



O "Atlântico" e seu desafio

POR CAPITÃO DE FRAGATA ALEXANDRE TRINDADE

"Vemos, mais uma vez, um futuro com grandes expectativas, em especial para a Aviação Naval, todavia temos que ter cautela..."

Introdução

Assim que embarquei na minha primeira unidade aérea, já com o brevê de Aviador Naval no peito, fui testemunha da chegada do então novo navio-capitânia da nossa Esquadra, o NAE São Paulo. Em 2001, a Marinha do Brasil se regozijava pela aquisição do novo navio aeródromo que, além das capacidades operacionais, traria a efetiva consolidação da operação da asa-fixa embarcada com os também adquiridos AF-1/1A Skyhawks.

Ver o A-12 navegando a contra-bordo do saudoso NAE Minas Gerais durante a comissão AR-RIVEX era, realmente, uma visão que denotava a continuidade na aplicação de conhecimentos, doutrinas e procedimentos há muito tempo lapidados no convoo do "Mingão".

Porém, com o acidente ocorrido em 2005 a bordo do NAE São Paulo até a definição da baixa do nosso A-12, abriu-se uma lacuna operacional significativa dentro da cultura de operações aéreas embarcadas.

E agora, com a chegada em agosto deste ano do PHM Atlântico, volta a necessidade latente de nos aprimorarmos operativamente.





Vemos, mais uma vez, um futuro com grandes expectativas, em especial para a Aviação Naval, todavia temos que ter cautela, uma atenção maior para o funcionamento desse sistema complexo, pois não podemos descartar duas grandes premissas que permeiam fatores do risco operacional: quase uma década sem grandes adestramentos e operações no mar com navio aeródromo e a percepção equivocada de que NAe e PHM são navios similares em capacidades e propósito, considerando apenas o aspecto de serem plataformas de múltiplos *spots* de pouso.

Diferente de 2001, com uma efetiva “passagem de função” do A-11 para o A-12, o A-140, dentro de um jargão de Marinha, está assumindo da mesa, e aí reside o início do nosso grande desafio: CAPACITAÇÃO.

“E agora, com a chegada em agosto deste ano do PHM Atlântico, volta a necessidade latente de nos aprimorarmos operativamente.”





“Em números absolutos, estamos falando de um navio de guerra com tripulação prevista de 432 militares, mais de 21 mil toneladas, 203 metros de comprimento, capaz de operar 07 aeronaves de asa rotativa no convoo, além de poder hangarar mais 12.”

Qual o gap na Capacitação?

Em números absolutos, estamos falando de um navio de guerra com tripulação prevista de 432 militares, mais de 21 mil toneladas, 203 metros de comprimento, capaz de operar 07 aeronaves de asa rotativa no convoo, além de poder hangarar mais 12. Transporta Grupamentos Operativos de até 800 Fuzileiros Navais e possui salas de Comando e Controle para os respectivos Estados-Maiores embarcados. É dotado de 04 canhões de 30mm DS30M Mk2 para autodefesa, 02 Radares 1007, 01 Radar 1008 e 01 moderno Radar 3D Artisan 997 para controle aéreo.

Só com este pequeno *overview* numérico, podemos já ter uma razoável dimensão da complexidade para fazer uma máquina dessas funcionar e operar. E a essência básica para a gestão deste sistema passa pela capacitação de pessoal.





Como havia pontuado na introdução, existe uma grande diferença entre a chegada do NAe São Paulo e a do PHM "Atlântico", que seria o desnível no grau de experiência de parcela das respectivas tripulações. O A-12 recebeu, após sua chegada ao Brasil, a tripulação do A-11 para completar a sua lotação, além do que, alguns oficiais e praças do grupo de recebimento já haviam servido no "Minas" durante sua fase ainda operativa.

Esta capacitação de pessoal já qualificado e capacitado nas operações aéreas embarcadas em porta aviões teve como vantagens a preparação do navio para sua Verificação de Eficiência (VE) e Vistoria de Segurança de Aviação (VSA), a disseminação dos conhecimentos, doutrinas e procedimentos num enfoque mais prático para o emprego eficaz durante as operações e diminuição do tempo para a efetiva prontidão no mar.





De 2001 até 2018, este conhecimento e a capacidade operacional foram ficando rarefeitos. Muitos dos militares com grande conhecimento teórico e prático em navio aeródromo, adquirido ao longo de diversas singraduras, guarnecendo as estações da manobra, convoo, torre, COA, etc, já não se encontram mais nas fileiras operativas da Esquadra e isto causou um *gap* desfavorável e que precisou ser considerado neste novo momento.

Até mesmo nos Esquadrões de Helicópteros atualmente, existem poucas ilhas de conhecimento prático que não fogem da antiguidade dos Comandantes e Imediatos.

Para mitigar tal circunstância e a fim de fomentar uma cultura de segurança baseada nas experiências pregressas, foram mobilizados para compor a equipe da VSA (estática e dinâmica), militares com vivência adequada, tanto da ativa quanto um oficial veterano, que fariam o *link* das boas práticas do passado com as respectivas atividades ora executadas e aprendidas durante o *handover* com a *Royal Navy* para, com isso, amalgamar o legado já maturado nos conveses do Minas Gerais e do São Paulo.

Com o intuito de somar esforços, os próprios Destacamentos Aéreos Embarcados (DAE) dos Esquadrões, que participaram da primeira VSA (parte dinâmica), foram mobiliados pelo critério da experiência, com a missão de contribuir para a melhor integração do binômio navio-aeronave e passar conhecimentos operativos específicos e de planejamento do emprego das aeronaves. Desta forma, a aguerrida tripulação do “Atlântico” que está, desde sua saída do porto de Plymouth, num “ataque contínuo e agressivo”, como diz seu próprio brado, pôde ter o seu primeiro contato prático e aplicar o conteúdo das normas de procedimentos do setor operativo e, também, implementar as orientações dos manuais que versam sobre segurança de aviação, lapidando seu *modus operandi* na busca de sua identidade operativa.

A capacitação é o condutor para os demais desafios operacionais. Temos ainda por vir a validação de envelopes de vento específicos para cada aeronave, pouso a bordo no período noturno, operações anfíbias com movimento helitransportado, dentre outros.

A prontidão do A-140 está diretamente ligada com a prontidão dos Esquadrões de Helicópteros. Missões de Esclarecimento, SAR e ASW, todas no período noturno e baseados em navio, são as grandes metas para os helicópteros de médio/grande porte, como os SH-16, UH-15, UH-15A e, futuramente, o AH-15B.

Ainda tive o privilégio de ver voos de qualificação em ASW noturno no SH-3A/B decolados do A-12 e poder confraternizar com companheiros de cabine que estavam recebendo a bolacha da Coruja a bordo. Escutei várias vezes dos mais antigos que no A-11 isso era normal, era o *default* do HS-1, concluir qualificações operativas embarcado.

E neste ponto, acredito que todos coadunam com a mentalidade de que quão mais capacitada estiver a tripulação do “Atlântico”, mais oportunidades de qualificação e emprego operativo virão, mas, para tal, há de se buscar o equilíbrio certo entre adestramento e segurança. E a prática diz que a forma de chegarmos ao nível certo é de fazermos-nos ao mar. A vivência nos trará proficiência e, por conseguinte, reduzirá os riscos inerentes.

Conclusão

Faz-se necessário lembrar que o “Atlântico” não veio para resolver a lacuna da operação embarcada com asa-fixa. Este é um outro patamar operacional que a Marinha do Brasil já vem se debruçando para atender os quesitos estratégicos dentro do PRO-NAe.








Já foi um grande passo operacional dado pela Esquadra e, em especial, pela Aviação Naval, em retomar este tipo de operação passo-a-passo, a fim de atender a posteriori outras demandas operativas com aeronaves orgânicas de grande/médio porte.

Cada passo, anteriormente apontado, teve em sua base um planejamento de certa forma conservador e com as devidas medidas de controle necessárias para mitigar os riscos advindos da pouca experiência, e os próximos precisam seguir este mesmo *checklist* para o avanço gradual e contínuo. Há muito a ser percorrido, a ser navegado, a ser voado e a ser aprendido, mas tudo na marcha correta de tempo e na via mais adequada que é a do adestramento e segurança.



QUARTZO

ENGENHARIA DE DEFESA

-  **Desenvolvimento, manutenção preventiva, corretiva e evolutiva e suporte logístico total para simuladores de voo e outros dispositivos de treinamento;**
-  **Desenvolvimento e modificação do painel de aeronaves e outras viaturas para operações com equipamentos de visão noturna (OVN - NVG);**
-  **Fornecimento de equipamentos optrônicos, como óculos de visão noturna, termais, miras holográficas, telêmetros laser e etc.**
-  **Treinamento teórico e prático para operações aéreas com a tripulação equipada com equipamentos de visão noturna;**
-  **Fornecimento de capacetes de voo, capacetes balísticos, escudos e equipamentos antimotim;**
-  **Fornecimento de veículos blindados para transporte de tropa e veículos antimotim com canhão de jato d'água; e**
-  **Consultoria e auditoria aeronáutica "onshore" e "offshore".**

