



▣ **Texto: Felipe Salles**

USCGC Northland, a "Ovelha Branca" da UNITAS

Para esta UNITAS XLIX a US Navy trouxe junto com seu grupo tarefa um navio da Guarda Costeira, o que a princípio poderia ser visto como apenas uma "Ovelha Branca" no meio de muitos navios cinzas reflete de forma clara as mudanças postuladas pela nova "A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower" conforme documento conjunto publicado em outubro de 2007 pelo Chefe de Operações Navais da US Navy e pelos Commandants da Guarda Costeira e dos Fuzileiros Navais americanos. Durante a UNITAS 2008, ALIDE foi a bordo do USCGS Northland para entender como, exatamente, esta força de natureza policial agrega valor ao modo de operação global da US Navy.

Passa o mouse sobre a





Um navio diferente, tripulado por marinheiros e oficiais que se vestem e falam diferente, essa é a primeira impressão que se sente a bordo de um “cutter” da Guarda Costeira americana. O termo “cutter”, originalmente um tipo de veleiro de menor porte, com o passar dos anos historicamente acabou sendo associado às funções navais do serviço, britânico, e posteriormente americano, alfandegário. Com a fusão, em 1915, do Serviço de Salvamento com o U.S. Revenue Cutter Service, nasceu a Guarda Costeira Americana, que manteve em uso esta terminologia. A Guarda Costeira a partir deste momento foi fundada como serviço um militar naval dos EUA e pronto para entrar em atividade a qualquer momento. Atualmente são chamados de “cutter” apenas os navios de patrulha maiores, aqueles que contam com uma tripulação permanente alocada a ele, o que informalmente indica navios com mais do que 17 metros de comprimento.



USCGC Northland, a "Ovelha Branca" da UNITAS

Written by
Saturday, 13 September 2008 13:40 -



Copyright © 2008 by UNITAS. All rights reserved. This page is for informational purposes only. No part of this page may be reproduced without the written permission of UNITAS.

USCGS Northland, a "Ovelha Branca" da UNITAS

Written by

Saturday, 13 September 2008 13:40 -



Atualmente 40 a 150 milhas são utilizadas pela US Navy Guard, sendo o seu esquema de patentes

O navio que visitamos, identificado pelo designador WMEC-904 é um dos 13 cutters de médio alcance – os “WMEC”s - de 270 pés (82,35 m metros) e regularmente fica baseado no Integrated Support Command da USCG, na cidade de Portsmouth, no estado americano da Virgínia. O navio é bastante moderno, com batimento de quilha em 1981, lançamento ao mar em 1982, e comissionamento em 1984. A classe MEC de 270 pés é conhecida como classe “Famous Cutters” uma vez que re-utiliza nomes com grande tradição entre os navios da Guarda Costeira. O Northland foi construído em 1984 no Estaleiro Tacoma Boatbuilding Company na cidade de Tacoma, estado de Washington.



USCGS Northland, a "Ovelha Branca" da UNITAS

Written by

Saturday, 13 September 2008 13:40 -

Munido de um grande convão, que ocupa praticamente metade do comprimento do navio, o Northland conta com um hangar telescópico com teto móvel que se desloca para ré de jeito a encobrir o helicóptero que se encontra espotado. Este sistema é praticamente idêntico ao implementado nas corvetas Meko 140 da Armada Argentina. O Convão é muito resistente sendo certificado para o pouso de uma grande variedade de aeronaves, entre elas o Eurocopter HH-65A/B Dolphin, o Agusta MH-68A Stingray, o Kaman SH-2 Seaprite, Bell OH-58 Kiowa e UH-1N Huey.



O complemento padrão do Northland é de 13 oficiais e 85 praças. O Comandante explicou: “por termos apenas umas 100 pessoas a bordo, a exaustão física acaba sendo o maior limitador sobre o tempo que podemos permanecer no mar de cada vez.”. O navio pode até parecer pequeno para padrões da US Navy mas ele é bastante bem equipado. No passadiço a navegação é toda feita cartas eletrônicas apoiada em um receptor GPS. Dentro do navio existe um “cybercafé” com quatro PCs ligados via satélite à Internet numa conexão de 128kbps, ou: “absurdamente lenta” segundo nosso guia no navio o Ten Nicholas Porta. Lento ou não os tripulantes puderam ver, no site da ALIDE, as fotos do seu navio contra o Pão de Açúcar na

USCGS Northland, a "Ovelha Branca" da UNITAS

Written by

Saturday, 13 September 2008 13:40 -

sua chegada ao Rio.



Dois motores ALCO V-18 turbo-diesel cada um gerando 3500shp, impulsionam e dirigem o navio através de dois eixos, dois hélices de passo variável e dois lemes. A velocidade máxima da classe é de 19,5 nós. Dois motores Caterpillar V12 diesel movem os geradores elétricos. O Medium Endurance Cutter leva 337,000 litros de combustível o que permite atingir um alcance total de até 10.250 Milhas Náuticas, também são carregados a bordo 78.214 litros de combustível de helicóptero (JP-5) e 31.213 litros de água potável.



USCGC Northland, a "Ovelha Branca" da UNITAS

Written by
Saturday, 13 September 2008 13:40 -



USCGS Northland, a "Ovelha Branca" da UNITAS

Written by

Saturday, 13 September 2008 13:40 -



Após o exercício de tiro contra alvo aéreo, realizado na tarde do dia 26, coube aos marinheiros, na lancha de alta velocidade da Northland, a tarefa de resgatar as duas aeronaves não tripuladas e restituí-las ao navio lançador, o USS Farragut. Nosso fotógrafo foi na lancha e acompanhou passo a passo esta complexa faina.



USCGC Northland, a "Ovelha Branca" da UNITAS

Written by
Saturday, 13 September 2008 13:40 -



em 19 de setembro de 2008, às 13:40. Última modificação feita em 19 de setembro de 2008, às 13:40. Este conteúdo pertence ao usuário cadastrado na comunidade e pode conter informações falsas, ofensivas ou ilegais.

USCGS Northland, a "Ovelha Branca" da UNITAS

Written by
Saturday, 13 September 2008 13:40 -



Copyright © 2008 by UNITAS. All rights reserved. This page is part of the UNITAS website. For more information, please visit www.unitas.org.

USCGS Northland, a "Ovelha Branca" da UNITAS

Written by

Saturday, 13 September 2008 13:40 -



~~Os focos principais de atuação da Guarda Costeira americana são definidos como:~~

Os focos principais de atuação da Guarda Costeira americana são definidos como:

- Policiamento marítimo
- Busca e Resgate (SAR)
- Operações de Defesa (sob o comando da US Navy)

- Quebra-gelos
- Auxílios à navegação
- Proteção de recursos marinhos
- Limpeza de derramamento de óleo no mar

Na missão de defesa a US Navy contribui com informação apurada desde seus imensos recursos técnicos, e de comunicação, desde sensores avançados em navios, em aeronaves e até mesmo nos satélites espões do Departamento de Defesa. Com esta informação cabe à USCG a tarefa de realizar a captura de navios criminosos e de seus tripulantes. Em território americano as missões da USCG tendem a não precisar do envolvimento da US Navy, se restringindo ao ambiente e recursos próprios do Departamento de Homeland Security.

No Ártico, o degelo causado pelo processo de aquecimento global, está aumentando a demanda por serviços de patrulha, resgate e de sinalização numa área que até pouco tempo atrás era intransponível pelo acúmulo de gelo permanente.

Para atender a todas estas novas demandas a USCG foi redividida agora em "Grupos Operacionais Desdobráveis" ou Deployable Operations Groups em inglês. Estes são:

- National Strike Force
- Operações Ligadas ao Meio Ambiente
- Time de Policiamento Tático - Tactical Law Enforcement Team

USCGS Northland, a "Ovelha Branca" da UNITAS

Written by

Saturday, 13 September 2008 13:40 -

- 14 destacamentos (7 em Miami e 7 em San Diego) cada um com 8 militares
- Time de Segurança Marítima - Maritime Safety and Security Team
- Anti-terrorismo
- Abordagem de navios dirigidos aos portos americanos
- Segurança em grandes eventos públicos
- Time Anti-Narcóticos - Counter Drug
- Operações de Interceptação de Imigração Ilegal - Alien Migrant Interdiction Operations
- CIC seis pessoas operando consoles e outros quarto para substituí-los

Para o Comandante do Northland a transferência para o Departamento de Homeland Security representou uma notável “mudança de ritmo, mas as missões no mar seguem sendo uma fantástica aventura”.

Ele continua: “Normalmente cada uma destas patrulhas deixa o porto com uma missão específica principal.”Uma patrulha da USCG pode se focar, por exemplo, em controle de pesca, sob o comando do 1º Distrito da Guarda Costeira em Massachussets ao nordeste dos EUA. Já a seguinte pode ser, por exemplo, para atender a missão anti-drogas do “Joint Interagency Task Force South”, um componente do Departamento de Defesa americano (Pentágono) através da coordenação do 7º Distrito da Guarda Costeira em Miami. O controle pesqueiro é uma atividade importante para a USCG, segundo o Comandante Christopher Austin: “98% dos pesqueiros operam dentro da lei, os 2% restante são aqueles que violam as regras.”

Segundo o comandante, a USCG pode policiar águas não-americanas sempre que um acordo bilateral cobrindo suas atividades tenha sido assinado entre os EUA e este país. A presença internacional da Guarda Costeira, quase sempre reprimindo o contrabando e o tráfico de drogas e de pessoas, é particularmente evidente no Caribe e em breve deve se dar também nas costas da África. Estes acordos bilaterais podem cobrir não apenas as operações dentro das águas territoriais daquele país, como também, o direito de inspecionar navios daquele país navegando em mar aberto ao redor do globo. Curiosamente, o México, além de Cuba, estão entre os países da região que não assinou acordos bilaterais com os EUA neste campo. “Além das 24 milhas marítimas estamos em ‘Alto Mar’ (‘Open Seas’) e aí podemos inspecionar navios americanos, navios de nações parceiras e também navios que navegam sem bandeira alguma.”



No Caribe, as patrulhas da USCG tendem a durar cerca de dois meses, com intervalos de dois

USCGS Northland, a "Ovelha Branca" da UNITAS

Written by

Saturday, 13 September 2008 13:40 -

meses entre as patrulhas. Este ritmo de operações tem sido acelerado assim desde o ataque terrorista de 11 de setembro.

Cada um destes acordos bilaterais define termos específicos do que pode, ou não, ser feito com barcos e tripulantes detidos no mar. Pode ser, por exemplo, leva-los de volta para o porto americano mais próximo e entregar à justiça, ou mesmo, simplesmente, deixá-los em custódia da lei na capital do país dono do território onde se deu a captura. Cada acordo assinado com os EUA indica um procedimento próprio a ser seguido.

Além disso, em uma situação de guerra conflagrada, como verificada no Golfo Pérsico, a Guarda Costeira americana acaba por se subordinar ao comando local da US Navy para proteger seus navios em portos avançados naquela região, contra contrabandistas de armas e a ameaça representada por ataques suicidas terroristas.

Todas as bases operacionais da USCG ficam, ou em território americano, ou em alguma de suas possessões ao redor do mundo. A África é claramente um foco de crescente interesse para a USCG, dois anos atrás o próprio Northland realizou um desdobramento para lá, no ano passado foi a vez do USCGS Lagare (WMEC 912) e neste será a vez do Cutter Dallas (WHEC 716).

Ele continua explicando: "A USCG é uma 'força policial', por isso, muitas vezes, navios da US Navy em patrulha em locais como o Caribe levam embarcados times da USCG, caso seja necessária realizar uma intervenção policial. Neste caso, temporariamente troca-se a bandeira da US Navy pela da USCG no mastro e o navio assume de imediato o poder de polícia atendendo à legislação americana.

No Teatro de Operações do Iraque, no Golfo Pérsico, as unidades da Guarda Costeiras presentes se subordinam diretamente ao NavCent, o componente Naval do Central Command. As operações revolvem ao redor da Naval Station (NSA) Bahrein onde estão baseados seis patrulheiros de 110 pés, um Cutter de longo alcance e um dos Tactical Law Enforcement Teams. Ali, além da patrulha regular, uma das principais contribuições da USCG é no treinamento dos militares das marinhas amigas daquela região. São ensinados desde como se aproximar dos navios com segurança até como subir no navio, vasculhar seus conveses e compartimentos internos e como determinar que os tripulantes não se encontram armados. Todos estes procedimentos são indispensáveis para inspeção e captura de barcos suspeitos/criminosos/terroristas no mar.

Desde os anos noventa já estava bastante claro que os meios navais e aéreos da Guarda Costeira estavam defasados, por isso, em 1998, foi anunciada uma mega concorrência mundial para resolver estas limitações, com o advento da “Guerra Global ao Terror” e a transferência da USCG para o DoHS apenas aumentou a pressão para realizar uma dramática modernização dos meios da Guarda Costeira americana. Neste ponto o programa cresceu passando a ter uma conclusão prevista em 25 anos e um custo de 24 Bilhões de dólares. A compra de novas aeronaves e navios, todos equipados com os sensores mais atualizados e com equipamentos de comunicação muito capazes não sairia barato. As empresas SAIC, Boeing e o consórcio ICGS-Integrated Coast Guard Systems, da Lockheed Martin e Northrop Grumman, disputaram o contrato. Em 25 de junho de 2002 foi anunciada a vitória da ICGS.

As novas aeronaves selecionadas foram o HC-130J Hercules, o HC-144, que deve substituir o veterano HU-25 Guardian, o MH- 65C Multimission Cutter Helicopter, versão modernizada dos Eurocopter Dolphin em serviço e o MH-60T.

Entre os navios, três novas classes foram previstas, o National Security Cutter, o Offshore Patrol Cutter e o Fast Response Cutter.

A Guarda Costeira tem em serviço 211 aeronaves que são divididas entre:

HC-144A CASA (CN235-MP Persuader) “Sentinela Oceânico”

HC-130J Lockheed Hercules Aeronave de patrulha de longo alcance

HC-130H Lockheed Hércules

HU-25 Falcon Jet/Dassault Guardian

USCGS Northland, a "Ovelha Branca" da UNITAS

Written by

Saturday, 13 September 2008 13:40 -

HH/MH- 65C Helicóptero embarcado multi-missão

HH-60 Sikorsky Jayhawk

HH-65 US Eurocopter Dolphin (Eurocopter Dauphin)

MH-68A (Agusta A109E Power) Stingray

MH-60T Helicóptero de resgate médio

Veículo aéreo não tripulado de alta e media altitude (HAEUAV)

Veículo aéreo não tripulado de pouso e decolagem vertical (VUAV)

No mar operam os "boats", as lanchas de tamanhos os cilando entre 7 e 15 metros de comprimento (25 e 47 pés) e de diferentes motorizações usadas regularmente para SAR, proteção policial dos portos e outras funções.

Segundo o Comandante Austin a USCG se orgulha de ser atualmente "a quarta maior marinha do mundo". A frota de cutters atual, no entanto, é muito extensa e variada incluindo os seguintes modelos:

1x 420 pés - Quebra-gelos (WAGB)

(8)x 418 pés - Cutter de Segurança Nacional - National Security Cutter (NSC)

USCGS Northland, a "Ovelha Branca" da UNITAS

Written by

Saturday, 13 September 2008 13:40 -

2x 399 pés - Quebra-gelos da classe Polar- Polar Class Icebreaker (WAGB)

12x 378 pés - Cutter de longo alcance - High Endurance Cutter (WHEC)

(25)x 320/360 pés - Cutter de patrulha offshore Offshore Patrol Cutter (OPC)

1x 295 pés - Veleiro oceânico de treinamento - Training Barque Eagle (WIX)

1x 282 pés - Cutter de alcance medio - Medium Endurance Cutter (WMEC)

13x 270 pés - Cutter de alcance médio - Medium Endurance Cutter (WMEC)

1x 240 pés - Navio de serviço de bóias oceânico - Seagoing Buoy Tender/ Icebreaker (WLBB)

16x 225 pés - Navio de serviço de bóias oceânico - Seagoing Buoy Tender (WLB)

1x 213 pés - Cutter de alcance médio - Medium Endurance Cutter Medium Endurance Cutter(WMEC)

14x 210 pés - Cutter de alcance médio - Medium Endurance Cutter Medium Endurance Cutter (WMEC)

14x 175 pés - Navio de serviço de bóias costeiro - Coastal Buoy Tender (WLM)

USCGS Northland, a "Ovelha Branca" da UNITAS

Written by

Saturday, 13 September 2008 13:40 -

5x 179 pés Patrulheiro costeiro - Patrol Coastal (WPC)

4x 160 pés - Navio de serviço de construção fluvial - Inland Construction Tender (WLIC)

?x 120 pés -- 160 pés - Cutter de resposta rápida - Fast Response Cutter - B Class (FRCB)

8x 140 pés - Rebocador quebra-gelos - Icebreaking Tug (WTGB)

8x 123 pés - Navio Patrulha - Patrol Boat (WPB)

41x 110 pés - Navio Patrulha - Patrol Boat (WPB)

2x 100 pés - Navio de apoio a bóias fluvial - Inland Buoy Tender (WLI)

1x 100 pés - Navio de serviço de construção fluvial - Inland Construction Tender (WLIC)

65x 87 pés - Barco de patrulha costeiro - Coastal Patrol Boat (WPB)

12x 75 pés - Navio de serviço de bóias fluviais - River Buoy Tender (WLR)

8x 75 pés - Navio de serviço de construção fluvial - Inland Construction Tender (WLIC)

3x 65 pés - Navio de serviço de bóias fluviais - River Buoy Tender (WLR)

USCGS Northland, a "Ovelha Branca" da UNITAS

Written by

Saturday, 13 September 2008 13:40 -

6x 65 pés - Navio de serviço de bóias fluviais - Inland Buoy Tender (WLI)

11x 65 pés - Rebocador portuário de pequeno porte - Small Harbor Tug (WYTL)

Obs.: Os números de navios entre parênteses indicam que eles não foram ainda totalmente entregues para o serviço na USCG.

Quando da conclusão da implementação do ambicioso programa "Deepwater", a tradicional e centenária, US Coast Guard terá se reinventado por completo. Esta transformação pode até implicar nem alterações substanciais nos lemas dos navios e da própria Guarda Costeira. O lema do USCGC Northland que orgulhosamente diz: "Das Costas Astecas à Zona Ártica", talvez tenha que ser em breve re-escrito para descrever com maior precisão a atuação da USCG dentro da nova realidade da "Guerra Global ao Terror", e ratificada pelo novo US Maritime Strategy do Almirante Roughead. E será agora, mais do que nunca, que o lema latino da Guarda Costeira americana: "Semper Paratus", sempre preparados, será, constantemente, testado pelas, cada vez mais complexas, pressões geopolíticas deste surpreendente Século XXI.

