

UM NAVIO-AERÓDROMO DE HELICÓPTEROS DE ASSALTO PARA A MARINHA DO BRASIL

EDUARDO ITALO PESCE^(*)
Professor

SUMÁRIO

Introdução
Identificação da necessidade
Características e desempenho
Possibilidades de emprego
Conclusão

INTRODUÇÃO

No século XXI, é cada vez maior a importância atribuída à capacidade de projeção do Poder Naval sobre terra, em operações de tipo expedicionário. Os navios de assalto anfíbio, assim como os navios-aeródromos (NAe), são unidades de maior valor (UMV) no âmbito de uma força naval. Estas classes de navios cons-

tituem "sistemas de arquitetura aberta", especialmente adequados às operações expedicionárias – nas quais a versatilidade e a adaptabilidade dos meios são essenciais.

Este artigo examina a possibilidade de obtenção de um navio-aeródromo de helicópteros de assalto (NAeHA) projetado e construído no País, para atender às necessidades específicas da Marinha do Brasil. O texto baseia-se em fontes e bibliografia

(*) Especialista em Relações Internacionais, professor no Centro de Produção da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (Cepuerj), colaborador permanente do Centro de Estudos Político-Estratégicos da Escola de Guerra Naval (CEPE/EGN) e membro associado do U.S. Naval Institute.

ostensivas ou em avaliações do autor. As opiniões e os conceitos são de caráter pessoal, não refletindo pontos de vista oficiais nem interesses comerciais.

IDENTIFICAÇÃO DA NECESSIDADE

Em 2001, a Marinha do Brasil finalmente substituiu seu primeiro (e até então único) navio-aeródromo por uma unidade maior e mais atualizada, quando o *NAe São Paulo* (A12), com 32.500 toneladas de deslocamento carregado, tomou o lugar do *Minas Gerais* (A11), um navio-aeródromo ligeiro (NAeL) de 19.900 t, pequeno e lento demais para operar com aviões de combate modernos.

O *NAe São Paulo* é capaz de desenvolver velocidades de até 32 nós e pode operar com até 38 aeronaves embarcadas (18 acomodadas no hangar e 20 estacionadas no convés de voo). Entretanto, é uma plataforma de custo operacional relativamente elevado – inclusive quanto ao consumo de óleo combustível. Este navio será

possivelmente substituído, depois de 2025, por uma unidade de construção nacional.

Após sua substituição pelo *São Paulo*, um dos destinos cogitados para o “velho *Minas*” foi a conversão em navio-aeródromo de helicópteros de assalto. Um NAeHA é basicamente um navio dotado de convão para lançamento e pouso de helicópteros, capaz de transportar tropa e equipamentos, desembarcados em vagas de assalto, com emprego do helitransporte.

O casco do ex-NAeL *Minas Gerais* acabou vendido como sucata e desmontado na

Índia. Entretanto, a idéia de um navio do tipo descrito acima continua válida – especialmente tendo em vista a importância crescente das operações expedicionárias de projeção de poder. Na prática, o Corpo de Fuzileiros Navais (CFN) é a única tropa expedicionária de pronto emprego (100% profissional) atualmente disponível no Brasil.

Nossa Esquadra conta atualmente com quatro navios para apoio a operações anfíbias: dois navios de desembarque-doca (NDD), o *Ceará* e o *Rio de Janeiro*, um navio de desembarque de carros de combate (NDCC), o *Mattoso Maia*, e um navio-transporte de tropas (NTTrT), o *Ary Parreiras*. Este último deverá ser substituído pelo NDCC *Garcia*

D'Ávila, adquirido à Grã-Bretanha.

Nos últimos anos, a falta de recursos no orçamento vem obrigando a Marinha do Brasil a reduzir a quantidade de dias de mar de seus navios e a limitar sua participação em exercícios com outras Marinhas. A escassez de recursos também forçou nossa Marinha a reduzir o número de aeronaves

mantidas em condições de voo.

A reversão deste quadro de dificuldades crônicas talvez só seja possível quando, no Brasil, o Orçamento da União se tornar impositivo, deixando de ser meramente autorizativo. Só assim será possível realizar investimentos de longo prazo em programas de modernização das Forças Armadas.

CARACTERÍSTICAS E DESEMPENHO

Os meios flutuantes de nossa Marinha devem ter as características de desempe-

Nos últimos anos, a falta de recursos no orçamento vem obrigando a Marinha do Brasil a reduzir a quantidade de dias de mar de seus navios e a limitar sua participação em exercícios com outras Marinhas

nho marinheiro e capacidade de permanência no mar, necessárias para operar em toda a extensão do Atlântico Sul. Devido à escassez de recursos, devem atender a requisitos técnicos e operativos e a critérios de eficácia e eficiência, que criam demandas aparentemente incompatíveis entre si.

Um NAEHA para a Marinha do Brasil deveria ser uma plataforma de custo relativamente modesto – caso contrário sua obtenção ficaria inviabilizada. Ao mesmo tempo, teria que ser plenamente capaz de desempenhar as missões para as quais fosse projetado – sem o que representaria um inútil desperdício de recursos.

Tais pressupostos permitem visualizar um navio de aproximadamente 14.000 t de deslocamento carregado, com cerca de 180 m de comprimento total, 30 m de boca máxima e 6,5 m de calado carregado. Este navio teria capacidade de emprego polivalente, sendo capaz de operar com helicópteros de grande e médio porte em quantidade razoável.

A fim de maximizar a capacidade de operação com meios aéreos, o NAEHA não seria dotado de doca para embarcações de desembarque. A capacidade máxima de pessoal a bordo seria de aproximadamente 900 oficiais e praças – estando aí incluídas a tripulação do navio, a tropa embarcada e as tripulações aéreas das aeronaves.

Como a Marinha do Brasil não dispõe de aeronaves STOVL (*Short Takeoff/Vertical Landing*), de decolagem curta e pouso vertical, o navio não seria equipado com rampa de decolagem *Ski-Jump* na proa – sendo otimizado para o emprego com aeronaves de asa rotativa.

Haveria dois elevadores laterais (a bom-bordo e a boreste) e pelo menos cinco *spots* para pouso e decolagem no convão. O hangar teria capacidade para cerca de 10 helicópteros de médio porte, podendo ser utilizado também para o transporte de viaturas terres-

tres – as quais seriam embarcadas e desembarcadas por meio de duas rampas *Roll-On-Roll-Off* (uma a boreste e outra a ré).

O NAEHA teria longa autonomia e velocidade máxima acima de 20 nós. Para propulsão e geração de energia elétrica, seriam utilizados motores diesel. O armamento defensivo incluiria sistemas de defesa de ponto (canhões antiaéreos e mísseis superfície-ar) e de guerra eletrônica (inclusive lançadores de *chaff*). A construção atenderia a todos os requisitos de segurança e normas de classificação para navios de emprego militar.

POSSIBILIDADES DE EMPREGO

O NAEHA estaria capacitado a operar como capitânia de uma Força-Tarefa Anfíbia (ForTarAnf). De acordo com o moderno conceito de “base no mar” (*sea basing*), poderia permanecer ao largo de um litoral por períodos relativamente prolongados, atuando como elemento de dissuasão ou de manobra. A tropa embarcada seria mantida em elevado estado de prontidão, podendo ser rapidamente desembarcada em caso de necessidade.

O navio poderia embarcar o Componente de Comando (CteC) e o Componente de Combate Aéreo (CteCA) de uma Unidade Anfíbia (UANf). Uma UANf é um Grupamento Operativo de Fuzileiros Navais (GptOpFuzNav) cujo Componente de Combate Terrestre (CCT) é nucleado num Batalhão de Infantaria de Fuzileiros Navais (BtlInfFuzNav), totalizando um efetivo de 800 a 2.200 militares.

O CteC de uma UANf é constituído por um destacamento do Comando da Tropa de Desembarque (CmdoTrDbq) e por destacamentos do Batalhão de Comando e Controle (BtlCmndoCt) e do Batalhão de Operações Especiais de Fuzileiros Navais (BtlOpEspFuzNav).

O CteCA de uma UAnf inclui um destacamento da Força Aeronaval (ForAerNav), com helicópteros dos 1^o e 2^o Esquadrões de Helicópteros de Emprego Geral (Esqd HU-1 e HU-2) e do 1^o Esquadrão de Helicópteros Anti-Submarino (Esqd HS-1). Inclui também um destacamento do Batalhão de Controle Aerotático e Defesa Antiaérea (BtlCtAetatDAAe), com destacamentos da Companhia de Controle Aerotático (CiaCtAetat) e da Bateria de Artilharia Antiaérea (BiaArtAAe).

Como alternativa, o NAeHA poderia transportar um Elemento Anfíbio (ElmAnf) completo, com o respectivo CteCA. Um ElmAnf é um GptOpFuzNav cujo CCT é nucleado numa Companhia de Fuzileiros Navais (CiaFuzNav), com efetivo total de 150 a 400 militares. Seu CteCA é composto por helicópteros dos Esqd HU-1 e HU-2 e por um pequeno destacamento do BtlCtAetatDAAe.

Quando não estivesse operando como capitânia de uma ForTarAnf, o NAeHA poderia ser empregado em outras missões como porta-helicópteros. Em operações de controle de área marítima, este navio poderia operar com um Grupo Aéreo Embarcado (GAE) constituído de helicópteros anti-submarino, de esclarecimento e ataque ou de contramedidas de guerra de minas.

O navio também poderia servir de base para operações especiais, embarcando um Grupo Especial de Retomada e Resgate (GERR) com os respectivos helicópteros. Em tal situação, a tropa e os meios aéreos embarcados seriam empregados em missões de retomada de instalações ou de resgate

de pessoas. Um exemplo seria o resgate de pilotos abatidos em território inimigo (Combat SAR).

Em missões de paz, sob os auspícios da Organização das Nações Unidas (ONU), um navio com tais características seria uma plataforma de comando e controle de valor inestimável. O NAeHA também poderia ser empregado em ações humanitárias, como as de evacuação de não-combatentes e as de assistência em caso de catástrofes naturais.

CONCLUSÃO

Um NAeHA para a Marinha do Brasil deveria ser um "sistema de arquitetura aberta", de custo relativamente modesto. Caso contrário, sua construção ficaria inviabilizada pela crônica escassez de recursos. Este navio seria uma plataforma simples e versátil, com capacidade polivalente, otimizada para operações com meios aéreos (helicópteros).

Além de atender às necessidades de nossa Marinha, tal projeto teria bom potencial de exportação. O projeto

básico do NAeHA poderia ser desenvolvido pelo Centro de Projetos Navais (CPN), e a construção seria provavelmente realizada no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ). A experiência adquirida seria essencial para o posterior desenvolvimento do projeto de um sucessor para o NAe São Paulo.

Na terminologia internacional, este navio seria um LPH. Sem dúvida, os navios porta-helicópteros dotados de doca para embarcações de desembarque (conhecidos como LHD) possuem maior capacidade.

Em missões de paz, sob os auspícios da Organização das Nações Unidas (ONU), um navio com tais características seria uma plataforma de comando e controle de valor inestimável

Entretanto, o elevado custo destas belonaves dificulta sua obtenção por Marinhas que dispõem de recursos orçamentários limitados.

A limitada capacidade de transporte de tropas e material de um navio de porte relativamente modesto não seria um problema – desde que este não fosse projetado para “fazer de tudo”. A tentativa de concentrar várias missões numa mesma plataforma nem sempre dá bom resultado. Quando o custo unitário de obtenção é um fator críti-

co, um grau maior de especialização dos meios é uma opção aceitável.

Equipado como capitânia de uma ForTarAnf, o NAEHA teria capacidade para transportar o CteC e o CteCA de uma UAnf. Como alternativa, poderia transportar um ElmAnf completo. Também poderia ser empregado como porta-helicópteros, em missões de controle de área marítima. Entretanto, sua missão básica seria transportar e desembarcar parte do efetivo de um GptOpFuzNav, com emprego do helitransporte.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS> / Navio-Aeródromo; Marinha do Brasil; Fuzileiros Navais; Aviação naval; Helicóptero;

BIBLIOGRAFIA

- BRASIL. Comando da Força de Fuzileiros da Esquadra. *Grupamentos Operativos de Fuzileiros Navais da Força de Fuzileiros da Esquadra*. Rio de Janeiro: ComFFE, 2003.
- _____. Presidência da República. *Decreto nº 5.484, de 30 de junho de 2005*. Aprova a Política de Defesa Nacional (PDN) e dá outras providências.
- FRIEDMAN, Norman. *Carrier Air Power*. New York: Rutledge Press, 1981.
- _____. *U.S. Aircraft Carriers: An Illustrated Design History*. Annapolis: Naval Institute Press, 1983.
- _____. *British Carrier Aviation: The Evolution of the Ships and their Aircraft*. Annapolis: Naval Institute Press, 1988.
- KREISHER, Otto. “Expeditionary Warfare Gaining New Emphasis.” *Naval Forces XXVII* (1): 28-34. Bonn, [Jan./Feb.] 2006.
- PESCE, Eduardo Italo. “Amazônia, Atlântico Sul e operações expedicionárias”. *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 24/01/2007, p. 2 (Opinião).
- _____. “Marinha oceânica para quê?” *Segurança & Defesa 23* (88): 38-44. Rio de Janeiro, [abr./jun.] 2007.
- _____. & CORRÊA, Ronaldo Leão. “Uma classe de navio-aeródromo para a Marinha do Brasil”. *Revista Marítima Brasileira 120* (4/6): 171-195. Rio de Janeiro, abr./jun. 2000.
- _____. & DA SILVA, Iberê Mariano. “Projeção de poder”. *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 07/12/2004, p. 2 (Opinião).

TEATRO NO MUSEU

O BRASIL E O MAR – A AMAZÔNIA AZUL

O que é o Poder Naval? Como utilizá-lo para exercer a persuasão a fim de que não seja necessário o uso da força na defesa dos interesses nacionais? O que é Zona Econômica Exclusiva? E Plataforma



Continental? Esses e outros questionamentos são respondidos de forma lúdica em *O Brasil e o mar – A Amazônia Azul*, em cartaz no Museu Naval.

Com bom humor e apostando em divertidos jogos com a platéia, um casal de apresentadores procura transmitir o encanto da carreira militar e mostrar a função da Marinha

nos tempos atuais, especialmente diante da mais nova conquista brasileira: A Amazônia Azul.

O espetáculo, ideal para crianças a partir de 7 anos, tem texto e direção de Dulce Bressane, sendo interpretada por Tatiana Refener e Fabinho D'Leis.



Agendamento para grupos: 2104-5506 Ramal 208 (Aline) ou 2104-6721 (Comandante Menegassi).