

QUASE UM SÉCULO SOBRE O MAR



Voando com a Aviación Naval de Chile!

Texto e fotos Cees-Jan van der Ende e Cristobal Soto Pino

A história da Aviación Naval de Chile remonta ao ano de 1919 quando foram incorporados os primeiros hidroaviões Sopwith Bay e, em seguida, os Short 184 e os Avro 504. Desde então, e ao longo da década de 1920, a Aviación Naval realizou uma série de marcas notáveis como o primeiro voo de um hidroavião e o primeiro salto de paraquedas sobre o mar na América do Sul.

Os Orion da Armada de Chile são operados pelo Escuadrón de Exploración Aeromarítima VP-1, ao todo a Aviación Naval incorporou oito quadrimotores P-3, tendo o primeiro chegado em 1993. Logo após serem empregados em missões sobre o mar, os P-3ACH são lavados para a remoção da água salgada acumulada em sua estrutura.



No dia 21 de março de 1930 se materializou a ideia de se amalgamar os serviços aéreos da Armada com os do Exército, com o Presidente Carlos Ibañez del Campo assinando um decreto estabelecendo a fusão de ambos os serviços que passaram a ficar à disposição, bem como o seu material de voo, tripulações, pessoal técnico e a Base Aeronaval de Quinteros, do Subsecretário de Aviação, vinculado ao Ministério do Interior. Todo este acervo passou então a fazer parte da nascente Fuerza Aérea Nacional (hoje Fuerza Aérea de Chile) o que acabou sendo uma das maiores contribuições da Armada de Chile para o país.

Renascimento

Ao término da Segunda Guerra Mundial, dez oficiais da Armada de Chile foram enviados para os Estados Unidos com o objetivo de serem brevetados como aviadores navais. Estes pilotos conseguiram se qualificar e voar em aeronaves de caça e torpedeiros a bordo de porta-aviões norte-americanos. Graças à experiência trazida daquele país, somada à ideia de se criar um Comando Aeronaval, em 1953, a Armada de Chile conseguiu fazer renascer o Serviço de Aviação Naval do Chile estabelecido pelo decreto supremo nº 149 que permitiu a esta nova unidade adquirir aviões e helicópteros.

Como consequência foi dado início a um estudo para a aquisição dos primeiros quatro aviões Beechcraft D-18S e de quatro helicópteros Bell 47 e logo esta renascente unidade se transferia de sua antiga base, em Quinteros, passando a operar de sua nova casa na Base Aeronaval de El Belloto.

Somente nos anos 1960 é que a Aviación Naval ampliaria a sua capacidade operacional em virtude de novos acordos firmados com os Estados Unidos que resultaram na incorporação de dois helicópteros Sikorsky SH-34J, que permitiriam que se iniciasse no país a história da guerra antissubmarino utilizando-se aeronaves de asas rotativas. Mais tarde ainda seriam incorporados aviões Douglas C-47 que facilitariam o transporte de carga e de pessoal.

Os Bell 206 chegaram na mesma década marcando o feito de serem os primeiros helicópteros da Aviación Naval propulsados por uma turbina. Permitiram, juntamente com os Bell 47, que o Chile fizesse as primeiras expedições à Antártida.

No final daquela década foram compradas as primeiras aeronaves de instrução básica Beechcraft T-34 Mentor o que permitiria, a partir de então, que as tripulações passassem a ser preparadas no próprio país.

Nos anos 1970, foi continuado o plano de renovação do material de voo, concretizado com a chegada dos três primeiros aviões turboélice de fabricação brasileira Embraer EMB110C, denominados C0-95, e mais tarde se juntaram a eles seis P-111 (EMB-111), uma aeronave que contava com uma capacidade de ataque limitada e com sistemas de esclarecimento marítimo. Depois, chegaram quatro CASA C212-200 e dez helicópteros Aerospatiale SA319B Alouette III, estes incorporados aos navios de superfície. E, finalmente, no final da década, o Chile recebeu dez treinadores Pilatus PC-7 que até hoje são usados na instrução dos pilotos da Armada.

Na década seguinte o principal objetivo da Aviação Naval era realizar uma modernização na sua infraestrutura, já que para os



Os Pilatus PC-7 são largamente empregados na formação de futuros aviadores navais, esses aviões substituíram os Beechcraft T-34 Mentor no final da década de 1970.



O Bell 206 Jet Ranger foi o primeiro helicóptero da Aviación Naval de Chile equipado com turbina, atualmente são utilizados como aeronaves de instrução para missões de resgate.

objetivos de longo prazo traçados pelo Comando Naval, as instalações de El Belloto se mostravam pouco adequadas. Como resultado, o Alto Comando decidiu autorizar a construção de novas dependências que seriam inauguradas em março de 1989 e que seriam batizadas com o nome de Base Aeronaval de Viña del Mar.

Na mesma década seria incorporado também o primeiro jato do inventário da Força, um IAI Westwind II que operaria por muito pouco tempo como aeronave VIP e com a função de colocar à prova os sistemas de combate da Esquadra. Posteriormente entrariam no seu lugar dois Dassault Falcon 20 que, no entanto, teriam a mesma sorte do Westwind II.

Nos anos 1990 entraram em operação os helicópteros BO-105C utilizados em missões de busca e salvamento e o que seria o maior avanço de todos no que diz respeito à aviação de asas rotativas, quando foram comprados os AS532C e também quando chegou, doada pelos Estados Unidos, uma dezena de aeronaves de patrulha P-3 Orion. Desde então, a Aviación Naval tem mantido uma frota de aeronaves similar e hoje se preocupa em ampliar a incorporação de tecnologia embarcada e de novos armamentos.

Hoje

O Comando da Aviación Naval permanece atualmente na Base Aeronaval Concón (ex Base Aeronaval Viña del Mar), sob o comando do Comodoro Juan Carlos Pons, e é dali que são dirigidas e desencadeadas as missões em apoio à Esquadra, as de proteção dos limites marítimos, as de busca e salvamento e outras tarefas do dia a

dia. Cabe destacar que a maior parte do inventário é composto por aeronaves de procedência europeia.

HU-1

Este esquadrão é composto principalmente por quatro helicópteros Aerospatiale AS-365F (três ex Irish Air Corps e um de usuário privado), quatro AS365N-2 Dauphin (de usuários privados nos Estados Unidos, no Japão e no Brasil), dois UH-05 (MBB BO-105C), quatro UH-57 (Bell 206B-3) e dois SH-57 (Bell 206AS).

Eles estão destacados nas diferentes zonas navais do país: na Quarta Zona Naval que está sediada em Iquique, no norte do Chile, opera um UH-05 e um AS365N-2 Dauphin. A Segunda Zona Naval, em Talcahuano, conta com infraestrutura para operar dois helicópteros, um UH-50 e um Dauphin, o mesmo ocorrendo com a Quinta Zona Naval, na cidade de Puerto Montt no extremo sul do país.

A missão principal das aeronaves das Zonas Navais é a de proteger o litoral, atuando como “policia marítima” assegurando o cumprimento das leis que regulam a costa chilena e o seu território marítimo.

Durante o verão o litoral chileno recebe centenas de milhares de turistas de todo o mundo e as atividades de patrulha costeira aumentam significativamente. Evidentemente, esta não é a única missão das aeronaves de busca e salvamento, uma vez que nos últimos anos uma grande quantidade de movimentos sísmicos sacudiu o Chile, entre os quais o mais catastrófico, ocorrido em 24 de fevereiro de 2010, que afetou a zona centro-sul do país. Ali as forças de helicópteros



O Escuadrón de Exploración Aeromarítima VP-1 é uma das unidades aéreas mais capacitadas da Aviación Naval de Chile, e tem como missão prover segurança a toda frota da Armada. O VP-1 também foi a unidade onde o bimotor Airbus C295 Persuader, nas versões MPA e ASW, operou pela primeira vez.



Os dois P-111 (Embraer EMB-111 Bandeirulha) que dotam o Escuadrón de Propósitos Generales VC-1, já foram submetidos a um programa de modernização, quando foi incorporado um glass cockpit e uma câmera eletro-ótica logo abaixo do nariz. No momento se estuda a substituição de seu radar.

desempenharam um papel fundamental no traslado de milhares de pessoas atingidas nas zonas ilhadas.

Cabe destacar que os helicópteros em missões de pronta resposta contribuíram para o bem-estar de centenas de pessoas que estavam em risco de morte por situações no mar.

Outras missões que estes helicópteros da Marinha realizam são o transporte de funcionários e de carga, missões de evacuação aeromédica e, finalmente, o assalto a edifícios e barcos nas operações com forças especiais, se necessário.

Escuadrón de Instrucción VT-1

Esta prestigiosa academia está localizada na Base Aeronaval de Concón e é onde são formados os futuros aviadores navais. A formação básica tem início nos aviões Pilatus PC-7 Turbo Trainer. Originalmente dez destes aviões foram entregues à Marinha em 1980, mas hoje somente sete se encontram em condições de voo. Podem ser equipados com tanques externos de 260 litros e com casulos nos quais estão acomodadas metralhadoras MAG de 7,62 mm.

Foi oferecido à Aviación Naval um programa de modernização capaz de elevar estes aviões ao traço MkII. De acordo com os instrutores, o PC-7 é sem dúvida uma das mais nobres aeronaves que já operaram com a Aviación Naval de Chile.

Escuadrón de Helicópteros de Ataque HA-1

Este esquadrão de ataque, comandado hoje pelo Capitão de Fragata Andrés Skinner, possui cinco Cougar SH-32 (AS532SC), helicópteros

com capacidade antissubmarino e de ataque antissuperfície. Eles dotam as fragatas tipo 22, 23 e as do Tipo M da Armada.

O Cougar

O AS532SC Super Puma é um modelo que foi desenvolvido a partir do Super Puma de transporte, porém equipado com sistemas específicos para as guerras antissubmarino e antissuperfície. Ele carrega um pacote eletrônico muito sofisticado que está conectado a uma série de softwares que otimizam a sua funcionalidade. O radar principal da aeronave é o Thomson CSF VARAN (capaz de detectar e atacar cinco alvos simultaneamente) e que é altamente resistente às perturbações eletromagnéticas. O helicóptero é dotado ainda com o sistema de contramedidas DR2000/Dalia de detecção omnidireccional capaz de também encontrar e classificar ameaças aéreas, bem como de uma câmera infravermelha L3 Wescam MX-15 O/IR que pode encontrar alvos óticamente em situações de luz praticamente inexistente.

No que tange ao armamento, esses helicópteros podem ser armados com dois torpedos Mk 46 ou com dois mísseis Aerospatiale (Euromissile/EADS) AM.39 Exocet Block 15, dependendo da configuração escolhida. Pode ainda lançar cargas de profundidade.

O SH-32 Cougar possui um raio de ação operativo de 200 milhas náuticas e é completamente autônomo para missões antissubmarino. Carrega um sonar de profundidade de alta tecnologia capaz de detectar e classificar objetivos mesmo em condições meteorológicas desfavoráveis. Cabe assinalar que o sonar é um equipamento fundamental para a operação da frota, uma vez que permite que sejam

detectadas ameaças submarinas muito além do que um grupo-tarefa naval pode “ver”. “É impensável não ter um helicóptero como o Cougar em nossas forças”, diz o Comandante Andrés Skinner. Como grupo motopropulsor, o helicóptero possui dois motores Turbomeca Makila 1A1 de desenho modular e de baixo consumo.

A chegada desses helicópteros significou um grande salto tecnológico para a Armada de Chile na década de 1990, graças ao seu tempo de resposta excepcionalmente curto, o que em muito contribuiu para o desenvolvimento das operações táticas em caso de conflito armado. Essa versão do Cougar conta ainda com dispositivos de flutuação de emergência junto aos trens de pouso, que ampliam o nível de segurança nas operações a baixa altura sobre o mar.

O SH-32 pode ainda ser equipado com defletores de calor nas descargas dos motores para protegê-lo contra armas guiadas por infravermelho. Conta ainda com blindagem nas partes vitais da aeronave, assegurando proteção balística, e um guincho elétrico capaz de levantar 245 quilos de peso. Além das missões já listadas, a Armada de Chile utiliza o SH-32 nas missões de assalto e desembarque de tropas ou frações de forças especiais.

Ícaro

A chegada desses dois helicópteros à Armada de Chile resulta do Projeto Ícaro. O seu objetivo era o de melhorar a capacidade de busca e salvamento da Aviación Naval.

Em 2010, o Departamento de Investigación e Desenvolvimento da Armada (DIPRIDA) assessorado pelo Comando de Aviación Naval

e com o apoio da Eurocopter (hoje Airbus Helicopters) deu início à procura de helicópteros bimotores no mercado internacional.

No início houve ofertas da Bristow e da CHC (Canadian Helicopter Company) uma vez que cada uma estava vendendo um Aerospatiale AS332L Super Puma.

Em outubro de 2010, uma equipe avaliou a situação operacional e técnica de cada um dos helicópteros e acabou sendo assinado um contrato para adquiri-los em novembro de 2011. Essas aeronaves (c/n2091, ex G-PUME, e c/n2106, ex G-BKZG) foram entregues às instalações da CHC em Stavanger (Noruega) e logo transportadas por mar até o porto de San Antonio (Chile) aonde chegaram em 15 de março de 2012.

Na Base Aeronaval Viña del Mar foram realizadas as provas de montagem e de voo dos dois aparelhos, passando finalmente à dotação da Armada de Chile. Além da busca e salvamento, essas aeronaves realizam missões de esclarecimento, interdição, apoio humanitário, transporte e trabalho com forças especiais.

No início do projeto, a Marinha estava considerando comprar cinco helicópteros o que não foi possível por razões orçamentárias, o que a Armada de Chile espera poder superar em pouco tempo.

VP-1

Encarregado de garantir a segurança e o apoio à frota em missões de ataque antissubmarino, antissuperfície e de esclarecimento marítimo, o Escuadrón de Exploración Aeromarítima VP-1 é comandado pelo Capitão de Fragata Pablo Violic.



A Armada de Chile foi a primeira operadora do P-3 Orion na América Latina, atualmente os P-3ACH estão sofrendo um programa de modernização na Lockheed Martin com a finalidade de substituir as suas asas.



Os SH-32 Cougar são os helicópteros mais capacitados da Aviação Naval de Chile, e podem cumprir missões ofensivas armados com mísseis e/ou com torpedos ou as de infiltração de tropas especiais.

O esquadrão foi formado em 1977 como VP-3, mas foi designado VP-1. Desde a sua formação ele operou uma grande variedade de aeronaves.

No começo da década de 1990 a Armada de Chile demonstrou interesse num pacote de oito aeronaves Lockheed P-3 Orion oferecido pelos Estados Unidos. Estas aeronaves foram selecionadas no centro de regeneração e manutenção (AMARC) em Davis-Monthan AFB, no Arizona. Sete eram do modelo P-3A, anteriormente da US Navy, enquanto a oitava havia servido à Marinha da Espanha. O primeiro Orion foi entregue à Armada de Chile em 1993, e não apenas demonstrou ser um passo fundamental para o aumento das capacidades marítimas de longo alcance, mas também os primeiros P-3 Orion a voarem na América Latina.

Após pouco mais de um ano, quatro deles foram designados para missões de treinamento ou para servirem de repositório de peças para manter ao menos quatro voando.

É importante deixar claro que as aeronaves chegaram ao Chile desprovidas de qualquer sistema de guerra sendo então modernizadas pelo que se convencionou chamar de Projeto Imagem. No final, três aviões receberam sistemas de datalink, um radar Varan, o sistema de contramedidas ALR-801 ESM Condor e um detector de anomalias magnéticas digital autocompensado.

O quarto avião entre os que continuaram a voar foi modificado pelo Projeto Parina, o que o converteu numa aeronave de transporte VIP. Todos passaram a ser designados como P-3ACH.

Hoje, o VP-1 possui uma frota combinada de P-3ACH e P-295 (C295 Persuader) todos oferecendo diferentes sensores e

distintos sistemas de bordo para missões de curto ou de longo alcance sobre o mar.

A Armada está procurando ativamente maneiras de manter os seus P-3 em serviço e, para tal, juntamente com algumas células do Canadá, os P-3ACH estão passando por um programa de troca de asas nas instalações da Lockheed Martin, nos Estados Unidos, o que, de acordo com a empresa americana, poderá trazer cerca de 15 mil horas adicionais de vida operativa à aeronave.

Hoje, na Esquadra chilena existem seis pilotos qualificados no P-3ACH e um número de outros qualificados para voar tanto o Orion quanto o Persuader. Ambos possuem o mesmo número de especialistas de missão, que compreende dois operadores acústicos, um operador de radar, navegador, oficial de coordenação tática e de contramedidas eletrônicas (ECM).

Especialistas na missão estão capacitados para voar em ambas as aeronaves o que proporciona uma maior flexibilidade sem o aumento de custos para pessoal adicional. Os operadores atuais dos sensores no VP-1 já fazem parte do esquadrão há muito tempo o que significa a disponibilidade de vasta experiência na unidade aérea.

Quando a Esquadra incorpora um novo operador para a unidade este é logo recebido por um colega extremamente experiente, o que acelera a adaptação do novato à sua missão. E por ser uma pequena comunidade não existe a necessidade de se formar grande número de operadores de uma só vez.

Um membro adicional de uma tripulação é o engenheiro de voo que se ocupa de qualquer problema eletrônico que possa aparecer nos sistemas de missão ao longo do voo.



Em meados da década de 2000, a Marinha do Chile incorporou quatro helicópteros AS365 AS365 N-2 e F (foto), atualmente essas aeronaves operam destacadas em diferentes zonas navais do país.



Os Cougar estão equipados com um sonar bastante sensível, capaz de detectar e classificar contatos submersos, o que é fundamental para proteger a frota chilena de ameaças submarinas.

Persuader

Em 2010 a Armada de Chile recebeu três Airbus Military C-295 que ficaram conhecidos localmente como P-295. O primeiro, equipado para a patrulha marítima, chegou em abril daquele mesmo ano e os outros dois chegariam mais tarde, ambos destinados a cumprir missões de guerra antissubmarino (ASW).

Uma avaliação do projeto foi levada a cabo para definir quais as capacidades que a Marinha precisava, e isto levava em conta as aeronaves que haviam operado até aquela data e o que estava disponível no mercado. Muito poucos aviões de patrulha estavam disponíveis e, portanto, o C-295 e algumas aeronaves civis foram examinados para que se pudesse avaliar a sua conversão. O C-295 acabou demonstrando ser a plataforma mais promissora e o Chile foi um dos primeiros operadores do novo tipo, e o primeiro a receber uma aeronave dotada de um sistema de detecção de anomalias magnéticas.

O P-295MPA possui uma rampa traseira que permite o transporte de pallets standard e de carga a granel, o que exige a necessidade de se remover os consoles do operador.

O avião também recebe sistemas de missão paletizados e é capaz de lançar balsas, equipamento de emergência e paraquedistas para missões de busca e salvamento. O MPA está equipado com o sistema tático totalmente integrado (FITS – Fully Integrated Tactical System) da EADS (hoje Airbus), que compreende uma série de sensores e componentes, aí incluídos um radar de busca, câmera eletro-óptica/infravermelha (EO/IR), medidas e contramedidas de apoio eletrônico, sistema de inteligência de sinais (SIGINT) e de

comunicações (COMINT), um detector de anomalias magnéticas (MAD), interrogador IFF, SATCOM e o link 11 de enlace de dados. Todos estes meios são fundidos e apresentados digitalmente nos painéis afixados nos consoles dos operadores de sistemas.

A versão P-295ASW também conta com equipamentos de autoproteção que incluem blindagem ao redor das cabines, um receptor de alerta-radar (RWR), um sistema de alerta de aproximação de mísseis (MAWS – Missile Approach and Warning System) e um receptor de alerta laser (LWR – Laser Warning Receiver). É capaz ainda de transportar chaff e flares.

Como reflexo de seu papel ofensivo, o P-295ASW possui seis pontos duros sob as asas para o transporte de armamento. Nestes pontos podem ser montados torpedos, mísseis antissuperfície, minas e cargas de profundidade, mesmo que todas estas armas não estejam sendo usadas pela Armada de Chile no momento. Uma gama de sensores incluindo equipamento acústico, radar, infravermelho, de detecção e telemetria de luz aparente (LIDAR – Light Detection and Ranging) e o detector de anomalias são utilizados para superar as táticas defensivas e as contramedidas utilizadas por submarinos.

Tanto o P-3 quanto o P-295 possuem radares, por mais que o Persuader esteja otimizado para inteligência, vigilância e reconhecimento (ISR). Ambos possuem antenas ECM similares, e capacidade para lançar sonoboias (com processadores diferentes) e torpedos.

Com larga tradição e forte presença nos mares do litoral do país mais extenso do mundo, a Aviação Naval está disponível todos os dias do ano para defender a soberania do Chile e lidar com qualquer inimigo.

