

# GUERREIRO DE



# MUITAS MISSÕES

*Versatilidade é a aposta do italiano P-68 Observer para vencer a disputa para patrulhar as fronteiras nacionais.*

Por **Marcelo Cabral**

QUANDO SE FALA EM PATRULHAMENTO aéreo das fronteiras brasileiras, versatilidade é a palavra-chave. Afinal, além de um aparelho capaz de percorrer as enormes extensões limítrofes de um país de tamanho continental como o nosso, também é preciso ser uma aeronave capaz de realizar uma ampla gama de missões: a identificação de pistas de pouso clandestinas, o combate ao tráfico de drogas, ações de resgate e salvamento, transporte de suprimentos e remédios para as guarnições fronteiriças e o apoio a comunidades locais, normalmente isoladas ou de difícil acesso. E é justamente a necessidade de realizar essa variedade de tarefas que está fazendo a Força Nacional de Segurança Pública (FNSP) estudar a compra de seis aviões para o seu componente aéreo. E quem desponta como um dos favoritos é o bimotor P-68 Observer, fabricado pela italiana Vulcanair.

“O Observer é a aeronave perfeita para defender a soberania nacional”, afirma João Moutinho, presidente da Linford Aviation, representante e distribuidora da Vulcanair na América do Sul e Central. A série P-68 nasceu a partir de uma demanda da polícia rodoviária alemã, ainda na década

de 70. Quando tinham de perseguir um suspeito numa rodovia, a autonomia dos helicópteros então empregados pelos policiais só bastava para uma hora – além de muitas vezes a velocidade dessas aeronaves se revelar insuficiente. Com o P-68, o problema foi resolvido, devido à sua autonomia para dez horas de voo.

Para um país como o Brasil, essa capacidade de autonomia é fundamental. Afinal, por aqui, um terço das nossas 310 unidades de proteção ambiental, espalhadas pelo território nacional, dispõem de apenas um ou dois funcionários. E várias delas não têm nenhum servidor dedicado! Ou seja: um avião com capacidade de sobrevoar várias reservas numa única viagem pode multiplicar a possibilidade de vigilância governamental sobre os biomas. E o Observer já mostrou sua capacidade de vigilância para outros clientes. Nos EUA, por exemplo, a Polícia Florestal da Flórida é uma operadora do modelo e uma das ocorrências atendidas por um de seus Observer dá bem uma ideia das capacidades do tipo. Em tal missão, o P-68 realizava uma patrulha noturna sobre as florestas da região quando o piloto, usando OVN (Óculos de Visão Noturna, por infravermelho), percebeu um pequeno

O Vulcanair P-68 Observer “PS-B03” da Polizia di Stato, da Itália, que opera 18 unidades do modelo. Este exemplar está em serviço no 1º Reparto Volo, em Pratica di Mare.



S.C.D. BOB/WIKIMEDIA COMMONS



O Observer tem também uma grande versatilidade de emprego sobre áreas urbanas.

rastró de calor que se acendia e apagava no solo, a algumas dezenas de metros de distância. O avião marcou com exatidão a posição e direcionou a aproximação de policiais no solo – o que resultou na detenção de um suspeito que fumava crack dentro de um carro! O rastro térmico visto pelo piloto eram as chamas de seu cachimbo, conforme o detido consumia o tóxico.

A conjugação entre os interesses policiais alemães e a engenharia aeronáutica da então companhia Partenavia deu origem a uma família de bimotores cujos modelos foram recebendo aperfeiçoamentos constantes em tecnologia, sistemas e motores. E uma das versões mais novas é

justamente o Observer, que se distingue visualmente de suas aeronaves irmãs pela grande seção de plexyglass que substituiu uma parte da seção central da fuselagem da aeronave, garantindo excelente visibilidade aos tripulantes.

Fabricada nas linhas de montagem da Vulcanair em Nápoles, no sul da Itália, a família P-68 conta com cerca de 450 unidades comercializadas ao redor do mundo. Dentro da versão Observer, os principais usuários hoje são forças policiais nos EUA e na Itália.

O fabricante destaca justamente a versatilidade do P-68 como ponto forte do aparelho. Além do patrulhamento de fronteiras, o avião pode ser usado também

em outras tarefas policiais e civis, como a identificação de incêndios florestais, a descoberta de focos de desmatamento, a vigilância rodoviária e a verificação de gasodutos, oleodutos e linhas de transmissão de energia elétrica. O Observer foi projetado especificamente para ser mais eficaz e barato do que helicópteros em missões com esse perfil – de fato, o conceito ideal é a sua atuação em parceria com o helicóptero, em frotas aéreas de emprego policial “mistas”, com os dois tipos de aeronaves, de asas fixas e rotativas, como ocorre nos EUA e na Itália. O resultado é que se obtém o melhor de cada tipo, um de fato complementando a atuação do outro.

A velocidade média de cruzeiro do Observer é superior a 300km/h e, com os tanques instalados nas asas, capazes de armazenar um total de 696 litros, o modelo tem uma autonomia de até 11 horas, com alcance na faixa dos 3.000km – aproximadamente a distância entre Fortaleza e São Paulo. E há planos para aumentar ainda mais esse número com a instalação de um tanque suplementar na cabine. A aeronave pode transportar até seis pessoas (dois tripulantes e quatro passageiros), sentadas em três fileiras de dois assentos.

O bimotor vem disponível nas versões equipadas com motores aspirados Lycoming IO-360-A1B6, de 200hp, ou com a versão turbo Lycoming TIO-360-C1A6D, com 210hp. A motorização permite ao aparelho um peso máximo de decolagem de 2.084kg e uma carga máxima útil de 780kg. A distância requerida para decolagens é de 240m, enquanto para o pouso esse espaço é de 200m. O teto de serviço é de 6.000m. A Vulcanair também está desenvolvendo uma versão da aeronave com motores certificados a diesel, com o intuito de baratear ainda mais o custo operacional.

Por outro lado, a estabilidade do voo e dos controles tornam o P-68 Observer especialmente efetivo para missões de fotografia aérea e reconhecimento. Uma escotilha de 63x46cm localizada no chão da fuselagem permite a instalação de equipamentos altamente específicos. Entre esses, o fabricante destaca câmera aerofotogramétrica para mapeamento do solo e câmeras de vídeo eletricamente controladas pelo operador, cujas imagens são transmitidas simultaneamente para o interior da cabine de pilotagem e para uma estação em terra através de microondas, além de poderem ser gravadas em vídeo. O aparelho também pode receber uma câmera térmica infravermelha para missões à noite ou em condições de baixa visibilidade. O sistema é instalado em um cardã dirigível de dois eixos, fixados em uma armação que retrai durante decolagens e pousos e abaixa durante as missões. Já para busca e resgate (SAR), a escotilha pode ser usada para lançar medicamentos, comida e botes salva-vidas.

A engenharia do modelo também se destaca. A configuração da asa alta permite que os motores e as hélices fiquem bem longe do solo, reduzindo a ingestão de poeira



Nesta foto não se destaca apenas o painel de instrumentos, digital, moderno e compacto, mas também a imensa área transparente da cabine frontal, garantindo uma visibilidade quase sem comparação, ainda mais tratando-se de um avião bimotor.

e aumentando a vida de serviço dos motores e das hélices ao máximo, mesmo em terrenos despreparados.

E a constante modernização aplicada pela Vulcanair aos aparelhos faz com que o Observer disponha hoje de um painel de instrumentos de última geração, que usa duas telas de LCD de 8pol, rodando plataforma Sagem ICDS-8, assim como um sistema GPS Garmin NGS 530.

Todas essas características deixam Moutinho otimista sobre as possibilidades da família P-68 no Brasil. “Nos últimos anos, o mercado foi afetado pela crise econômica global, que gerou uma competição com aeronaves de segunda mão, que são muito mais baratas. Agora já vemos uma estabilização do mercado, o que deve voltar a aquecer a demanda por aeronaves novas”, acredita. Além das seis aeronaves pretendidas pela Força Nacional de Segurança, ele comenta que há sete Estados interessados em adquirir pelo menos dois Observer cada, para suas polícias militares. No total, a demanda mínima dos próximos anos deve ficar na faixa de 20 aviões, sem contar os possíveis operadores privados. E o fabricante acredita que o avião possa interessar à Petrobras, por exemplo, devido ao seu menor custo para fazer o patrulhamento de gasodutos e das plataformas off-shore.

Nos últimos anos, a Linford Aviation já homologou oficinas de manutenção em São Paulo, Goiás, Fortaleza e Belo Horizonte e um curso de aprendizado da mecânica das aeronaves em Porto Alegre. Ao longo desse tempo comercializou seis aeronaves (inclusive quatro Observer) para serem empregadas em aerofotogrametria e mapeamento a laser. O próximo grande passo é, no futuro, trazer ao Brasil uma linha de montagem dos P-68. Já foram iniciados os processos de documentação e busca de um local para a futura planta, que deverá atender a todo o continente americano.