

Aquitaine, a primeira FREMM a visitar o Rio

Written by Felipe Salles

Friday, 26 April 2013 18:54 - Last Updated Thursday, 02 May 2013 09:38



A DCNS eleva sua aposta no Brasil ao apresentar a sua primeira FREMM no Rio de Janeiro

{phocagallery view=category|categoryid=124|limitstart=85|limitcount=5}

Nesta quarta-feira chegou ao porto do Rio a fragata Aquitaine o primeira FREMM da Marinha Francesa. O Navio que foi aceito pela Marinha Francesa em 23 de novembro de 2012 se encontra realizando o seu “deployment de longa duração” (déploiement longue durée, no francês original). Esta é uma prova tradicional para navios franceses entrando em serviço serão 29 dias em águas quentes, seguidos por dezenove dias de águas frias. A visita do novo navio chamou a atenção para o início das grandes obras de dragagem, despoluição e remoção de antigas bombas enterradas da Segunda Grande Guerra para a adequação do Îlot Castigneau, local onde ficarão baseadas as quatro FREMMs destinadas ao Mediterrâneo. Os novos navios são muito maiores e deslocam bem mais que os navios que eles substituirão.

A grande travessia

A Aquitaine deixou a Base Naval de Toulon com um grupo de avaliadores da Marine Nationale no dia 10 de fevereiro. O navio seguiu através do estreito de Gibraltar para realizar sua primeira parada, Casablanca no Marrocos. A marinha deste país muçulmano deverá, em breve, receber sua primeira FREMM, a Mohammed VI (701). Este é o segundo navio na linha de produção francesa montada no estaleiro da DCNS em Lorient. Após exibir suas linhas e interiores modernos às autoridades locais, o navio participou de exercícios navais com outras

Aquitaine, a primeira FREMM a visitar o Rio

Written by Felipe Salles

Friday, 26 April 2013 18:54 - Last Updated Thursday, 02 May 2013 09:38

fragatas recentes da Marinha do Marrocos. Três oficiais marroquinos, incluindo o futuro imediato da FREMM marroquina estão acompanhando esta primeira grande viagem da Aquitaine.

{phocagallery view=category|categoryid=124|limitstart=90|limitcount=5}

A fragata francesa chegou ao Rio na manhã da quarta-feira, dia 27 de fevereiro e atracou no Cais dos Navios de Passageiro na Praça Mauá no Centro da cidade. Foi ali onde ainda neste dia ocorreram uma conferência de imprensa e em seguida um coquetel que além de contar com a presença de muitos almirantes da Marinha Brasileira recebeu muitos representantes da indústria de defesa naval nacional. Executivos graúdos de todas as grandes empresas construtoras nacionais também vieram para conhecer o navio francês.

Passex

Na segunda-feira, após a saída da Aquitaine da Baía da Guanabara, ela realizará um exercício Passex em conjunto com a Marinha do Brasil contando com a participação da Corveta Barroso, do submarino Timbira e do navio tanque Marajó. Nesta ocasião, embarcaram na Aquitaine o Comandante em Chefe da Esquadra, Almirante Leal Ferreira e o Coordenador do Programa de Reaparelhamento da Marinha, Contra Almirante Petrônio. Esta visita é a primeira oportunidade para vários membros da Marinha do Brasil para entrarem em contato com as novidades do projeto FREMM. A DCNS é um dos sete grupos industriais internacionais que apresentaram propostas para fornecer os 11 navios do programa de reequipamento da Marinha do Brasil, o Prosuper (Programa de Obtenção de Meios de Superfície). O Prosuper contempla a seleção para posterior construção no Brasil de cinco fragatas de cerca de 6000 toneladas, de cinco Navios Patrulha Oceânicos de 1800 toneladas e de um Navio-Logístico/Tanque.

Esta Passex durou pouco mais de um dia consistindo basicamente de navegação em formação, de um exercício de comando de forças (Comando e Controle – C2) desde a FREMM, transferência de óleo no Mar (TOM). O helicóptero francês demonstrou a recuperação de mergulhadores no mar usando o guincho do NH-90 enquanto o Esquilo UH-12 embarcado na Barroso realizou pouso e reabastecimento na Aquitaine.

{phocagallery view=category|categoryid=124|limitstart=95|limitcount=5}

A continuação da viagem da Aquitaine

Seguindo no seu “DLD”, a fragata francesa visitará a Base Naval de Cartagena de Índias na Colômbia, onde a marinha local estuda modernizar suas fragatas FS1500 em breve e continuará adiante para uma breve parada em até Havana. Perguntado por ALIDE a razão da parada em Cuba o capitaine de vaisseau (CMG) Benoît Rouvière respondeu com um sorriso: “porque eu quis, queria finalmente conhecer esta ilha.” Deixando as águas quentes do Caribe, a Aquitaine se deslocará até a gigantesca base americana em Norfolk na Virgínia onde ocorrerá uma série de exercícios que visam determinar a compatibilidade operacional do novo navio Francês com os sistemas de comunicação, Comando e Controle dos navios americanos. Concluída esta etapa uma parada na “Grande Maçã”, Nova Iorque, para descanso da tripulação ocorrerá antes de finalmente o navio visitar a Base Naval de Halifax, principal localidade da Esquadra do Atlântico da Marinha Canadense. A ida ao Canadá tem dois claros propósitos, testar o navio nas águas geladas do Atlântico Norte e aproveitar para exibir-se para os Almirantes canadenses que, como os brasileiros, também estão no mercado para adquirir uma nova geração de fragatas modernas. Os três destróieres remanescentes da classe Iroquois já chegaram ao fim de sua vida útil e precisarão em breve ser substituídos. Segundo os mais recentes planos canadenses, o navio substituto dos Iroquois será o mesmo a substituir as fragatas da classe Halifax, num grande programa de construção naval conhecido como “Single Class Surface Combatant Project”.

{phocagallery view=category|categoryid=124|limitstart=100|limitcount=5}

Ali mesmo, na costa canadense, ficam duas pequenas ilhas francesas, Saint Pierre e Miquelon que serão visitadas antes de cruzarem uma vez mais o Atlântico para visitar Reykjavik, a capital da Islândia. Este país nórdico não tem qualquer plano de comprar fragatas de 6000 toneladas no futuro previsível, mas suas águas são famosas por sua baixa temperatura. Finalmente, no dia 10 de maio, após 15 000 milhas náuticas (28 000 quilômetros, aproximadamente) o navio retornará à sua base de Brest na Bretanha, grande península no noroeste da França, encerrando sua “déploiement”. Grécia e Arábia Saudita, os outros dois potenciais clientes para as FREMM francesas, por questões meramente geográficas, ficaram de fora deste roteiro inicial.

Tamanho da tripulação, manutenção e serviços terceirizados

ALIDE perguntou se o conceito de um navio daquele porte tripulado por um número tão reduzido de militares estava totalmente sedimentado na cabeça dos almirantes da Marinha Francesa. O Almirante Paumier, responsável pelo grupo de avaliação da viagem de longa duração, declarou então que “esta viagem seria o teste no mundo real do novo conceito e que ele foi uma forma encontrada para tentar cortar a espiral de custos altos que parecem ser integrais aos novos modelos de navios militares entrando em serviço”. Segundo ele “Um terço dos custo total de um navio militar é seu preço de aquisição, outro terço é composto por combustível e víveres e o terceiro terço é composto pelos custos com a tripulação. O conceito da FREMM busca efetivamente cortar este último terço pela metade. Isso representa um corte de entre 10 e 15% do seu custo total”. Segundo Eric Berthelot, Diretor Presidente da DCNS do Brasil: “é evidente que o emprego de uma tripulação reduzida não permite que se possa fazer a bordo toda a gama de serviços de manutenção que hoje é feito nas fragatas da Marinha do Brasil. Na França a marinha decidiu inserir no mesmo contrato de aquisição um serviço de apoio e de manutenção em terra por um período inicial de cinco anos.

{phocagallery view=category|categoryid=124|limitstart=105|limitcount=5}

Perguntado por ALIDE se este tipo de serviço prestado pela DCNS poderia ser usado no Brasil, especialmente para prestar apoio aos navios baseados na nova base a ser construída no norte do país, Berthelot disse que isso dependeria unicamente da vontade da Marinha do Brasil (de terceirizar parte da manutenção dos navios que hoje é feita por pessoal próprio) e que por isso caberia a ela, unicamente, comentar o que é ou não seu interesse para o futuro. Já, pelo lado da DCNS sem dúvida poderíamos prestar este serviço. Ele ressaltou ainda que para a Marinha da França a DCNS presta serviço de manutenção e suporte mesmo em localidades muito mais distantes do que o norte/nordeste fica do Rio de Janeiro, “estamos atuando hoje em dia até mesmo no Tahiti, no meio do Pacífico”, a milhares e milhares de quilômetros da França continental. Perguntado sobre a validade da proposta entregue à Marinha do Brasil, Berthelot explicou que “a proposta inicial tinha validade de seis meses, mas que já foi revalidada para mais seis meses”.

O mérito maior de um design Stealth

Os franceses praticamente lançaram globalmente a tendência dos navios “discretos” com o lançamento na década de 80 das fragatas leves (3500 toneladas) da classe La Fayette. As laterais lisas e planas sem calombos ou cavidades visíveis não visam fazer o navio ficar “invisível”, mas sim reduzir seu eco ao ponto que um radar inimigo teria dificuldade de destacá-lo em meio a uma flotilha de pesqueiros ou de outros navios civis de porte muito menor que suas 6000 toneladas. Este grau de incerteza dá ao navio francês a possibilidade de

identificar o inimigo antes e lançar seus mísseis contra ele alguns minutos antes. Muito mais que apenas laterais lisas os projetistas franceses abriram mão de diversos detalhes que servem como multiplicadores de ecos de radar, um deles é a balaustrada tradicionalmente existente na proa dos navios. Para que um marinheiro possa caminhar em segurança pela proa enquanto o navio está em movimento ele tem que necessariamente usar um cinto de segurança com cabo de aço que desliza em um trilho que passa no piso da porta da superestrutura até a ponta da proa. Esta solução foi inicialmente introduzida na marinha Francesa nas fragatas La Fayette.

A Aquitaine é identificada no material de divulgação da Marine Nationale como um “protótipo”, mas para o Almirante Paumier, essa palavra não descreve bem seu status: “Não a considero um protótipo porque muitos dos sistemas e componentes da FREMM vieram diretamente do programa anterior, os destróieres Horizon. Tentamos escolher equipamentos já utilizados em outros navios. Optamos por materiais bem conhecidos para abreviar a fase de ensaios e de desenvolvimento. Tudo o que foi planejado para esta classe foi totalmente respeitado durante a construção da Aquitaine, ela é na verdade uma ‘cabeça de série’, não um protótipo.” E continuou: “o projeto da FREMM é maduro o suficiente para ser logo integrado à nossa Esquadra. Nosso maior esforço nesta viagem não é o de saber se o navio funciona, mas, sim, tratar de determinar como tirar o melhor proveito de suas novas capacidades. E até aqui já podemos atestar que o novo navio já é ‘sea proven’ (testado no mar)”.

{phocagallery view=category|categoryid=124|limitstart=110|limitcount=5}

Armamento de ponta

As FREMM francesas básicas, para substituir primariamente as antigas classes F-67 e F-70, são navios dedicados à guerra antissubmarino (ASW). Para isso eles são equipados com um sonar de proa da Thales UMS 4410 CL e um sonar rebocado de profundidade variável Thales UMS 4249 CAPTAS4. Tendo em vista a opção por uma tripulação reduzida na FREMM francesa, o sistema CAPTAS4 foi projetado desde o início para ser manuseado, colocado e retirado d'água, por apenas um marinheiro. Este número é muito diferente dos sonares de profundidade variável de geração anterior. Dois lançadores duplos para torpedos MU-90 são instalados discretamente no interior do casco, somente saindo por duas janelas laterais pequenas no momento de disparar. Segundo o Almirante Paumier “Este navio foi projetado para ser um dos mais eficientes navios antissubmarino do mundo. Não sei dizer se ele será o melhor para a Marinha do Brasil, mas tenho certeza que ele é exatamente o que a Marinha Francesa desejava que ele fosse.” E continuou: “O nível tecnológico deste navio pode-se perceber claramente neste passadiço revolucionário, na ponta da modernidade”.

Aquitaine, a primeira FREMM a visitar o Rio

Written by Felipe Salles

Friday, 26 April 2013 18:54 - Last Updated Thursday, 02 May 2013 09:38

Uma das mais poderosas armas de guerra antissubmarina de que dispõe o navio são os helicópteros Eurocopter NH-90 na sua versão NFH - NATO Frigate Helicopter. A unidade embarcada na Aquitaine faz parte do esquadrão ("Flotille") 33F, primeira unidade da Aeronavale a operar este helicóptero. Quinze militares, entre pilotos e mecânicos, compõem o Destacamento Aéreo Embarcado (DAE) do helicóptero. Conhecido como "Caiman" na França o NH-90 leva internamente um sonar de mergulho Thales FLASH, considerado um dos mais eficazes atualmente. O Sonar FLASH é o mesmo modelo empregado pela US Navy nos seus novos helicópteros Sikorsky MH-60R Sea Hawk.

Na guerra de superfície o navio utiliza oito mísseis Exocet MM40 Bl.3 de longo alcance. Os dois lançadores quádruplos são instalados no centro do convés superior numa configuração tradicional, porém, inovadoramente o foguete booster dos Exocet dispara para dentro de um duto de exaustão cuja saída na lateral do navio normalmente é tapada por uma porta. Esta solução contribui para reduzir ainda mais a assinatura radar da FREMM. Na proa existe um canhão de 76mm da Oto Melara que Contra ameaças assimétricas o navio receberá ainda duas torretas automáticas Nexter Narwhal de 20mm nas laterais além de quatro metralhadoras de 12,7mm.

Para auto defesa o navio usa os mísseis Aster 15 da MBDA instalados necessariamente no lançador vertical SYLVER A43 dianteiro que por sua posição no casco não pode ser tão comprido como o de ré. É neste outro lançador Sylver A70 que são instalados os grandes Mísseis de Cruzeiro Navais (MdCN) também criados e produzidos pela MBDA. A Aquitaine é depois do Navio Aeródromo Charles de Gaulle o segundo navio francês a receber este tipo de míssil. Os alvos dos mísseis Aster 15 são detetados pelo radar multifunção Héraklès da Thales francesa, com seu alcance de 250km. O míssil antiaéreo Aster 15 e o torpedo MU 90 já foram disparado pela Aquitaine nos seu período de testes, antes de ser formalmente aceita na Marinha Francesa.

O COC com os terminais triplos dispostos em formato de duplo arco é muito bem concebido, colocando o oficial responsável e o comandante do navio, literalmente no centro da ação. A sala do COC da Força, onde fica o Almirante que comanda o Grupo Tarefa e seu staff, é praticamente uma extensão do COC principal do navio. Aqui, a parede entre os dois compartimentos pode ser removida sem problema caso isso seja interessante.

O passadiço é impressionantemente amplo com o tradicional timão substituído por um discreto joystick. Altamente automatizado, na maior parte do tempo o navio é guiado por apenas três

Aquitaine, a primeira FREMM a visitar o Rio

Written by Felipe Salles

Friday, 26 April 2013 18:54 - Last Updated Thursday, 02 May 2013 09:38

militares no passadiço. Na extremidade de boreste (direita) do passadiço existe um posto especial equipado com três telas de grande tamanho que repete tudo o que é exibido no sistema de combate SENIT do COC. O assento do comandante do navio também fica a boreste e parece ser realmente saído de um episódio de Star Trek. O próprio Capitão Kirk se sentiria muito a vontade nele para comandar sua nave espacial Enterprise, incluindo a tela com série de funções críticas, logo ali, bem ao alcance dos seus dedos.

Propulsão

A FREMM é movida por dois motores elétricos e por uma turbina LM2500-G4 fabricado sob licença pela empresa italiana AVIO. Quando ela navegar a baixa velocidade, serão usados os motores elétricos, para breves corridas emprega-se a turbina. Uma vantagem agregada do emprego de motores elétricos é a sua operação silenciosa que é muito útil durante a fase da guerra antissubmarino.

Conclusão

No dia da visita de imprensa, o hangar da Aquitaine estava completamente decorado com as bandeiras dos sinaleiros. Estas flâmulas coloridas tradicionalmente usadas para emitir mensagens entre os navios, cercavam a grande bandeira de faina do novo navio. No centro desta bandeira está uma frase em latim que em português quer dizer “Apenas a Flor-de-Lis rege as ondas”. Parte do lema da cidade de Bordeaux, capital da província francesa Aquitânia, estas palavras aludem à retomada pela coroa francesa da cidade dos invasores ingleses no meio do século XV.

Agora, quase seiscentos anos depois, esta frase poderia facilmente ser lida como a intenção declarada da indústria francesa de dominar o mercado naval global, apoiando-se em novos modelos como as FREMM que são simultaneamente revolucionários e econômicos.

Concluída esta primeira visita de uma FREMM francesa ao Brasil, agora a pressão para trazer seus navios ao Brasil está nos ombros dos demais concorrentes da DCNS. Quem não fizer isso, o quanto antes, corre o sério risco de perder valiosos pontos na fase final, e mais crítica, do programa Prosuper.

Aquitaine, a primeira FREMM a visitar o Rio

Written by Felipe Salles

Friday, 26 April 2013 18:54 - Last Updated Thursday, 02 May 2013 09:38
