



Por Luiz Padilha

Exclusivo

O Defesa Aérea & Naval embarcou no Porta Helicópteros Multipropósito *Atlântico* (A 140), na base naval de Devonport em 31/07/2018 para realizar a primeira parte da viagem do navio para o Brasil. A viagem, realizada entre as cidades de Plymouth na Inglaterra e Lisboa, Portugal, transcorreu normalmente, afinal, o navio está em excelentes condições, condições essas, atestadas pelo desempenho do mesmo durante o FOST "Flag Officer Sea Training".

O PHM *Atlântico* está neste momento em viagem para a cidade do Rio de Janeiro, porém, antes de entrar na Baía de Guanabara, deverá realizar a Verificação de Segurança de Aviação - VSA Dinâmica, entre as cidades de Cabo frio e Arraial do Cabo - RJ, com os esquadrões que irão operar normalmente no navio durante as operações, HS-1, HU-2 e HU-1.

Nossos leitores estão ávidos por mais informações e imagens do interior do navio. Aos poucos iremos disponibilizar o material desta viagem. Abaixo nossa entrevista com o comandante do PHM *Atlântico*, Capitão de Mar e Guerra Giovani Corrêa.



DAN - Nossa primeira pergunta é com relação a retirada do CIWS - (Close-In Weapon System) Phalanx. Existe previsão para substituir os Phalanx?

CMG Giovani - O estudo de como será composto o Sistema de Defesa de Ponto do navio será conduzido pela Diretoria de Sistemas de Armas da Marinha. Não possuo os dados sobre seu andamento.

DAN - O navio traz uma série de novos equipamentos. Como foi a preparação do pessoal, tanto para operar como para mante-los?

CMG Giovani - A preparação da tripulação brasileira foi realizada em várias etapas. Em janeiro, fase preliminar ao recebimento, 38 militares do primeiro grupo, entre Oficiais e Praças, foram destacados, por um período de quinze dias, na comissão "Aviation Training", última do navio sob bandeira inglesa. Nesta ocasião, foi possível acompanhar o aproveitamento das diversas capacidades do navio e compreender a organização administrativa e de combate utilizada pela Marinha do Reino Unido.

O recebimento do navio iniciou-se em 26 de fevereiro com a chegada do primeiro Grupo no Reino Unido e foi encerrado em 1 de agosto, com o suspender para a travessia ao Brasil. Neste período, a tripulação brasileira passou por um intenso programa de preparação, composto das seguintes atividades:

a) Adestramentos internos dos diversos equipamentos e sistemas conduzidos pela tripulação inglesa, que foi chamado de familiarização;

b) Treinamento de equipes para Combate a Incêndios e Alagamentos e situações de emergência em sistemas de máquinas;

c) Cursos com os fabricantes de equipamentos (Radares, Sistema de Combate, motores de propulsão e de geração de energia, Sistema de Armas, Sistema de Comunicações, Sistemas de Navegação, equipamento auxiliares do Sistema de Máquinas, Lancha e Embarcações de Desembarque, dentre outros);

d) Exercícios nos simuladores disponíveis nos Centros de Instrução da Marinha do Reino Unido;

e) Treinamento das equipes do convoo e;

f) Adestramento com o Centro de Instrução "Flag Officer Sea Training".

DAN - Como é feito o processo de cadastramento dos novos equipamentos no sistema de sobressalentes da MB?

CMG Giovani - O processo de cadastramento é realizado pelas Diretorias Especializadas da Marinha com base nos manuais dos fabricantes.

DAN - Como está o preparo das equipes?

CMG Giovani - A preparação no Reino Unido teve como propósito principal adestrar as equipes para a condução segura do navio para a travessia do Reino Unido ao Brasil e início de suas operações. Após a chegada ao Brasil, a tripulação passará por um programa completo de treinamentos para a elevação do nível operacional do navio e utilização plena de suas capacidades.

DAN - Há uma diferença substancial na operação das equipes de convoo do navio para o NAE São Paulo?

CMG Giovani - As maiores diferenças são a inexistência de catapultas e de aparelho de parada de aviões, o que torna a operação mais simples que a do NAE *São Paulo*. O PHM *Atlântico* foi projetado para operar com tripulação reduzida e o Grupo de Recebimento traz as experiências colhidas com a Marinha do Reino Unido para contribuir com o aperfeiçoamento da doutrina de operações aéreas da MB.

DAN - Quando o navio foi adquirido, nas comunidades da internet no Brasil que se interessam por Defesa, o assunto principal foi projeção de poder e operação com os Fuzileiros Navais. Mas o navio vai fazer muito mais. O senhor poderia discorrer sobre o assunto?

CMG Giovani - O navio pode contribuir para todas as quatro Tarefas Básicas do Poder Naval: Controle de Áreas Marítimas, Negação do uso do mar, Projeção de Poder sobre Terra e Dissuasão.

Ele pode ser empregado nas seguintes operações:

- *Operações de Ataque;*
- *Operações Antissubmarino;*
- *Operações Anfíbias;*
- *Operações de Esclarecimento;*
- *Apoio a Operações Especiais;*
- *Apoio a Operações de Busca e Resgate em Combate ou Combate SAR; e*
- *Operação de Defesa de Ilhas e Arquipélagos Oceânicos.*

Há de se considerar ainda a operação com Veículos Aéreos Não Tripulados (VANTs), e com aeronaves da FAB e do EB, um novo e importante passo para o incremento da interoperabilidade entre as Forças Armadas.

Por possuir elevadas autonomia, capacidade de detecção e Comando e Controle, o navio exercerá importante protagonismo

na manutenção da segurança do Atlântico Sul, protegendo nossas riquezas e garantindo o desenvolvimento das inúmeras atividades oceânicas que movimentam a economia do país.

DAN - O navio volta com alguma aeronave Super Lynx modernizada do esquadrão HA-1?

CMG Giovanni - O navio não trará nenhum Super Lynx modernizado na travessia ao Brasil.

DAN - Já estão programadas a VSA e a CIASA do navio? Pode explicar para nossos leitores o que são e a importância para o navio destas inspeções.

CMG Giovanni - A VSA (Vistoria de Segurança da Aviação) será realizada em várias etapas, conforme o navio ascender de nível operacional. A primeira ocorreu nos dias 26 e 27 de julho, com o navio atracado na Base Naval de Devonport, Plymouth-UK, em que foram verificados equipamentos, equipagens, certificados, procedimentos operacionais e nível de adestramento da tripulação. A segunda, à ser realizada em 22 e 23 de agosto, nas proximidades da BAeNSPA, prevê a realização de diversos pousos e decolagens de três tipos de aeronaves (Esquilo, Super Cougar e Seahawk), além da simulação de situações de emergência. Posteriormente, o navio passará por outras VSA para operações mais complexas com aeronaves, como pouso noturno, operação simultânea de aeronaves, pouso com óculos de visão noturna, entre outras.

Após a chegada ao Rio de Janeiro, o navio também passará por um CIASA, com duração aproximada de dois meses, para elevar a capacidade da tripulação em operar até o nível de Força-Tarefa.

DAN - O navio vai adaptar a tabela mestra, o guarnecimento das estações, a organização de combate, para uma doutrina brasileira ou vai usar a inglesa?

CMG Giovanni - A tabela mestra, bem como as organizações administrativa e de combate do navio foram estruturadas com base na doutrina brasileira, mantendo o reduzido número de tripulantes empregado pelos ingleses.

DAN - Sobre o período de reparos na Inglaterra, o que foi feito? Como se encontrava o navio na chegada da tripulação brasileira?

CMG Giovanni - O navio encontrava-se em excelente estado de conservação, uma vez que na chegada da tripulação brasileira, ele ainda era o Navio-Capitânia da Esquadra inglesa. O período de manutenção abrangeu os serviços previstos para a docagem do navio (substituição de válvulas de fundo e de costado, inspeção dos hélices e dos mancais da linha de eixo, limpeza e pintura das obras vivas, inspeção de caixas de mar, etc.), bem como a revisão dos motores de propulsão e de geração de energia, das EDVP e lancha Pacific, bombas e sistemas auxiliares, radares, Sistema de Combate, Sistema de Armas, Sistemas de Aviação, inspeção estrutural do convoo, teste das búrcas, dentre outros.

DAN - Que novidades em termos materiais o navio traz para a MB?

CMG Giovanni - Como novidades, em termos de materiais, o navio traz o Radar 997, as quatro Embarcações de Desembarque de Viaturas e Pessoal e o Sistema de Combate LPH CMS.

DAN - O convoo do navio teria condições de receber uma aeronave VSTOL?

CMG Giovanni - O navio não foi projetado para receber aeronaves VSTOL. Entretanto, ele pode operar com aeronaves

Osprey MV-22, no modo helicóptero (somente vertical - VTOL).

DAN - Além do CIWS Phalanx, o que mais foi retirado pelos ingleses? Como a MB vai substituir o que foi retirado?

CMG Giovani - Foram retirados os equipamentos de uso exclusivo do Reino Unido ou da OTAN como Links 11 e 16, Despistadores, Sonar rebocado, Sistema de Comunicações com os Royal Marines e MAGE.

DAN - Como o senhor avalia, após a manutenção do navio feita na Inglaterra, a capacidade do AMRJ de mantê-lo operando no Brasil? Será feito algum contrato de suporte logístico com empresas inglesas?

CMG Giovani - Considero que a Marinha possui plena capacidade de manter o navio com suas estruturas industriais e de engenharia, uma vez que a maioria dos sistemas do navio é simples e similar a dos demais navios de origem inglesa que possuímos, por uma questão de padronização da Marinha do Reino Unido. Poderemos contar ainda, com a participação das Empresas Estratégicas de Defesa que, ao longo dos anos, desenvolveram sua expertise e confiabilidade na prestação de bons serviços para as Forças Armadas.

DAN - Foram mantidos os sistemas de comunicação satélite, o MAGE, o sistema de contramedidas eletrônicas e o sistema bloqueador/embaralhador?

CMG Giovani - O sistema de comunicações via satélite SCOT, não foi mantido. O sistema de contra medidas Seagnat, não foi mantido. O sistema de ESM UAT não foi mantido.

DAN - O navio está dotado do Sistema de Combate ADAWS 2000L?

CMG Giovani - Nome correto do sistema é DNA LPX, e sim, foi mantido.

DAN - Em que o mesmo difere do SICONTA, quais funcionalidades possui a mais e como o CASOP se preparou para manter o sistema?

CMG Giovani - O sistema DNA LPX, que após sua conversão para a Marinha do Brasil será denominado LPH CMS, possui interface muito similar com o SICONTA. É composto por sete consoles que podem ser configurados de acordo com o usuário. Possui as seguintes diferenças em relação ao SICONTA:

- *Seleção de função pode ser feita por meio da trackerball ou pela "touchscreen";*
- *Cada usuário deve possuir uma senha para acessar o sistema;*
- *O sistema roda no sistema operacional Windows e;*
- *Os consoles são configurados de acordo com a função do operador.*³⁵