm – Oficial de Transmissões;  
OfLig – Oficial de Ligação;  
OLFA – Oficial de Ligação da Força Aérea;  
OLTA – Oficial de Ligação de Transporte Aéreo;  
OpComb – Operações de Combate;  
OpConj – Operação Conjunta;  
OpEvac – Operação de Evacuação;  
OPrep – Ordem Preparatória;

## P

Pára – Paraquedista;  
PC – Posto de Comando;  
PDS – *Pallet Delivery System* (Sistema de lançamento de paletes);  
PPOM – Postura de Proteção Orientada para a Missão;  
PCT – Posto de Controlo de Tiro;  
PDF – Posto Diretor de Fogos;  
PE – Polícia do Exército;  
PI – Ponto Inicial;  
PIrr – Ponto de Irradiação;  
PLançamento – Ponto de Lançamento (*Release point*);  
PG – Prisioneiro de Guerra;  
PIApFogos – Plano de Apoio de Fogos;  
PIApSan – Plano de Apoio Sanitário;  
PICom – Plano de Comunicações;  
PIMovAe – Plano de Movimento Aéreo;  
PIOp – Plano de Operações;  
PIReorg – Plano de Reorganização;  
PO – Posto de Observação;  
PComb – Potencial de Combate;  
PRLRA – Patrulha de Reconhecimento de Longo Raio de Ação;  
PS – Posto de Socorros.

## R

ROE – *Rules of Engagement* (Regras de empenhamento);

## S

SAA – Salto de Abertura Automática;  
San – Sanitário;

SAR – Segurança da Área da Retaguarda;  
SATCOM – Comunicações por Satélite;  
SEAD – *Suppression of Enemy Air Defense* (Supressão da defesa aérea inimiga);  
SHF – *Super High Frequency*;  
SIGINT – Informações recolhidas por Equipamentos de Transmissões;  
SITREP – Relatório de Situação;  
SOCCE – *Special Operations Command and Control Element* ( Elemento de Comando de Operações Especiais);  
SOGA – Salto Operacional de Grande Altitude;  
SSB – *Single Side Band*;  
STANAG – *Standardisation Agreement*;

## T

TACC – *Tactical Airlift Control Center* (Centro de controlo de transporte aéreo);  
TACP – *Tactical Air Control Party* (Destacamento de controlo aéreo tático);  
TALO – *Tactical Air Liaison Officer* (Oficial de ligação aéreo tático);  
TAR – Reconhecimento Aéreo Tático;  
TAT – Transporte Aéreo Tático;  
Tm – Transmissões;  
TO – Teatro de Operações;  
TOT – *Time Over Target* (Hora sobre o objetivo);

## U

UHF – *Ultra High Frequency*;  
UTM – *Universal Transverse Mercator*;

## V

VCB – Vigilância do Campo de Batalha;  
VFR – *Visual Flight Rules* (Regras de voo à vista);  
VHF – *Very High Frequency*;  
VIRS – *Verbal Initiated Release System* (Sistema de lançamento à voz via rádio).

## Z

ZA – Zona de Aterragem;  
ZAH – Zona de Aterragem de Helicópteros;  
ZL – Zona de Lançamento;  
ZRn – Zona de Reunião.

Página intencionalmente em branco