



Homologação do NDM “Bahia” para Operações Aéreas no Período Noturno

“...no íntimo, eu e todos no Esquadrão sabíamos que, mais cedo ou mais tarde, os destinos do “Gigante” e dos “Linces” se cruzariam...”

POR CAPITÃO DE MAR E GUERRA (RM1) EVANDRO JOSÉ SOUZA RANGEL

Foi com muita alegria que li as notas divulgando as primeiras operações aéreas no período noturno realizadas a bordo do Navio Doca Multipropósito (NDM) “Bahia”, algumas delas ilustradas com belas fotografias, como a estampada na capa desta revista. Eu ainda comandava o 1º Esquadrão de Helicópteros de Esclarecimento e Ataque (Esquadrão HA-1) quando da incorporação do navio, em dezembro de 2015.





“No período noturno ou em condições atmosféricas desfavoráveis, a aeronave precisa de referências para se guiar até o pouso.”

Como a classificação do navio indica, o “Bahia”, ou “Gigante”, como é apelidado, pode realizar uma infinidade de tarefas. Contudo, desde que a sua aquisição junto à Marinha da França foi confirmada, ficou muito claro que o mesmo teria uma importância fundamental para a Aviação Naval. O “Gigante” tem uma superestrutura mais ou menos em forma de cubo, posicionada bem à vante, e o restante do navio é praticamente todo convés de voo. Em um momento de relativa escassez de navios capazes de operar com aeronaves de maior porte, como os recém-adquiridos SH-16 “Seahawk” ou os UH-15 “Super Cougar”, o “Bahia”, sob a ótica de um Aviador Naval, chegou com jeitão de porta-helicópteros.

A “especialidade” do Esquadrão HA-1 sempre foi o navio-escolta, como as fragatas e corvetas. A chegada do “Gigante” poderia não ter causado aos “Linces” muito mais do que a sensação de satisfação por a Marinha do Brasil (MB) ter adquirido um novo meio, e em excelente estado. Mas, no íntimo, eu e todos no Esquadrão sabíamos que, mais cedo ou mais tarde, os destinos do “Gigante” e dos “Linces” se cruzariam.

Havia, por parte de alguns colegas aviadores, certo receio de que a expectativa com as possibilidades que o “Gigante” oferecia à Aviação Naval, ávida por retomar algumas de suas capacidades, pudesse gerar pressa, ou, até mesmo, alguma pressão para que as coisas acontecessem rápido demais. Era preciso controlar a ansiedade dos que argumentavam que, se o navio operava com aeronaves na França, então estava pronto para operar no Brasil. Só que não é bem assim que funciona. Os últimos registros do navio indicavam operações aéreas sob condições bem específicas, como em águas abrigadas, por exemplo. Daí a operar à noite e em mar aberto vai uma longa distância. Ademais, muitos procedimentos de voo são diferentes em ambas as Marinhas, os pilotos possuem níveis de adestramento distintos, os equipamentos diferem: por exemplo, a MB

ainda está introduzindo os óculos de visão noturna (OVN) na Aviação Naval. Até mesmo as aeronaves utilizadas pela França e pelo Brasil são semelhantes, mas não iguais. Por outro lado, o Esquadrão HA-1 também atravessava um processo de atualização de suas aeronaves, ainda em curso, e já participava da Força Tarefa Multinacional no Líbano (FTM-UNIFIL). A disponibilidade de aeronaves do Esquadrão no Brasil não vinha permitindo que fosse iniciada uma campanha de qualificação no novo navio. Antes de tudo, controlados os naturais afãs iniciais, era preciso estabelecer estratégias e metas, até que a chance de executar a homologação para operação noturna do NDM “Bahia” se apresentasse. E isso foi feito com muito profissionalismo dos envolvidos, em todos os níveis decisórios e executivos.

A primeira preocupação foi estabelecer quais envelopes de vento relativo seriam utilizados. O navio trouxera da França alguns envelopes para aeronaves operadas também pela MB, como o “Lynx” e o “Super Puma”, mas, como já mencionado, as aeronaves dos dois operadores possuem algumas diferenças de desempenho. Foram efetuadas várias reuniões entre representantes da Diretoria de Aeronáutica da Marinha (DAerM), do Comando da Força Aeronaval (ComForAerNav), dos Esquadrões de Aeronaves e do NDM “Bahia”. Por fim, a DAerM apresentou uma proposta de envelopes de vento para todos os modelos de helicópteros da MB, basicamente reduzindo em 20% os limites dos envelopes originais do navio, pelo menos para os testes iniciais. Os Esquadrões, por sua vez, formularam um programa de voos para a validação dos envelopes de pouso noturno, a serem testados em voos no período diurno.

Outro aspecto importante eram os equipamentos para operação noturna disponíveis no navio. Desde as primeiras inspeções do navio na França, mesmo antes do recebimento, relatórios davam conta do estado do material. As deficiências foram sendo corrigidas e todas as condições materiais foram verificadas e homologadas pela DAerM. Como medida de controle, o Esquadrão HA-1 escalou para o primeiro pouso noturno um piloto que já havia operado em navio semelhante, durante o intercâmbio que realizara na Marinha Real Britânica, e possuía certa familiarização com a iluminação do convés de voo, como o *Glide Path Indicator* (GPI) e com a barra de horizonte estabilizada.



No período noturno ou em condições atmosféricas desfavoráveis, a aeronave precisa de referências para se guiar até o pouso. A mais comum é o radar, do navio ou da própria aeronave. O controlador, a bordo do navio ou da aeronave, aproxima a mesma à distância e à altura tais do convés de voo que, a partir daquele ponto, o piloto consegue prosseguir para pouso mantendo referências visuais com as luzes do navio. Sendo o convés de voo de um navio escolta bem mais baixo do que o convés do “Gigante”, elevado a 46 pés da superfície do mar, foi necessário adaptar os circuitos de aproximação normalmente utilizados pelo Esquadrão HA-1. O circuito de aproximação por instrumentos, normalmente iniciado a 400 pés, foi elevado para 500 pés, e os cheques intermediários de altura durante a descida para o pouso foram ajustados. Para validar as alterações, foram conduzidas aproximações para pouso no período diurno. Os circuitos noturnos foram iniciados aproximadamente dez minutos antes do pôr do sol, e foi sendo observada a redução gradual da iluminação ambiente ao longo da qualificação do piloto. É um procedimento adotado pelo Esquadrão HA-1 sempre que seus pilotos estão se qualificando em uma nova plataforma: uma percepção de horizonte real ajuda muito até que se esteja ambientado com o navio. Quando tudo parecer certo, aí então parte-se para a operação regular no “breu” total.

Durante a validação dos envelopes para o pouso noturno, um piloto do Esquadrão HU-2 acompanhou os voos a bordo do AH-11A “*Super Lynx*” do Esquadrão HA-1. Esta medida foi excelente para que a troca de experiências fosse maximizada. Apesar das diferenças de dimensões e desempenho entre as aeronaves UH-15 e AH-11A, muitos procedimentos de aproximação são compartilhados, e a visão do navio “crescendo” na aproximação para pouso acaba sendo praticamente a mesma. Pode-se ver o comportamento do “jogo” do navio, a posição das luzes, referências da pintura do convés de voo, e uma série de detalhes que parecem insignificantes, mas que, quando integrados, contribuem para a ambientação noturna dos pilotos.

Importante mencionar a presença do Comandante da Força Aeronaval a bordo do NDM “Bahia” durante a homologação. Após longa espera, era preciso garantir às tripulações das aeronaves que não haveria pressão para a obtenção de resultados

em detrimento da segurança de voo. Sendo um veterano piloto da aeronave “*Lynx*”, o ComForAerNav também pôde emprestar sua ampla experiência ao bom andamento do processo. Por outro lado, quando o piloto percebe que tem a confiança do seu Comandante, ele pode focar toda a sua atenção na missão, sabendo que não precisará dedicar-se a produzir justificativas se algo além da sua capacidade fugir ao controle. A boa coordenação entre o navio e a aeronave, praticada no período diurno, também contribuiu definitivamente para a execução com segurança do pouso noturno.

Logo após a homologação do navio, levada a cabo com a participação do Esquadrão HA-1, iniciou-se o processo de qualificação dos pilotos do Esquadrão HU-2. Ocorreu uma grande sinergia entre as unidades, quando pilotos de ambos os Esquadrões puderam aprender muito uns com os outros. Durante o pouso noturno realizado pelo Esquadrão HU-2, um piloto do Esquadrão HA-1 também ajudou com algumas orientações iniciais. O Comandante da Força Aeronaval acompanhou o pouso noturno do Esquadrão HU-2, voando a bordo da aeronave.

E assim, o “Gigante” tornou-se apto a operar com aeronaves em quaisquer condições de tempo. Registre-se também que mais um Esquadrão de Aeronaves voltou a operar a bordo no período noturno. Em breve, certamente, chegará a vez do Esquadrão HS-1. Esta capacidade, que por muito tempo ficou restrita ao Esquadrão HA-1, é mais uma vez compartilhada por outras Unidades Aéreas da MB. Um processo que contou com esmerado planejamento e preciso gerenciamento do risco operacional. Navio, Esquadrões, Comandos Operativos e Diretorias Especializadas trabalharam em coordenação perfeita para alcançar o objetivo, sem aceitar riscos desnecessários.

Existem por aí muitas fotos espetaculares de helicópteros operando à noite em navios. Mas não há nada “rotineiro” nisso, posso afirmar com alguma autoridade. Por trás de cada foto, grandes quantidades de planejamento, estudo, homologação, verificação, treinamento, humildade e paciência. Nada disso faltou ao processo de homologação para operações noturnas do “Gigante”. E quando estes elementos todos se reúnem, a Segurança costuma aparecer para dar a sua bênção.