

Treinamento no Solo para Tripulações de Patrulha Marítima - Redução de custos e benefícios operacionais

Cap.-Av. Ângelo Damigo Tavares



1 - Introdução

Desde os primórdios de sua criação, a aviação de patrulha marítima tem se mostrado como importante meio de atuação da Força Aérea Brasileira na defesa da soberania do mar territorial, atuando em missões contra alvos de superfície e submersos.

Em seu batismo de fogo durante a Segunda Guerra, verificou-se a importância da proteção do tráfego de navios mercantes, das fronteiras marítimas e, por conseguinte, dos interesses nacionais frente a quaisquer ameaças procedentes do mar. Naquela ocasião, a atuação oportuna de uma tripulação bem treinada impediu a continuidade dos ataques aos comboios brasileiros por parte de submarinos dos países do Eixo.

A complexidade das missões aéreas de patrulha exige um elevado grau de treinamento das tripulações, conhecimento profundo das aeronaves, de seus sensores e de todas as táticas e técnicas a serem empregadas, a fim de se obter êxito no teatro de operações. Juntamente com a capacitação das equipagens de vôo supracitadas, a doutrina aérea e a perfeita coordenação entre pilotos, mecânicos e operadores de equipamentos especiais são fundamentais para que o sucesso seja atingido no decorrer de um conflito.

À medida que os recursos orçamentários têm sido diminuídos, há que se refletir a respeito de soluções cabíveis para se manter o nível de preparo desejado dos recursos humanos, uma vez que o treinamento não deve ter o padrão de qualidade reduzido.

2 - Panorama Atual

A aviação de patrulha tem recebido oficiais recém-transferidos do 1º/5º GAv., onde realizam a instrução básica em aeronaves bimotor e, eventualmente, graduados procedentes da Escola de Especialistas da

Aeronáutica ou de outras unidades. Entretanto, a especialização é iniciada com a chegada desses oficiais e sargentos nos esquadrões do Sétimo Grupo de Aviação, onde é ministrada a instrução teórica juntamente com a adaptação às aeronaves P-95 A/B. A fase inicial, denominada Programa de Formação Operacional Um, apenas prepara pilotos, mecânicos e operadores de equipamentos especiais para a simples operação da aeronave e seus sensores.

Uma vez concluída a fase inicial, inicia-se a seguinte, denominada Programa de Formação Operacional Dois, em que os tripulantes recebem instrução sobre táticas de emprego da plataforma aérea no teatro de operações, ou em missões de busca a embarcações ou naufragos.

É a partir dessa etapa que o treinamento se faz mais necessário. São realizados vôos específicos, com quantidade de horas pré-estabelecidas, alguns deles envolvendo embarcações de guerra em exercício, e os oficiais e graduados devem estar proficientes em sua capacitação técnico-profissional, de modo a obter sucesso nas ações sobre o mar. Seguem-se a essas fases os Programas de Manutenção e de Elevação Operacional, nos quais é continuada a progressão das equipagens.

O quantitativo de horas de ingerência direta das unidades aéreas (horas PIMO, como são referidas) vem sendo reduzido ano após ano, em virtude das restrições orçamentárias, o que afeta diretamente a formação dos militares e degrada a mencionada progressão, isto é, a seqüência de qualificações individuais que devem ser atingidas. Para atingir a plenitude de sua operacionalidade, o tempo mínimo necessário é aumentado, como resultado da escassez de missões em exercício, principalmente aquelas que envolvem meios navais da Marinha do Brasil.



3 - O Treinamento Hoje

A tripulação completa de uma aeronave de patrulha para as aeronaves P-95A/B consiste de seis militares, sendo dois pilotos, um mecânico de vôo, um coordenador tático e dois operadores especiais. O comandante da tripulação pode ser o primeiro piloto ou o coordenador tático, visto que ambos possuem a qualificação máxima, que é de primeiro piloto de patrulha. Na cena de ação, como é designada a área onde ocorre o envolvimento tático com outras unidades aéreas ou navais, as decisões finais quanto às táticas e técnicas a serem utilizadas são tomadas por ambos, em coordenação e assessorados pelos demais integrantes com funções a bordo. Essa coordenação, acompanhada do emprego correto dos conhecimentos teóricos, precisa ser realizada de forma ágil e precisa, para determinar a situação de vantagem perante o inimigo.

Uma maneira de se reduzir os custos, sem prejuízo para a formação dos recursos humanos, é a substituição de algumas missões por treinamentos realizados no solo, a serem executados nos moldes do que é feito em vôo. Essa prática gera significativa melhora no rendimento dos tripulantes no que tange aos procedimentos individuais e desenvolve a coordenação entre equipagens.

Vale ressaltar que as missões de solo das funções de bordo a serem realizadas são compatíveis entre si (por exemplo, missões de busca para pilotos e de patrulha para operadores de equipamentos especiais), o que torna oportuno o treinamento coletivo. Somente com duas das missões de vôo de cada equipagem transformadas em treinamento nos módulos de solo, reduziria-se significativamente a necessidade de horas de vôo para a formação operacional. Idêntico raciocínio pode ser aplicado aos Programas de Manutenção e Elevação Operacional na

fase de missões de mar, os quais possuem missões similares em seus conteúdos.

4 - Os Módulos de Treinamento

Para se desenvolver a atividade proposta, é necessária a ambientação das estações, denominadas módulos, em local climatizado, a fim de prover condições adequadas aos equipamentos de informática. É importante serem dispostas como apresentadas dentro das aeronaves, funcionando o espaço físico com uma configuração semelhante à disposição interior do avião, e os postos sendo dotados com capacidade de comunicação entre si. Isso permite que todas as etapas da missão sejam executadas, inclusive os procedimentos de fraseologia e a seqüência de inspeções.

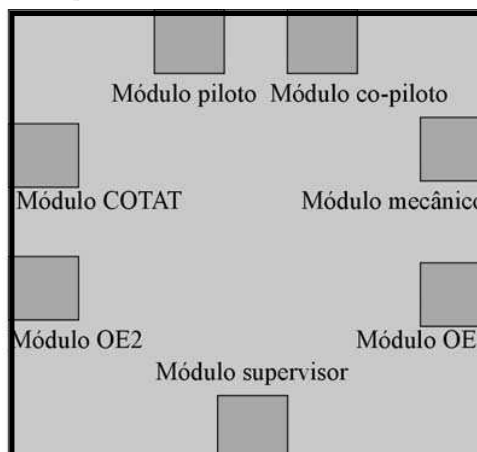


Fig. 4-1: Disposição da sala de aula

Cada módulo deve ser provido de um microcomputador tipo PC ou similar, com processador Pentium (no mínimo) e sistema operacional *Windows* 95 ou superior. Todos os módulos são ligados entre si através de rede, de forma que o ocupante desenvolva suas ações por intermédio de comandos no teclado, e que uma estação, operada por um instrutor qualificado primeiro piloto de patrulha, supervise as demais.



A representação em tela de monitor deve ser compatível com o posto funcional, de forma que aos pilotos e ao operador especial número dois (OE2) seja mostrada a área de operações, como o é nas cartas de navegação de patrulha; aos mecânicos sejam apresentados os instrumentos do painel; ao COTAT e ao operador especial número um (OE1) sejam mantidas as representações do projeto SITRAM (imagens dos sensores de bordo em operação). No posto do OE2, devem ser apresentadas imagens de embarcações, nos diversos ângulos e em curtos intervalos de tempo, visando ao aprimoramento da identificação de navios de guerra e mercantes.

Em relação ao apoio técnico, integrantes dos Institutos de Proteção ao Voo, de Estudos Avançados e do Centro Tecnológico da Aeronáutica podem efetuar a instalação dos equipamentos, assessorados por militares da II FAe e de suas unidades de patrulha subordinadas, quanto às necessidades inerentes à operacionalidade e às características da aeronave.

Aos esquadrões de patrulha cabe propor, também, o preparo das Ordens de Instrução, as quais devem ser incluídas nos PIMO respectivos, de forma a serem aprovadas e inseridas no POP pela Segunda Força Aérea.

5 - Conclusão

É perceptível a importância desse treinamento para a aviação de patrulha e de sua inclusão nos programas de instrução, a fim de melhorar a capacitação operacional das equipagens de combate e reduzir custos, pautando as ações na economicidade de recursos e meios.

A maior riqueza da instituição são seus homens que, sem capacitação técnica e operacional, não terão plena capacidade de empregar adequadamente armas e sensores e, por conseguinte, terão poucas chances de sobrevivência no teatro de operações marítimo.



REFERÊNCIAS

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Quarto Esquadrão do Sétimo Grupo de Aviação. Proposta do Programa de Instrução e Manutenção Operacional. Rio de Janeiro, 2002.

_____. Segunda Força Aérea. Programa Trabalho Anual. Rio de Janeiro, 2002. (ICA 19-15).

_____. Ministério da Aeronáutica. Estado Maior da Aeronáutica. Doutrina Básica da FAB. Brasília, 1997. (DMA 1-1).

_____. Primeiro Grupo de Aviação Embarcada. Manual de patrulha anti-submarino. Rio de Janeiro, 1983.

_____. Segunda Força Aérea. Programa de Instrução e Manutenção Operacional. Rio de Janeiro, 1994. (IC 315/A3).

