

Memória Operativa em convés de voo de Navio-Aeródromo

SUBOFICIAL AV-RV ODONALDO ALVES DE CASTRO CARVALHO

“O estado da arte das operações aéreas embarcadas está proporcionalmente ligado ao nível de conhecimento dos seus operadores, além da parte material.”



“Ao ser transferido para o “Minas Gerais”, junto com os demais militares oriundos do Curso de Aperfeiçoamento em Aviação do então Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval (CIAAN), pudemos ter contato com operadores de convoo das décadas de setenta, oitenta e noventa, verdadeiros “monstros sagrados” daquele convés de voo.”



Com a recente veiculação da notícia da desmobilização do Navio-Aeródromo “São Paulo” (A-12), é preciso que tenhamos em mente o quanto é difícil e dispendioso formar uma tripulação de Porta-Aviões, e com isso, passo a elencar alguns pontos importantes que pude viver a bordo do ex Navio-Aeródromo Ligeiro (NAeL) “Minas Gerais” (A-11) e do atual NAeL São Paulo, especificamente no Departamento de Aviação – convés de voo, construindo, desde então, uma Memória Operativa em convés de voo nesse tipo de navio.

Ao embarcar no NAeL “Minas Gerais” pela primeira vez como tripulante, pude verificar o quanto é importante termos militares a bordo que vivenciaram outras fases da aviação embarcada, pois após a parada do P-16 “Tracker” da Força Aérea em 1996, ficara um lapso temporal para aviação embarcada de asa fixa a bordo de Porta-Aviões da Marinha do Brasil.

O estado da arte das operações aéreas embarcadas está proporcionalmente ligado ao nível de conhecimento dos seus operadores, além da parte material. Ao ser transferido para o “Minas Gerais”, junto com os demais militares oriundos do Curso

de Aperfeiçoamento em Aviação do então Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval (CIAAN), pudemos ter contato com operadores de convoo das décadas de setenta, oitenta e noventa, verdadeiros “monstros sagrados” daquele convés de voo. Este nível de conhecimento transmitido a nós, recém embarcados, e a outros que embarcaram em anos anteriores, alinhado a outras ações, nos fez progredir no adestramento para enfrentar o grande desafio que estava por vir: a volta da aviação embarcada de asa fixa na Marinha.

Apesar da Marinha operar os P-16 da FAB no NAeL até 1996, a nossa Força Naval não possuía na sua estrutura organizacional uma aviação de asa fixa desde 1965, quando fora extinta este tipo de operação pelo Decreto Presidencial 55.627/65. A perspectiva de operarmos de novo aviões, agora com motores a reação, a partir da autorização em 1998 (Governo Fernando Henrique Cardoso), foi motivo de nos empenharmos para o grande, e novo desafio, receber os futuros caças A-4 KU “Skyhawk” a bordo do NAeL “Minas Gerais”.

A chegada das aeronaves “Skyhawk” (AF-1/AF-1A), ex Força Aérea do Kuwait, ocorreu em setembro de 1998 no Porto do Forno em Arraial do





Cabo (RJ). Posteriormente estas aeronaves foram transportadas para a Base Aérea Naval de São Pedro da Aldeia (BAeNSPA) de carreta, evento que contou com a participação de integrantes não só daquela OM, mas também com componentes do convoo do NAel “Minas Gerais”. Passado este primeiro momento de euforia, era preciso focar nos objetivos de recebermos estas aeronaves a bordo de nosso “Mingão”, o contato, o adestramento e a nova consciência situacional deveriam ser motivados, de forma a mantermos um nível elevado de percepção da nova tarefa.

A Marinha, sabiamente, através dos elos superiores como o Serviço de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos da Marinha (SIPAAerM) e os centros de instruções CAAML (Centro de Adestramento Alte Marques de Leão)/CIAAN, conduziram as Vistorias de Eficiência (VE) e de Segurança de Aviação (VSA) separando em etapas, para helicópteros e aviões, períodos diurnos e noturnos, bem como vistorias e inspeções que exigiram ao máximo não só do convés de voo, mas também de todo o navio, em todas as esferas organizacionais. Operadores do convoo e hangar foram enviados para familiarização com as aeronaves “Skyhawk”, e também para integrarem a tripulação do recém-criado Esquadrão VF-1.

Notamos que os Vistoriadores e Inspetores destas VSA e CIASA (Comissão de Inspeção e Assessoria de Adestramento) foram minuciosamente escolhidos, dado o grau de importância do evento que estava por vir.

Em mais uma decisão acertada, a Marinha trouxe militares da reserva da “US Navy” e da Armada Argentina (ARA) para contribuir com o adestramento de nossas equipes na operação dos “Skyhawk”, na catapulta, aparelho de parada, estação do OSP (Oficial Sinalizador de Pouso), salvamento do piloto em caso de “crache” no convoo, procedimentos e cuidados no manuseio de oxigênio líquido a bordo.

Além dos “monstros sagrados” com experiência na operação com os P-16, os cursos de especialização e aperfeiçoamento no CIAAN mantinham em seus currículos estágios na FAB, onde enviavam seus alunos para a Base Aérea em Santa Cruz (Grupamento de Aviação Embarcada), o que posteriormente contribuiu de forma salutar para o adestramento, no contato inicial nas futuras operações com aviões no convoo.





A operação em um Navio Aeródromo deve ter a sinergia de uma orquestra, pois as estações da Torre de Controle, Estação do Convoo, Estação OSP, Catapulta, Aparelho de Parada, Oficial de Lançamento / Recolhimento, Gancheiros, Central de CAV, Equipes de Orientadores, de Crache e Trilha, devem trabalhar em perfeita harmonia. Erros nesse contexto não são admitidos. Um diminuto desvio pode causar um sinistro de proporções catastróficas.

Depois de várias ações, algumas explicitadas neste texto, estávamos prontos para o recebimento das aeronaves de asa fixa no nosso convoo (A-11), tendo esta tarefa se concretizado em janeiro de 2001 na missão CATRAPO (operações de decolagem com auxílio de catapulta e pouso com aparelho de parada), onde obtivemos o primeiro pouso de um AF-1 enganchando no convés de voo por um piloto norte americano. Nesta mesma comissão tivemos o recolhimento e lançamento de nossos primeiros aviadores navais de A-4 KU "Skyhawk", feito que nos remeteu a uma comemoração naquele convés, como se tivéssemos ganho uma final de copa do mundo. Desafio vencido, agora viria o próximo. A aquisição do NAe São Paulo exigiria uma nova empreitada, pois este navio detinha características diferentes do Minas Gerais como a pista longitudinal maior, elevador lateral e não mais dentro da pista em ângulo, quatro cabos de parada em vez de seis, dimensões maiores do hangar, doutrina de CAV / Combate a





Incêndio de Aviação diferentes, duas catapultas, torre de controle acoplada ao passadiço, dentre outros aspectos.

Nesse momento iniciávamos tudo de novo, com objetivo semelhante ao primeiro, e novamente passamos pelas VSA e CIASA com alto grau de cobrança nos moldes do aplicado ao NAeL, com o detalhe de já termos operado as aeronaves no “Minas Gerais”. Isso nos proporcionou a possibilidade de poder aperfeiçoar alguns aspectos dos procedimentos nas operações.

O “Minas Gerais” não previa um programa de qualificação para guarnecimento das funções no Departamento de Aviação, mas apenas um adestramento de embarque, com a experiência de operar essas aeronaves. No NAe “São Paulo” foi criado tal programa, que continha uma qualificação geral de operador de convoo para todo pessoal do Departamento de Aviação e uma outra específica para a função que o militar exerceria nas operações aéreas. Conforme as comissões iam ocorrendo, estas qualificações eram atualizadas e modificadas no intuito de aperfeiçoá-las, com adestramentos teóricos, práticos, provas escritas e orais, bem como acompanhamento do adestrando como um “sombra” até que estivesse apto na função. Especial atenção foi empregada aos Marinheiros não especializados, a quem aplicávamos um estágio a bordo de EQMAN/CRACHE (praticamente um curso). O fato de não estarem familiarizados com o ambiente rude de um convés de voo e a sua pouca experiência de vida naval justificavam tal procedimento.

O esforço externo ao navio foi de substancial importância. Setores da Marinha comprometidos com a nossa missão de receber os AF-1, agora no convés de voo do NAe São Paulo, tais como ComemCh (Comando em Chefe da Esquadra), DAerM / SIPAAerM, ComForAerNav (Comando da Força Aeronaval), SIPAA-FORPER (Seção de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos do Comando da Força de Superfície), CAAML e CIAAN, foram alguns que contribuíram para o sucesso da nossa tarefa.

Depois de termos realizado todo o ciclo padrão de ações para operar as aeronaves no A-12, fomos coroados com o sucesso no recebimento dos AF-1 em 30 de julho de 2001 e lançamento em 01 de agosto

de 2001. O trabalho árduo e incessante nos fez lograr êxito, porém a necessidade de aperfeiçoamento em nossos procedimentos no convoo tornou-se uma constante. Algumas missões elevaram nosso nível de adestramento nesse tipo de operação embarcada, tais como: ESQUADREX, ADEREX, TROPICALEX e PASSEX com o USS *Ronald Reagan*, navio para o qual tive a oportunidade de ser enviado para intercâmbio e onde pude observar as operações de lançamento e recolhimento com aeronaves F/A-18 “*Super Hornet*”, C-2A “*Greyhound*”, SH-60 “*Seahawk*” e EA-6B “*Prowler*”. Foram conduzidos também exercícios de parada com barricada e combate a incêndio no convoo. A missão ARAEX destacou-se, em especial, pelo grande número de aeronaves a bordo, e talvez porque estivéssemos atingindo um nível muito bom de conhecimento e adestramento. Nessa comissão operamos com as aeronaves da ARA, “*Super Eten-dard*”, S-2T “*Turbo Tracker*”, SH-3 “*Sea King*”, “*Fennec*” e “*Alouette*” III, além de nossas próprias aeronaves. O convés de voo do A-12 permaneceu repleto de aviões e helicópteros.

Após a interrupção operativa do navio em 2005, ocorreu o meu desembarque para a Diretoria de Aeronáutica da Marinha, tendo sido direcionado para trabalhar no SIPAAerM. Assim, iniciei uma nova jornada, agora externa ao NAe. Nesta nova comissão, havia a necessidade de se contribuir para o retorno gradual das operações aéreas daquela belonave após os reparos necessários. Fui designado para fazer parte das Comitivas do CIASA pelo CAAML e das VSA pelo próprio SIPAAerM. Neste período (2007 a 2011) em determinada vistoria, constatamos que após a parada do meio e movimentações de pessoal, o navio detinha apenas 30% do pessoal que havia operado inicialmente no mar, fator que muito nos preocupou e nos fez recomendar ações a serem empregadas para mitigar este perigo. Ainda no escopo da desmobilização, tendo a Marinha anunciado que a aquisição de outro NAe ou Porta-helicópteros estaria na terceira opção de prioridades, é preciso refletir e empreender ações para que no futuro possamos galgar benefícios. A matéria publicada sobre o referido assunto no PPAA/2017 e a Recomendação de Segurança “Elaborar e encaminhar ao ComemCh uma proposta de treinamento a longo prazo, embarcado



em NAe, para a manutenção da capacidade de recolher, lançar e operar aeronaves de asa fixa a bordo, a fim de não perder os conhecimentos adquiridos até o momento pelo pessoal que guarnece as Estações do Convoo, Catapulta, Aparelho de Parada e da Torre de Controle” é muito oportuna, levando em consideração a atual conjuntura da baixa do serviço ativo do A-12. Assim, faz-se necessário obter o percentual de Oficiais e Praças, da ativa e da reserva, que operaram nossos navios aeródromos, para a futura implementação de um banco de dados. Complementando este cenário, o artigo “Luz de alerta no convoo” da Revista da Aviação Naval nº 70 (abril de 2009), contempla orientações que podem ser utilizadas neste mesmo processo, caso se concretize essa nova aquisição no futuro.

No presente artigo limitei o tema à preparação em convés de voo para o recebimento das aeronaves “Skyhawk”, mas não são menos importantes, as aeronaves de asas rotativas. Este segundo tema será objeto de pesquisa em outra oportunidade,

pois no atual contexto, temos novas aeronaves como os UH-15 “Super Cougar” e os SH-16 “Seahawk”, além das prováveis aquisições no projeto UHP e aeronaves KC-2 “Trader”, às quais merece ser dada importância devido à especificidade de sua operação a bordo de NAe. A operação aérea embarcada noturna, também requer uma abordagem diferenciada destacando outros aspectos ainda mais relevantes.

O desenvolvimento desse artigo possibilitou a análise da importância da contribuição do pessoal mais experiente nas atividades em convés de voo de Navio-Aeródromo, para que, em um futuro a médio ou longo prazo, tenhamos parâmetros para balizar e observar os resultados atingidos neste tipo de missão. Com estas informações será possível atingir o sucesso no cumprimento da missão de receber aeronaves de asa fixa, motores a reação, cumprindo sempre a doutrina de Segurança de Aviação da Marinha do Brasil, ou seja, preservando a vida humana e o nosso material.

thalesgroup.com/naval

Soluções marítimas

Estamos onde a Proteção e a Segurança são fundamentais

MISSÕES DE BUSCA E SALVAMENTO

MISSÕES HUMANITÁRIAS

PROJEÇÃO DE PODER

CONTROLE NO MAR

DESAFIOS NO POLICIAMENTO

Milhões de decisões críticas são tomadas todos os dias em segurança e proteção marítima. A Thales está no coração disto. Soluções confiáveis e utilizadas por mais de 50 marinhas, fornecemos aos tomadores de decisão a informação e o controle, o que eles precisam para tomarem decisões mais eficazes em ambientes críticos. Onde a segurança é crítica a qualquer momento e em qualquer lugar, a Thales faz a diferença.

Search: Thalesgroup



THALES
Together • Safer • Everywhere