

Formação Básica dos Fator de Disponibilidade

Cap.-Av. Emilio Carlos Ambrogy

1 - Ambiente de Operação e Meios Aéreos

1.1 Histórico

"A o longo da história, o processo de desenvolvimento da Amazônia foi caracterizado pelo ritmo irregular de sua colonização, fruto de ciclos exploratórios, passando pelos grandes projetos, chegando-se ao garimpo e, finalmente, às concentrações urbanas em torno das instalações industriais.

As conseqüências da ocupação desordenada e da exploração não planejada

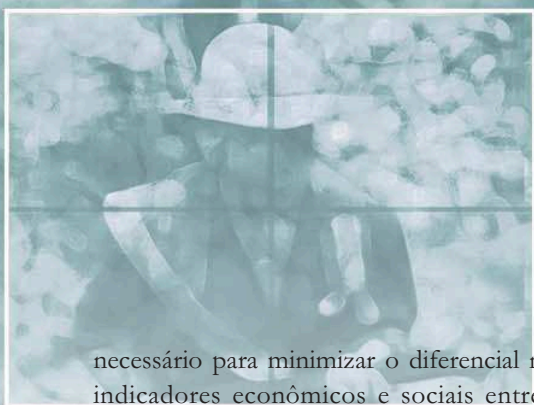
refletiram-se em ações predatórias, agressões ao meio ambiente, falta de efetivo controle das fronteiras, exploração clandestina dos recursos minerais e naturais, incremento dos ilícitos de toda ordem, em especial do narcotráfico e do contrabando, gerando riscos, inclusive à soberania do País sobre a região.

Tornou-se urgente buscar soluções para corrigir a incapacidade dos órgãos públicos em compreender e gerir tais problemas. O fortalecimento da presença do Estado fez-se



OS

Pilotos de R-99



necessário para minimizar o diferencial nos indicadores econômicos e sociais entre o restante do Brasil e a Amazônia.

Desse cenário, nasceu o SIPAM, que terá no SIVAM a infra-estrutura que permitirá sua atuação. Esse projeto, traduzindo as preocupações governamentais quanto ao destino da Amazônia, propôs mecanismos que permitirão desvendar a realidade da região e facilitar a atuação integrada e coordenada do governo e da sociedade na busca dos melhores e mais justos caminhos

para o povo amazônico e para o futuro do Brasil.

Assim, vislumbrou-se a necessidade de expandir e aprimorar meios de comunicação, incrementar meios de vigilância aérea, obter dados e produzir informações atualizadas, integrar órgãos e racionalizar a aplicação dos recursos disponíveis, visando a tornar efetiva a ação do governo e criar condições para melhorar a qualidade de vida dos brasileiros que desbravam e habitam aquela região.”¹

¹ DMA 400-15



Nesse contexto, a aquisição de aeronaves de vigilância e sensoriamento remoto, além de representar um expressivo salto tecnológico e operacional para a Aeronáutica, proporcionará os meios necessários para que a Amazônia tenha a atenção merecida e, constitucionalmente, garantida pelas Forças Armadas.

1.2 As Aeronaves

1.2.1 Aeronave R-99A

Derivada da aeronave ERJ-145, o R-99A executará, primariamente, a missão de controle e alarme em voo, sendo equipada com o sistema ERIEYE, composto de radar primário e secundário de vigilância aérea, três consoles de operação e *software* para defesa aérea com capacidade de planejamento e avaliação de missão a partir do solo. Inclui outros equipamentos que lhe proporcionam capacidade para realizar SIGINT (Inteligência de Sinais) e conectar-se com outras aeronaves ou estações de superfície para a transmissão de dados e imagem radar (data-link).

1.2.2 Aeronave R-99B

Derivada da aeronave ERJ-145, o R-99B executará, primariamente, a missão de sensoriamento remoto. Produzirá imagens radar e termais, através da utilização de Radar de Abertura Sintética (SAR), Scanner Multiespectral (MSS) e equipamento FLIR acoplado a uma potente câmera de vídeo.

A aeronave terá três consoles, incluindo equipamentos que lhe proporcionarão capacidade de conectar-se a outras aeronaves ou estações de superfície para transmissão de dados e imagens radar (data-link).

2 - Formação de Pilotos

2.1 Formação do Grupo Inicial

O grupo inicial designado para integrar o quadro de tripulantes do 2º/6º GAV reuniu

aviadores das mais diversas especialidades – Caça, Transporte, Ataque, Patrulha e Asas Rotativas – com experiências entre 1.300 e 4.000 horas de voo e doutrinas bastante diferentes. Alguns pilotos nunca haviam voado aeronaves a reação; outros jamais haviam composto tripulação mista e desconheciam a doutrina de cabine.

O processo de formação iniciou-se com a instrução teórica da aeronave, ministrada na EMBRAER. A seguir, os pilotos realizaram uma rápida adaptação à cabine nas aeronaves da RIO-SUL, a fim de passarem à próxima etapa do programa de treinamento: o simulador de voo.

Essa fase constou de quarenta horas de treinamento de procedimentos normais e de emergências, além da assimilação da doutrina de voo empregada por aquela empresa, visando à preparação dos pilotos para o treinamento em rota.

Antes da etapa final, os pilotos realizaram dois vôos de adaptação à aeronave na EMBRAER, tornando-se preparados para iniciar a instrução prática propriamente dita: o voo em rota.

2.2 A Instrução Aérea na Rio-Sul

A parceria entre o COMAER e a RIO-SUL contemplava 2.220 horas de instrução.

Inicialmente, os pilotos foram divididos em dois subgrupos. Os seis mais antigos voariam 250 horas, a fim de tornarem-se instrutores na aeronave. Os restantes, voariam 120 horas, capacitando-se como pilotos operacionais.

Nessa fase, tiveram oportunidade de voar com experientes profissionais que perfaziam mais de 2.000 horas de voo na aeronave e mais de 6.000 horas totais.

A variedade de rotas e a execução de procedimentos em diferentes localidades logo capacitou os aviadores do 2º/6º GAV na



operação dos modernos equipamentos de navegação e vôo automático.

Outro aspecto a ser ressaltado foi a curta duração das etapas, em torno de 50 minutos, possibilitando o treinamento de grande número de aproximações e pousos, fase bastante crítica nesse tipo de aeronave, devido a suas características aerodinâmicas.

Dessa forma, o primeiro grupo de pilotos rapidamente tornou-se apto a receber e operar os R-99 com toda a segurança.

2.3 Preocupação com a Formação dos Novos Pilotos

Caso a formação inicial dos novos aviadores destinados ao esquadrão seja feita nas próprias aeronaves do 2º/6º GAV, três aspectos devem ser considerados:

1º - as aeronaves possuem características aerodinâmicas bastante particulares, além da grande sensibilidade dos equipamentos embarcados. Na fase inicial de formação, pousos e decolagens são treinados em quantidade. Por mais preparados que estejam os instrutores, a inexperiência dos alunos poderá causar danos à aeronave, indisponibilizando-a para sua missão-fim;

2º - a urgência e a necessidade da presença constante dos R-99 na Amazônia não permitirão que as aeronaves permaneçam exclusivamente disponíveis para a instrução; e

3º - as aeronaves foram concebidas para vôos de grande duração. A realização de vôos curtos na fase de instrução básica, com grande número de ciclos, poderia diminuir a vida em fadiga das mesmas.

3 - Formação dos Novos Pilotos

3.1 Experiência da Aviação de Patrulha

Entre 1994 e 1999, o CATRE deixou de ministrar instrução no Bandeirante. Os Esquadrões de Patrulha, devido às características aerodinâmicas do P-95, busca-

ram manter suas aeronaves disponíveis e exclusivamente dedicadas ao cumprimento de sua missão, destinando seus novos pilotos aos ETA, onde a formação básica foi realizada com pleno sucesso.

3.2 Primeiro Momento – Manutenção da Instrução na Rio-Sul

Seguindo o exemplo da Patrulha e aproveitando o bom relacionamento e experiência acumulada na formação do primeiro grupo de pilotos, a fase inicial de instrução dos novos alunos seria, ainda, realizada na RIO-SUL. Isso devido à imediata necessidade de se adestrar os oficiais aviadores transferidos em 2001, sem curso da aeronave ERJ-145, na operação dos R-99.

Esse treinamento abrangeria um total de quarenta horas de vôo - suficientes para a familiarização com o equipamento e suas características - o que poderia ser cumprido em dois meses.

Além disso, a curta duração das etapas proporcionaria adequado treinamento de aproximações e pousos, o que, devido à grande duração das missões previstas para o 2º/6º GAV – por volta de seis a sete horas de vôo - seria impossível.

3.3 Segundo Momento – Aquisição de Aeronaves ERJ-135

Visando a atender uma necessidade do COMAER no que se refere à dotação de uma aeronave para a substituição dos antigos HS-125 do GTE e aproveitando o momento em que se inicia a modernização da frota, poder-se-ia adquirir aeronaves ERJ-135 para aquele esquadrão.

Adquiridas e implantadas, estas seriam, num segundo momento, também utilizadas na instrução inicial dos pilotos de R-99, a qual seria realizada pelo próprio GTE.

Vale ressaltar que, devido à proximidade entre Anápolis e Brasília, sedes do 2º/6º GAV



e do GTE, respectivamente, a instrução não prejudicaria o cumprimento das missões atribuídas a este esquadrão, caso as mesmas fossem realizadas naquela cidade goiana.

Outro importante fator seria sua menor duração se comparada à instrução na RIO-SUL, uma vez que o treinamento de aproximações e pousos poderia ser realizado em missões exclusivamente dedicadas a esse fim.

A instrução em rota, para familiarização com os equipamentos de navegação e vôo automático, poderia ser realizada em aproveitamento das missões do próprio GTE ou, ainda, durante as missões do 2º/6º GAV.

Portanto, a proposta de manter a formação básica dos pilotos do 2º/6º GAV, sem a utilização das aeronaves R-99, vem a ser solução para a preservação da disponibilidade das mesmas.

4 - Conclusão

Não restam dúvidas quanto à importância de se exercer o efetivo controle sobre a Amazônia, através do conhecimento de seu potencial, vigilância da região e combate às forças contrárias aos interesses nacionais, a fim de se manter a soberania sobre aquele território.

Neste trabalho, tratou-se do processo de instrução do grupo inicial de aviadores, mostrando detalhes de sua formação e chamando a atenção para os problemas a serem enfrentados, caso a futura formação de pilotos seja realizada nos R-99.

Após citar um exemplo de sucesso na instrução aérea realizada na Patrulha, apresentou-se, em dois momentos, como a formação básica dos novos pilotos de R-99 pode ser realizada.

Se a proposta apresentada for efetivada, a formação básica dos futuros pilotos do 2º/6º GAV não comprometerá a disponibilidade daquelas aeronaves. Dessa forma, as

mesmas atenderão ao anseio nacional de soberania sobre a Amazônia, cumprindo, assim, a importante e sublime missão para a qual foram concebidas.

“Não há nada mais difícil de se conseguir, mais perigoso de se conduzir ou de êxito mais incerto do que liderar a introdução de uma nova ordem de coisas.”

Maquiavel

REFERÊNCIAS

1. BRASIL. Ministério da Aeronáutica. Comando Geral do Ar. Plano Setorial do COMGAR para a Implantação das Aeronaves R-99A e R-99B. Brasília, 1999 (DMA 400-15).
2. BRASIL. Ministério da Aeronáutica. Estado Maior da Aeronáutica. Implantação das Aeronaves R-99 A e R-99B. Brasília, 1998. (DMA 55-27).
3. VALADARES, Saulo do A. Instrução de C-95 – Formação Padronizada. Rio de Janeiro: EAOAR, 1995 (monografia).
4. VALENTE, Eduardo. Anápolis Urgente! – Tudo pronto para a entrada em serviço dos R-99 da FAB. Rio de Janeiro: Revista Força Aérea, n.22, p.70-75, mar.2001.

