



A chegada dos UH-17 (H-135T3)

POR CAPITÃO DE FRAGATA LUIS FELIPE EVANGELISTA ARAUJO

“O Esquadrão HU-1 ingressa na era do glass cockpit”



A chegada de uma nova aeronave ao Esquadrão HU-1 deu-se em um momento propício. As antigas aeronaves AS-355F2 TwinStar Ecureil, Esquilos biturbina, designados na Marinha do Brasil como UH-13, já sofriam com as dificuldades logísticas normais para um modelo que remonta à década de 1980 e que utiliza uma configuração tão específica. Alertada sobre o problema, a Alta Administração Naval agiu no sentido de adquirir por oportunidade três aeronaves H-135T3, junto à Airbus Helicopters, com o objetivo principal de evitar uma lacuna nas operações aéreas embarcadas em proveito do Programa Antártico Brasileiro (PROANTAR).

Faz-se necessário, todavia, por dever de justiça, antes relembrar a história e mencionar a importância dos UH-13, ao longo de mais de 30 anos de bons serviços prestados à Marinha e à Aviação Naval.

Na primeira metade da década de 1980, identificou-se a necessidade de aquisição de helicópteros biturbina, visando sanar as deficiências de potência apresentadas pelos UH-2 Wasp e UH-12 Esquilo monoturbina, principalmente na execução das missões pertinentes ao PROANTAR, onde as inóspitas condições ambientais e meteorológicas exigiam uma aeronave bimotora.

Com base nesta demanda, a Diretoria de Aeronáutica da Marinha (DAerM) tratou de examinar as alternativas oferecidas pelos principais fabricantes. Uma vez que este processo transcorria em paralelo com a demanda de compra de um lote de helicópteros de porte médio, seria dada a preferência ao fabricante que pudesse fornecer aeronaves que atendessem às duas categorias. Em setembro de 1984, foi apresentado

o relatório final que apontava como candidato ideal para preencher a vaga de aeronave bimotora de emprego geral de pequeno porte, o modelo Aerospastiale AS-355F2. As negociações com o fabricante resultaram na assinatura de um contrato, em março de 1985, para a aquisição de um lote de helicópteros AS-332 Super Puma e dez AS-355F2.

Montadas inicialmente em Marignane (FRA), ao longo de 1986, as aeronaves AS-355F2 foram desmontadas e trasladadas ao Brasil em containers, por via marítima, chegando à Base Aérea Naval de São Pedro da Aldeia em carretas, onde foram remontadas por técnicos da Empresa Helibras.

Em junho de 1987, já faziam parte do inventário do Esquadrão HU-1, tendo sido rapidamente incorporadas e adaptadas à vasta gama de tarefas desta Unidade Aérea, além de permitirem o voo por instrumento e o esclarecimento radar, capacidades inexistentes até então.





FICHA TÉCNICA	
FÁBRICA	Airbus Helicopters
DESIGNAÇÃO	H-135
AUTONOMIA	02:40
MOTOR	Safran Arrius 2B2PLUS
TRIPULAÇÃO MÁXIMA	7 pessoas
PESO MÁX. DECOLAGEM	2980kg
COMBUSTÍVEL	Querosene de Aviação
COMPRIMENTO	10,20m
ENVERGADURA	12,26m
LARGURA	2,00m
ALTURA	3,51m
VELOCIDADE MÁXIMA	130kt
ALCANCE	332mn

EMPREGO
Operação com navios da Esquadra
Esclarecimento
Observação de Tiro Torpédico
Ligação e Observação
Fotografia e filmagem
Adestramento da EQMAN
Lançamento de paraquedistas
Transporte de carga interna e externa
Transporte de tropas
Transporte Administrativo
Evacuação Aeromédica
SAR (Socorro e Salvamento)



“Das várias missões desempenhadas com os UH-13, destaca-se aquela para qual ficariam vinculados até o presente ano, a Operação Antártica (OPERANTAR)”

Das várias missões desempenhadas com os UH-13, destaca-se aquela para qual ficariam vinculados até o presente ano, a Operação Antártica (OPERANTAR). Da OPERANTAR VI, de novembro de 1987 a abril de 1988, até a XXXVIII, a qual ocorrerá de outubro de 2019 a abril de 2020 e que será a última a ser realizada com os UH-13, serão 33 missões completas conduzidas com este modelo, em apoio à logística do PROANTAR e a vários projetos científicos.

A chegada dos novos H-135T3, já designados como UH-17, permitirá a continuidade do apoio aéreo àquela missão. Mais do que isso, o novo meio trará novas capacidades operacionais, dada sua cabine ampla e de fácil acesso, pelas portas laterais e bagageiro traseiro, maior MTOW (Maximum Take-Off Weight – peso máximo de decolagem), maior capacidade de carga do gancho, novos e mais confiáveis equipamentos aviônicos, entre outras melhorias.

Há, todavia, a necessidade de adequação, às novas aeronaves e suas especificidades, dos vários procedimentos executados a bordo dos navios antárticos, elaborados ao longo dos anos de operação no Continente Gelado. Este processo deverá ter início logo no regresso da OPERANTAR XXXVIII, a fim de que os testes e possíveis ajustes ocorram a tempo de surtirem efeito para a missão seguinte, e deve abranger tanto os navios, pela necessária familiarização de suas Equipes de Manobra e Crache (EQMAN), quanto o Destacamento Aéreo Embarcado (DAE), pelas prováveis diferenças na preparação para o voo. A OPERANTAR XXXIX, com saída prevista para outubro de 2020, será a primeira a utilizar os novos modelos.

Por outro viés, ressalta-se que as aeronaves UH-17 trarão importantes avanços tecnológicos e uma mudança na mentalidade de manutenção de aeronaves do Esquadrão HU-1, já que sua aquisição também foi contemplada com um Contrato de Suporte Logístico (CLS), fundamental para a manutenção de uma alta disponibilidade destes meios. Além disso, a inclusão do treinamento em um FTD (Flight Training Device – simulador de voo) dará aos pilotos os necessários conhecimentos não só das emergências previstas como das missões mais comuns desempenhadas com a aeronave.

Dotados de *glass cockpit*, os UH-17 demandarão dos pilotos do Esquadrão HU-1 um processo de adaptação não só ao novo modelo e suas capacidades como ao *scan* do painel e à interpretação das informações passadas pelos *displays* digitais. Essa transição deverá seguir protocolos focados no Fator Humano, na interação homem-máquina, e terá como meta mitigar os diversos perigos advindos do processo, tendo como especificidade o fato de que também haverá no Esquadrão aeronaves com painéis analógicos, os UH-12. É fato também que, se por um lado haverá tais dificuldades, por outro o Esquadrão terá uma aeronave com equipamentos novos e mais confiáveis para desempenhar suas tarefas, incluindo a retomada do voo por instrumentos, prejudicada pela baixa disponibilidade dos UH-13.

Como capacidades que serão incorporadas, pode-se considerar a possibilidade do uso de NVG (*Night Vision Goggles* - óculos de visão noturna), ampliando as oportunidades de emprego tático, junto à Esquadra e ao Corpo de Fuzileiros Navais, e a melhor qualidade nas EVAM, proporcionada pela aquisição de dois *kits* aeromédicos da Empresa Bucher Leichtbau, que permitirão o transporte de enfermos graves para centros hospitalares de maior capacidade.

Não há dúvidas que, por todas as qualidades anteriormente listadas, os novos UH-17 trarão um novo horizonte ao Esquadrão HU-1 e às gerações de pilotos que aqui estão e que ainda estão por chegar nesta Unidade Aérea. É um incentivo e a certeza de que teremos a continuidade de nossa Aviação Naval, representando a Marinha e o Brasil, no espaço aéreo antártico. 

