

PHM “ATLÂNTICO”

O NOVO CAPITÂNIA DA ESQUADRA BRASILEIRA

LUÍZ PADILHA
Defesa Aérea & Naval

INTRODUÇÃO

A Marinha do Brasil, através de uma cerimônia na *Her Majesty's Naval Base - HMNB Devonport - Plymouth - UK*, incorporou o Porta-Helicópteros Multipropósito *Atlântico* (A 140), na manhã do dia 29/06/2018.

O comandante do navio, Capitão de Mar e Guerra Giovanni Corrêa e seu imediato, Capitão de Fragata Leonardo Vianna, trabalharam intensamente durante meses para que tudo estivesse pronto neste dia. Longe da família, os 330 tripulantes atuais do navio não me-

diram esforços para cumprir, pela parte da Marinha, o compromisso de ter o navio pronto para sua Mostra de Armamento, quando o CMG Giovanni assumiu oficialmente o comando do navio.

Mas porque esse navio é importante para a Marinha do Brasil? Uma compra de oportunidade por 84 milhões de Libras, foi uma pechincha?

Antes de responder as questões acima, vale uma observação: muitos oficiais ingleses não concordaram com a venda, assim como as pessoas na cidade de *Plymouth*, que externaram sua

tristeza por perder o “*Might O*”, como o ex HMS *Ocean* era chamado.

A introdução do PHM *Atlântico* na Marinha, reforça sobremaneira a capacidade de controle da área marítima, algo que com a inoperância do NAE São Paulo, a MB havia perdido. O navio pode exercer a função de Comando e Controle e receber o Comando de uma Força-Tarefa Anfíbia (ForTarAnf) e o Comando de uma Força de Desembarque (ForDbq). A capacidade de implantar até 800 fuzileiros navais através de desembarque nas 4 lanchas



FOTO: Guilherme Wiltgen

LCVP MK5 e por helicópteros, confere a MB condições, caso seja necessário, atuar de forma expedicionária em missões nacionais ou internacionais a pedido da ONU, por exemplo. Com o NDM Bahia, essa capacidade já havia aumentado, porém agora, com os dois navios, a MB passa a ter uma capacidade expressiva.

Com relação à aviação naval ocorre a mesma situação. O NDM Bahia trouxe um aumento das atividades da aviação naval, mas com o PHM Atlântico os esquadrões poderão operar de

uma forma mais ampla.

O nome multipropósito não foi colocado nos dois navios à toa. No caso do PHM Atlântico, a possibilidade de ser utilizado realizando diferentes tarefas, o torna um navio impar para nossa Marinha. Sua autosuficiência em produzir água doce através de seus 2 sistemas de Osmose Reversa possibilita ao navio em caso de necessidade, suprir localidades que venham a sofrer a falta de água potável durante situações de calamidade advindas de desastres naturais, por exemplo.

Outra capacidade importante a ser destacada é que o navio possui uma Unidade de Filtragem de Ar preparada para a guerra NQBR (Nuclear, Química, Biológica e Radiológica), protegendo a tripulação no caso de um incidente que possa contaminar o navio.

FOST - FLAG OFFICER SEA TRAINING

Antes de viajar para o Brasil, a tripulação passou por um período de aprendizado para se familiarizar com todos os sistemas do navio, afim de poder operá-lo 100%, e para isso, foi realizado um treinamento denominado FOST - *Flag Officer Sea Training*, que em muito se assemelha ao CIASA - Comissão de Inspeção e Assessoria de Adestramento, realizado pela Marinha. Neste treinamento, supervisionado por uma equipe da *Royal Navy*, o navio é levado ao limite, onde toda a tripulação é avaliada e os equipamentos testados ao máximo, conferindo assim, total confiança de que o navio está pronto para viajar ao Brasil e ser incorporado à Esquadra.

RADAR ARTISAN 3D E O CMS (COMBAT MANAGEMENT SYSTEM) DNA-2 LPX

Segundo o CHEOP do navio, os conhecimentos práticos na operação do sistema SICONTA instalados nos navios brasileiros, permitiram que a operação do CMS DNA-2 LPX, fosse rapidamente assimilada.

O sistema de combate do navio, devido à restrições da *Royal Navy*, passou por uma sanitização (retirada de dados da *Royal Navy* e OTAN), passará a se chamar CMS (*Combat Management System*) LPH e não mais DNA-2 LPX.

O navio está equipado com um radar de navegação *Kelvin Hughes Type 1008*, dois radares *Kelvin Hughes Type 1007* de controle aéreo e um radar *Type 997 Artisan (Advanced Radar Target Indication Situational Awareness and Navigation)* 3D da BAE Systems, para vigilância aérea e superfície de médio

alcance. Com um alcance de mais de 200 km, ele pode rastrear até 900 alvos ao mesmo tempo. O radar *Artisan 3D* foi instalado na última modernização realizada pela *Royal Navy* em 2014.

Uma equipe do GAT (Grupo de Apoio Técnico) e dois militares da tripulação navio realizaram treinamento na empresa fabricante do radar, preparando a equipe brasileira para a manutenção no Brasil. A Marinha do Brasil é a primeira marinha a utilizar o radar *Artisan 3D Type 997* além da *Royal Navy*.

CIWS PHALANX RETIRADO

O sistema de defesa de ponto Phalanx que equipava o navio, foi retirado pela *Royal Navy* para instalação em outros navios. O PHM *Atlântico* ficou então com os quatro canhões de 30mm ATK MK44 Bushmaster dotados de uma alça optrônica, com câmera de TV, câmera infravermelha e transceptor laser, controlados pelo COC, ou por consoles locais, posicionados em estações próximas aos mesmos.

A MB deverá equipar o navio futuramente com outro sistema ainda a ser definido.



FOTO: Babcock Marine

OPERAÇÕES AÉREAS

A capacidade do PHM *Atlântico* em poder operar com até 7 aeronaves em seu convoo, sendo 6 em spots longitudinais e um a vante, à direita, que pode receber uma aeronave até no máximo o peso de um Super Lynx, é o ponto alto do navio. A MB poderá realizar diferentes missões dependendo do tipo de aeronaves que embarcar, desde transporte de pessoal, esclarecimento e guerra ASuW e ASW.

Ainda na Inglaterra, a tripulação do navio teve a oportunidade de acompanhar o Aviation Training, e ver como a tripulação inglesa realiza as operações aéreas no navio, inclusive com os ingleses operando as aeronaves com óculos de visão noturna (NVG - *Night Vision Goggles*). Este tipo de operação para a MB é muito importante e deverá ser implementado em breve no navio.

O hangar do *Atlântico* pode receber até 16 aeronaves, considerando as aeronaves da MB, 12 grandes como SH-16 e UH-15 e 4 menores como o UH-12.



FOTO: Luiz Padilha
www.defesaaereanaval.com.br



CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS

Comprimento total:	203,43 m
Deslocamento carregado:	21.578 T
Velocidade máxima mantida (VMM) prevista em projeto:	18,0 nós
Raio de Ação:	8.000 milhas náuticas
Acomodação para tropa	806 Fuzileiros Navais
Aeronaves embarcadas:	18 helicópteros

Para as operações aéreas o navio é equipado com duas GPIs - Glide Path Indicator, uma GPI MK2 igual as usadas pela MB e uma GPI MK3 que é estabilizada nos 2 eixos e pode ser ajustada pelo console para a popa do navio, a 180° (para baixa visibilidade).

Além dos 2 elevadores de vante e de ré, o navio possui seis estações de reabastecimento no convoo para as operações aéreas.

Vale ressaltar que o navio possui a capacidade para operar aeronaves Tilt-Rotor MV-22 Osprey, pois existem 2 posições próprias para recebê-los (uma a vante e outra à re). A MB não possui este tipo de aeronave, mas em exercícios como a UNITAS ou outros em que o navio venha a participar, a

US Navy pode utilizar suas aeronaves a bordo do *Atlântico*.

A VIAGEM PARA O BRASIL

No dia 01/08/2018, precisamente as 08:38 de uma manhã nublada na cidade de Plymouth, o *Atlântico* suspendeu da HMNB Devonport com destino a cidade de Lisboa, uma escala antes da chegada à cidade do Rio de Janeiro, prevista para o próximo dia 25/08/2018.

Por ser a última saída do navio da cidade, vários ingleses seguiram o navio durante sua travessia pelo canal, estendendo o pavilhão da *Royal Navy*, fotografando e dando adeus ao ex-HMS Ocean. Na minha opinião e acredito

que para a tripulação do navio também, essa atitude é a prova de que a Marinha acertou em cheio quando optou pela aquisição do navio.

A viagem foi rápida até Lisboa, mas o suficiente para observar o quanto o navio é confortável, o que para longas comissões é fundamental para a tripulação.

Diariamente, o Depto. de Aviação treinou os procedimentos de Operações Aéreas específicos do navio, com base na doutrina da MB, com ênfase no recebimento e lançamento das aeronaves. A parte de "crash no convoo", a sintonia entre os membros do departamento é fundamental para o resgate dos tripulantes e combate ao incêndio. O Depto. de Aviação tem que estar 100% pronto para a chegada ao Brasil, quando os voos para a VSA - Vistoria de Segurança de Aviação Dinâmica.

POR DENTRO DO PHM ATLÂNTICO

O navio possui diferentes tipos de camarotes, todos muito confortáveis que acomodam de 2 a 6 militares.

A cozinha possui equipamentos muito similares aos usados em outros navios da MB, não sendo problema para os cozinheiros se adaptarem e passarem a alimentar todos os 330 tripulantes da primeira tripulação.

O rancho no navio é dimensionado para uma tripulação de 439 militares, que era a tripulação do navio quando pertencia a *Royal Navy*.

FOTO: Luiz Padilha
www.defesaareanaval.com.br



TREINAMENTOS A BORDO DO PHM "ATLÂNTICO"

Seus amplos corredores facilitam aos tripulantes uma circulação rápida o que em caso de uma emergência, é fundamental, como pude observar durante um dos muitos exercícios de incêndio à bordo, o pessoal do Controle de Avarias - CAV, rapidamente chegou ao local do "incêndio" e iniciou o combate ao fogo.

Quando o incêndio é identificado, cabe ao militar próximo, iniciar o combate as chamas, porém, caso ele não consiga debelar as chamas, outros militares com outros equipamentos chegam para prendê-lo com roupas apropriadas para um combate de maior escala.

Durante o FOST, a tripulação treinou exaustivamente e durante a viagem até o Brasil, não será diferente, pois a busca pela excelência passa pelo treinamento árduo ao qual eles são submetidos.

DEPARTAMENTO DE SAÚDE DO PHM "ATLÂNTICO"

O *Atlântico* é dotado de um mini hospital, comandado pela única oficial

mulher a bordo, a Chefe do Departamento de Saúde, a Capitã de Corveta (CD), Marcia Freitas. Sob seu comando, ela tem 5 militares, entre eles um médico, um dentista, um enfermeiro supervisor e dois enfermeiros auxiliares.

No departamento existe um consultório dentário, uma sala de trauma para primeiro atendimento, uma UTI e uma área para pós acompanhamento pós atendimento.

O autor desembarcou na cidade de Lisboa para aguardar a chegada do navio ao Brasil.

A caminho do Brasil, próximo a Las Palmas, o PHM *Atlântico* se encontrou com o Navio Escola Brasil (U 27), comandado pelo CMG Vagner Belarmino de Oliveira. Na ocasião foi realizada uma Passex, que com certeza mexeu bastante com o emocional dos Guardas-Marinha embarcados no NE Brasil, pois num futuro não muito distante, eles poderão fazer parte da tripulação do *Atlântico*.

A CHEGADA AO BRASIL

O PHM *Atlântico* chegou à costa do estado do Rio de Janeiro no dia 21 de agosto à noite, e já no dia 22, iniciaram

os voos de QRPB com os pilotos das esquadrões HS-1, HU-2 e HI-1. Durante a VSA, todas as verificações foram realizadas e o navio recebeu o pronto para operar com as aeronaves.

No dia 25 pela manhã, o navio recebeu a bordo o Ministro da Defesa, general Silva e Luna acompanhado do Embaixador do Reino Unido no Brasil, Sr. Vijay Rangarajan e pelo comandante da MB, AE Leal Ferreira. Outros almirantes também estiveram presentes na ocasião, abrilhantando o evento.

Após a salva de 21 tiros na entrada da Baía de Guanabara, ocorreu a revoadada, com as 6 aeronaves decolando do convoo do navio e se dirigindo para a Base Aeronaval de São Pedro D'Aldeia (BAeNSPA).

Durante a atracação, mais de mil parentes aguardavam a chegada dos militares. Quando finalmente o navio atracou e os militares puderam descer a escada, o choro de emoção era visível em quase todos os presentes, com alguns jornalistas se emocionando também.



“SEJA BEM VINDO À SUA CASA PHM ATLÂNTICO!”

FOTO: Guilherme Wiltgen