

Revista da

Aviação Naval

Revista Informativa de Segurança de Aviação - Dezembro/2014 • Ano 45 • Nº 75



É possível avaliar a efetividade do treinamento em CRM?

Automação dos cockpits - um novo desafio para a Aviação Naval

Fator Humano na operação de aeronaves remotamente pilotadas

Novas perspectivas na seleção de pilotos militares

ARP-E: Uma nova realidade na Marinha do Brasil

Bolinha, trem, passo e gancho



ARP-E:

Uma nova realidade na Marinha do Brasil

POR CAPITÃO-DE-CORVETA DAVI MANOEL GOMES RIBEIRO - NPAOC APA

“Em comparação com as aeronaves pilotadas, a utilização da ARP propicia algumas vantagens que a coloca como uma excelente opção em uso embarcado.”

Em 2014, a Marinha do Brasil (MB) deu um salto significativo no uso, em operações no mar, do binômio Navio-Aeronave Remotamente Pilotada Embarcada (ARP-E).

Depois de uma triagem minuciosa, foram selecionados dois sistemas de ARP-E para realização de testes a partir de navios, com lançamento e recolhimento. Caso sejam efetivamente adquiridos, esses ARP-E poderão ser inicialmente utilizados em missões de esclarecimento.

Sendo assim, o NPaOc “Apa” foi utilizado como plataforma para demonstração, em alto-mar, da ARP-E “SCAN EAGLE”, da *Insitu-Boeing*, e “CAMCOPTER” S-100, da *Shiebel-Selex*, nos períodos de 17 a 19 de fevereiro e 2 a 5 de julho de 2014, respectivamente, na costa de Arraial do Cabo, na Região dos Lagos Fluminense.

Essas ações tiveram como propósito permitir o levantamento dos dados operacionais desses dois ARP-E para subsidiar a consolidação dos requisitos para sua obtenção, tendo a Diretoria de Aeronáutica da Marinha (DAerM) capitaneado todo o processo, do início do planejamento até a execução, a fim de definir o sistema de ARP-E que poderá ser utilizado pelos nossos meios navais no futuro.

Devido à sinergia proporcionada pelos aspectos de inovação tecnológica, de desenvolvimento de sistemas, dos novos conceitos operacionais e da adaptação organizacional, a implantação desse equipamento a bordo dos navios da MB poderá representar uma quebra de paradigmas, tornando-se importante fonte de dados para identificação de alvos não colaborativos em missões de patrulha. Esse novo meio poderá aumentar a eficiência dessa atividade, em face de sua maior capacidade de permanência e velocidade em missões de esclarecimento.

Dessa forma, o ARP-E elevará, de forma significativa, a capacidade de comando e controle dos navios, aumentando, sobremaneira, a consciência situacional marítima para a patrulha naval.

Em comparação com as aeronaves pilotadas, a utilização da ARP-E propicia algumas vantagens que a coloca como uma excelente opção em uso embarcado.

No tocante à segurança de aviação, seu emprego em missões de esclarecimento, em substituição às aeronaves convencionais, teria como principal vantagem a eliminação do risco à vida dos pilotos, cuja formação é bastante onerosa, e cujas perdas trazem impactos negativos na sociedade e





no moral dos tripulantes a bordo.

Outra vantagem da ARP-E, em relação às atuais aeronaves orgânicas, é sua capacidade de permanecer por prolongados períodos em voo. As características tecnológicas desse equipamento, principalmente quanto à autonomia, à versatilidade de emprego e ao seu custo, em relação ao binômio navio-aeronave, têm despertado a atenção para a possibilidade de esse equipamento complementar os atuais meios aeronavais.

A utilização da ARP-E é também proveitosa ao proporcionar, em média, baixo custo de aquisição e manutenção, se a compararmos com os elevados custos requeridos pelos diversos modelos de aeronaves que equipam nossos atuais esquadrões aeronavais.

Outro custo indireto relacionado é o da formação de pilotos, basicamente em função da necessidade de manutenção das aeronaves e do combustível empregado. Futuramente, respaldada por legislação pertinente, a qualificação específica de pilotos de ARP-E poderá trazer uma grande redução desses custos, pois o piloto receberá treinamento quase que totalmente em simuladores de voo e em computadores.

Ademais, em razão de suas reduzidas assinaturas radar e térmica, pode-se considerar como benefício a dificuldade de detecção e interceptação pelos meios navais, principalmente os modelos menores e de menor autonomia.

Por ser um meio dotado de tecnologia avançada, vislumbra-se que a operação dos ARP-E nos meios navais exigirá uma adaptação de doutrinas e procedimentos, em curto espaço de tempo, pelos diversos setores da MB envolvidos, de forma a assegurar a condução satisfatória e segura desses equipamentos.

Nesse ínterim, podem-se priorizar alguns aspectos como: local de acondicionamento e manu-

tenção das ARP-E, procedimento de qualificação e manutenção de pessoal e guarnecimento dos meios para operação com ARP-E.

No que se refere ao acondicionamento e manutenção do ARP-E e procedimento de qualificação de pessoal, uma das possibilidades seria a concentração de todos os ARP-E em um esquadrão específico para esse fim, de modo que todas as etapas atinentes a essas atividades pudessem ser gerenciadas de forma única, facilitando o embarque nos meios.

Com relação ao guarnecimento a bordo, por ocasião da demonstração dos dois modelos de ARP-E, verificou-se uma menor necessidade de integrantes para a Equipe de Manobra e Crache, em sua operação em convoos. Considerando-se o guarnecimento em sistema de rodízio, isso acarretaria uma redução na jornada de atividades aéreas dos militares qualificados para essa equipe, o que concorreria para uma maior prevenção de ocorrências aeronáuticas.

Com o sucesso obtido nas demonstrações realizadas, pode-se considerar que a operação das ARP-E já é uma realidade na MB.

Contudo, o rompimento de paradigmas proporcionado pelo acesso a tecnologias no estado da arte, incorporadas nesses equipamentos, irá impor maiores desafios a serem vencidos para a manutenção de um ambiente seguro na condução de operações aéreas em nossos meios navais. ✨

“Com o sucesso obtido nas demonstrações realizadas, pode-se considerar que a operação das ARP já é uma realidade na MB.”