



Entrevista com o Sr. Roberto C. Duhá - Agusta Westland do Brasil



a) O Lynx é apontado como uma evolução natural do conceito do Wasp, quais foram as grandes vantagens adicionados neste salto tecnológico?

R: Foram imensas: Inicialmente, o fato de ser um bimotor, associado ao aumento da carga útil, ser “full IFR”, além de portar um radar, um MAGE, um computador de navegação e mísseis ar-superfície.

b) Para a Westland o programa Lynx/SuperLynx é visto como um grande sucesso comercial?

R: Sim, certamente. São 15 países operadores, número considerado grande, em face da sofisticação do helicóptero.

c) Que tecnologias estreadas no Lynx/SuperLynx foram utilizadas em programas posteriores da Westland?

R: O arpão, as pás de “composite” BERP, o giro da bequilha e o design da cabeça do rotor principal, dentre outros.

d) Porque o helicóptero civil derivado do Lynx, o WG30 não foi um sucesso?

R: As tecnologias empregadas tornaram a versão civil muito cara à época.

e) Quais aspectos tecnológicos presentes no Lynx o colocam como líder no seu segmento?

R: Além da sua robustez, a cabeça do rotor principal e as pás dão ao Lynx uma agilidade e manobrabilidade únicas, tornando-o o melhor helicóptero para operação a bordo de navios ou ataque ao solo/blindados.

f) A presença de convôos cada vez maiores na nova geração de escoltas em construção pelo mundo decreta a falta de oportunidades para o helicóptero pequena de guerra ASW/ASuW?

R: Não necessariamente. Certamente os navios escoltas do porte de Contratorpedeiro ou Fragatas, estão, hoje em dia, com convôos maiores, mas dependendo das tarefas de uma determinada Marinha, existirão ainda inúmeras Corvetas e navios-patrolha com conveses menores. Em verdade, existe uma tendência de que o número destes tipos de navio aumente ainda mais.

g) Como se define a fronteira do custo benefício entre uma aeronave do tamanho do Lynx e seus concorrentes maiores como o SH-60 SeaHawk, o NH-90 e o Westland Merlin ?

R: A fronteira do custo/benefício anda lado-a-lado e passa pela Missão e Tarefas. Se uma Marinha necessita que o helicóptero embarcado possa cumprir simultaneamente missões ASW e AsuW, incluindo o ataque, ela terá que optar pelo EH 101. Se ela pode abrir mão desse

requisito, ela pode procurar por um modelo 10 ou 20% mais barato. Em verdade, se ela quiser abrir mão de outros fatores – tal como segurança, por exemplo – ela pode encontrar modelos mais baratos ainda. Mas, para ter a segurança de uma decolagem normal na perda de um motor num “hover” ASW no peso máximo de decolagem, ter-se-á que ter o custo de um tri-motor.

h) Quais os planos de upgrade em curso na Royal Navy e na aviação do exército do Reino Unido?

R: Existe um plano conjunto, desenvolvido pela AgustaWestland e pelo MoD Britânico, para especificar-se e desenvolver o “Future Lynx”. Os nomes dados a estes helicópteros são “BLUH” (Battlefield Light Utility Helicopter) e “SCMR” (Surface Combatant Maritime Helicopter).

i) Quais as perspectivas comerciais do SuperLynx 300 no Reino Unido e nos clientes do exterior?

R: No UK elas são muito pequenas em face da existência do SCMR/BLUH, onde muitas das qualidades do Super Lynx 300 serão incorporadas. As possibilidades do Super Lynx 300 no exterior são ótimas, como tem sido visto recentemente, com a aquisição por novos clientes.

j) O programa Super Lynx 300 espera gerar mais células novas produzidas ou upgrades?

R: Irá gerar células novas. Não faz sentido fazer-se um upgrade de um Lynx ou Super Lynx para um Super Lynx 300, por ser muito caro, principalmente considerando-se a continuidade do uso de uma célula antiga.

k) Os Super Lynx da MB não tem um MAGE capaz de identificar automaticamente os navio emissor da radiação eletromagnética isso é parte do pacote de aviônicos padrão do Super Lynx 300?

R: Sim, pode ser parte do pacote de aviônicos, a critério do cliente. O uso do identificador automático é uma questão de filosofia de emprego do helicóptero por determinado cliente aliada à avaliação de custo/benefício.

l) Já existe algum Lynx/SuperLynx no mundo que use datalink operacionalmente? Caso sim, qual operador? E qual o fabricante do equipamento?

R: Sim, porém, infelizmente, o operador e o fabricante são dados sigilosos.

m) Já existe algum Lynx/SuperLynx no mundo que use RWR que acione chaff/flare automaticamente em operação? Caso sim, qual operador? E qual o fabricante do equipamento?

R: Sim, porém, infelizmente, o operador e o fabricante são dados sigilosos.

n) Já existe algum Lynx/SuperLynx no mundo que use pods de metralhadoras operacionalmente? Caso sim, qual operador? E qual o fabricante do equipamento?

R: Sim, são vários operadores e vários diferentes fabricantes.

o) O Battlefied Lynx já foi ofertado à AvEx ou à FAB? Em caso afirmativo, estes eram novos ou usados?

R: Não, nunca foram ofertados. Posso afirmar que pelo menos nos últimos dez anos não recebemos nenhuma consulta (RFI ou RFP) ou Edital de Licitação da FAB ou do EB.

p) Qual o resultado pratico para a familia Lynx/Super Lynx da aquisição da Westland pela Agusta?

R: Praticamente não houve nenhuma alteração, pois o Super Lynx continua sendo fabricado e apoiado pela Westland, em Yeovil.

q) A linha de produção do Super Lynx está aberta? Existe alguma possibilidade da produção na Inglaterra ser encerrada em prol de algum tipo de "consolidação industrial" na Itália?

R: Sim, a linha de produção do Super Lynx 300 continua aberta. A intenção é que as plantas de produção continuem existindo separadamente e idênticas ao que eram. A linha de produção do Super Lynx (sem ser o 300) está fechada desde o início da produção do Super Lynx 300.

r) Existe algum cliente atual de SuperLynx com os motores CTS 800 ?

R: Somente os clientes de Super Lynx 300 possuem os motores CTS800 instalados. Estes motores não são instaláveis nos Super Lynx, que não sejam os 300.

s) Em termos de armamentos existe algum sistema usados nos Lynx/SuperLynx além da combinação, Sea Skua/Torpedo MK-46/Carga de profundidade? Algum outro país usa as cargas de profundidade que a MB usa nos Lynx?

R: Nos Lynx / Super Lynx Navais, a combinação acima é a configuração comum. Alguns clientes têm variados tipos de metralhadoras instaladas. Outros clientes usam também cargas de profundidade similares às da MB, enquanto outros, utilizam cargas de profundidade nucleares (BPN).

t) Como funciona o link eletromagnético de designação de alvo usado no Sea Skua? Quais são seus prós e contras?

R: O alvo apresentado no radar é selecionado pelo co-piloto e transferido ao míssil. A partir desse instante, o retorno do eco radar é também recebido pelo míssil e, após o seu disparo, o míssil seguirá este eco. Como principal vantagem, vemos a seleção correta do alvo que se deseja atacar, bem como a opção de se cortar este eco a qualquer momento. Como desvantagem, vemos a necessidade da contínua iluminação do alvo pelo helicóptero e a possibilidade de despistamento eletrônico.

u) Existe demanda para uso no SuperLynx de um míssil mais pesado e de mais longo alcance que o SeaSkua?

R: Não existe propriamente uma demanda, mas sim desejos e vários estudos. Dentro do projeto SCMR, existe também a escolha de um míssil. Dentre os mísseis hoje existentes no mercado, o MARTE II seria adaptável ao Super Lynx.

v) Como funciona a infra estrutura de suporte pos venda da Westland no mundo? Usam armazéns alfandegados no Brasil?

R: O suporte aos clientes AgustaWestland é individualizado. O cliente expressa a forma na

qual deseja o suporte e assim ele é cotado e provido pela empresa. Portanto, ele é diferente em cada um dos nossos clientes. Apenas dois clientes possuem armazéns alfandegados, sendo um deles o Brasil.

w) Como foi o processo de avaliação das duas células de Lynx ofertados ao Brasil pela Argentina? Qual o estado em que se encontravam estas células? Quando ocorreu esta oferta?

R: Eu pessoalmente desconheço essa oferta.

x) Quantos Lynx foram produzidos e para que países eles foram? Quantos Super Lynx foram produzidos e para que países eles foram?

R: Já foram construídos mais de 400 Lynx/Super Lynx. Muitos Lynx sofreram “upgrades” e foram transformados em Super Lynx. Os países a que se destinaram são: Reino Unido, França, Holanda, Dinamarca, Noruega, Alemanha, Portugal, Brasil, Argentina, Paquistão, Coreia, Malásia, Tailândia, Omã e África do Sul.

y) Como funciona o processo de recuperação de células comprometidas. O que é exatamente “passar no gabarito”? Como é esse processo e quanto tempo leva?

R: Não seria exatamente passar no gabarito, mas sim instalá-la no gabarito. O gabarito é uma ferramenta utilizada para a construção e o reparo da aeronave, garantindo o perfeito alinhamento da sua estrutura. Basicamente ela prende a aeronave e permite que ela seja montada aos poucos, sem “desmantelar-se”, bem como seja parcialmente desmontada para troca de peças e reparos. O tempo que leva depende da quantidade de reparos a serem executados.

z) Quando o Programa Super Lynx 300 foi apresentado pela primeira vez aos clientes?

R: Em 2000.

Entrevista com o Sr. Roberto C. Duhá - Agusta Westland do Brasil

Written by Administrator

Tuesday, 11 November 2008 16:22 -

