

LAAD & Helitech 2005

Written by
Thursday, 27 March 2008 20:25 -



Entre os dias 26 e 29 de abril ocorreu no Riocentro, na cidade do Rio de Janeiro, a LAAD 2005 - Latin America Aero & Defence, a maior feira militar do Brasil e uma das maiores da América Latina.

A LAAD 2005 é uma exposição e conferência internacional sobre tecnologias aeroespaciais e de defesa. Paralela à LAAD, aconteceu também a HELITECH LATIN AMERICA 2005, maior feira internacional de tecnologias e operações de helicópteros. O evento recebeu delegações oficiais de 40 países e 300 empresas de 28 países, sendo 70 delas brasileiras.

Passa o mouse sobre a







Organizada pela Reed Exhibitions Brasil, a maior promotora de feiras de negócios da atualidade, a LAAD 2005 amplia seu leque de atividades e se projeta como uma grande vitrine mundial. Tecnologias em detectores de armas nucleares e químicas, armas não-letais, simulador de aeronaves de caça com equipamentos de ponta e helicópteros de última geração são alguns dos exemplos que são encontrados na feira. Ainda, indústrias de diversas partes do mundo, como a israelense, com presença significativa, sobretudo na área de segurança interna, e o mega conglomerado EADS, da Europa.

LAAD & Helitech 2005

Written by
Thursday, 27 March 2008 20:25 -



LAAD & Helitech 2005

Written by
Thursday, 27 March 2008 20:25 -



LAAD & Helitech 2005

Written by
Thursday, 27 March 2008 20:25 -



LAAD & Helitech 2005

Written by

Thursday, 27 March 2008 20:25 -



LAAD & Helitech 2005

Written by
Thursday, 27 March 2008 20:25 -



Copyright © 2008 by Helitech Ltd. All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted, in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording, or by any information storage and retrieval system, without the prior written permission of Helitech Ltd.

LAAD & Helitech 2005

Written by
Thursday, 27 March 2008 20:25 -



LAAD & Helitech 2005

Written by
Thursday, 27 March 2008 20:25 -



LAAD & Helitech 2005

Written by
Thursday, 27 March 2008 20:25 -



LAAD & Helitech 2005

Written by
Thursday, 27 March 2008 20:25 -





Choque cultural: Por fora helicóptero; por dentro um avião executivo!

Não resta dúvida alguma que entre as aeronaves em exibição na LAAD/Helitech, o Mil Mi-171A Baikal era a estrela maior. Maior, por sinal, em todos os sentidos. Mais passageiros, mais peso, mais potência e mais hélices... As formas bojudas, características desde a exibição dos primeiros membros da fértil família Mi-8/17/171 "Hip", o faziam destacar de todos os demais convidados. Até os grandes UH-60 Blackhawk e UH-14 Puma pareciam "discretos" perto da massa bruta do Baikal. Por convite da empresa Alpha South America, representantes da aeronave no Brasil, a ALIDE voou neste "**Gigante**".

No último dia do evento, mesmo antes do encerramento, as tripulações dos helicópteros iam paulatinamente recolhendo seus pertences e, um após o outro, decolando para casa. A despeito da partida dos seus "companheiros", o Baikal permaneceu no solo a espera dos seus passageiros convidados. Pouco antes de anoitecer um pequeno grupo de repórteres e de clientes potenciais entrou pela porta na lateral esquerda para ocupar seus assentos. O interior do Mi-171A é surpreendentemente amplo e confortável, com acabamento executivo em bege, numa configuração 2 + 2 com cadeiras de tecido semelhante às usadas na aviação regional, apenas menos apertadas. Até o corredor era espaçoso e os passageiros de até 1.80m andavam sem ter de curvar a cabeça. O cockpit amplo e muito envidraçado apresentava todas as indicações e mostradores em inglês, nada de confusos textos em cirílico nesta versão de exportação. Curioso foi que durante a tarde um par de pilotos de Blackhawk do EB, ao sentar na cabine, partiu para tentar fazer um checklist simulado de decolagem e sem muito esforço iam localizando os switches acionadores do APU, dos dois motores, etc, etc. Parecia que já haviam sido treinados neste modelo. Apenas parecia, nunca tinham entrado antes num deles...

Nosso helicóptero estava disposto na configuração de transporte de passageiros, em que as portas em formato de concha na traseira da cabine ainda existem, porém ficam permanentemente fechadas. Para que possam ser usadas, o banheiro deve ser removido num processo que dura algumas horas para uma equipe treinada. O APU, e em seguida as duas turbinas, foram acionados. As pás lentamente começaram a girar e uma suave vibração indicou o movimento do helicóptero. Ao redor um grande número de pessoas cercou o Mil para ver sua decolagem como se no fundo tivessem dúvida que um helicóptero daquele tamanho e peso conseguiria, por seus próprios meios, decolar daquele gramado. Surpreendente mesmo foi o baixo ruído, não maior do que o verificado em um jato regional comum.

Muito diferente do ambiente caótico verificado na maioria dos helicópteros em uso atualmente, não existiam ou eram sequer necessários os headfones para conversa com os vizinhos de assento, bastava falar em tom normal para ser escutado. A decolagem foi suave com um leve movimento para trás para nos separarmos dos fios elétricos que alimentavam o pavilhão. depois disso ganhamos altura e voamos a baixa e média altitude sobre a Barra da Tijuca até a boca do túnel que leva para São Conrado, para depois retornarmos ao Aeroporto de Jacarépaguá. O pouso foi tão discreto que nosso fotógrafo, que estava de pé tomando as imagens do vôo, nem reparou quando tocamos o solo. Como bom veículo russo, basta um breve check pós-vôo e power off. O reboque prende a barra de tração na bequilha e arrasta o Baikal para um hangar imaculadamente branco e muito iluminado, sob medida para as câmeras da imprensa capturarem cada um dos seus detalhes.

Esta aeronave será usada inicialmente para vôos na região da Bacia de Campos, prestando

Written by

Thursday, 27 March 2008 20:25 -

serviço para a Petrobrás, além é claro de realizar uma série de demonstrações para operadores civis e para as forças militares e paramilitares brasileiras. Com o certificado do CTA nas mãos, o próximo passo será a certificação deste modelo na Europa e nos EUA se aproveitando dos acordos entre o CTA o FAA e o EASA. Não há dúvida que a indústria aeronáutica russa é tecnicamente avançada. No entanto, dá pra ver que eles têm estado muito ativos para recuperar o tempo perdido para seus concorrentes ocidentais no mercado civil. Em breve, qualquer restrição ao uso de material russo só ocorrerá mesmo por puro preconceito e nada mais além disso.



LAAD & Helitech 2005

Written by
Thursday, 27 March 2008 20:25 -

