



## C295M: 10.000 HORAS SOBRE AS ASAS ÍNCLITAS DA FAMA

**Em menos de quatro anos de operações, a frota de C295M da Força Aérea Portuguesa (FAP) atingiu a marca das 10.000 horas de voo. O número espelha bem os níveis de prontidão e funcionalidade alcançados, por uma aeronave que significou também um enorme salto qualitativo, no desempenho das missões para as quais foi adquirida.**

**Texto e Fotografia: Paulo Mata**  
[www.passarodeferro.com](http://www.passarodeferro.com)

A aquisição do C295 teve, para a FAP, como causa mais ou menos próxima as missões de apoio ao desastre ecológico causado pelo petroleiro Prestige, em Novembro de 2002 ao largo da Galiza e norte de Espanha, realizadas pelos Aviocar da agora extinta Esquadra 401. Se os C212-300 Aviocar prestaram um excelente serviço na detecção e controlo da poluição, reconhecido internacionalmente na ocasião, ficou no entanto claro, internamente, que uma aeronave com performances superiores poderia fazer ainda mais e melhor. Esta convicção, aliada à crescente obsolescência da restante frota de C212-100, levou à elaboração de um caderno de encargos, contendo todos os requisitos do sistema de armas que deveria substituir os veneráveis Aviocar, para a abertura de um concurso público já em finais de 2004, e aquisição de uma nova aeronave.

De entre as aeronaves disponíveis em mercado e presentes a concurso, o C295M da EADS/Airbus Military revelar-se-ia o mais adequado para as funções a desempenhar, segundo os critérios estipulados. A compra de 12 aviões em regime de Operational Leasing foi efectuada, com a assinatura do contrato a 17 de Fevereiro de 2006, que previa o fornecimento das aeronaves em três versões distintas. Partindo de uma base comum (versão PG01), qualquer das aeronaves adquiridas permite cumprir um alargado leque de missões, bastando para isso modificar o seu interior através de "kits" aplicáveis num curto espaço de tempo, que adaptam a aeronave aos fins pretendidos: Busca e Salvamento (SAR), Transporte VIP, Evacuações Médicas (MedEvac), Carga Aérea Geral, entre outros. Temos depois a versão PG02 com capacidade acrescida para realizar missões de Vigilância Marítima e a versão PG03 que acumula com todas as anteriores a Fotografia Aérea.

Há ainda a assinalar a função de formação de navegadores (SIFNAV), cujo kit de equipamentos foi criado pela Força Aérea, já numa fase avançada de aquisição do C295. Esta missão, anteriormente realizada num único Aviocar, pode agora ser efectuada por qualquer C295 da versão PG01.

Das doze aeronaves adquiridas são, por isso, sete na versão PG01, três PG02 e duas PG03, de modo a permitir ter permanentemente aeronaves disponíveis para todas as missões.

Este conceito veio permitir, assim, uma redução substancial da frota, para o desempenho das mesmas funções anteriormente levadas a cabo pelos C212 Aviocar, mas com capacidades alargadas, com todos os ganhos em termos de custos que isso representa.

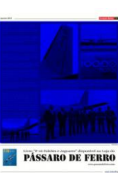
As performances da nova plataforma C295M são ainda largamente superiores às do seu antecessor, permitindo, entre muitas outras melhorias, assegurar a cobertura de praticamente toda a enorme Zona Económica Exclusiva/Região de Busca e Salvamento nacional, que sendo a segunda maior do mundo, representa uma área sobre o oceano 63 vezes superior à superfície de território terrestre português. O país passaria, por isso, assim, a dispor de um meio tecnologicamente avançado, ao nível do que de melhor existe no mundo, sendo uma mais-valia incontestável na salvaguarda dos interesses e soberania nacionais, bem como na prestação de auxílio ao tráfego marítimo que cruza diariamente as nossas águas.

Com a entrada em produção das aeronaves, e já em Setembro de 2007, uma equipa da Força Aérea foi definida para fazer o acompanhamento e fiscalização das mesmas, garantindo o cumprimento cabal do



caderno de encargos e das suas exigências. De igual modo, os primeiros elementos de tripulação iniciaram formação, para estarem aptos a integrar a equipa de qualificações e aceitação das aeronaves. Posteriormente, mais cinco equipas receberiam também formação no fabricante, nas áreas de manutenção, pilotagem, documentação, guerra electrónica e logística, cobrindo assim todas as áreas necessárias à operação da nova plataforma aérea.





ID: 45717712

01-01-2013

O primeiro voo em território nacional e a apresentação em solo português realizar-se-ia por ocasião das comemorações do 56º aniversário da Força Aérea, na base das Lajes, em 2008. A entrega das primeiras duas aeronaves à Esquadra 502 (Elefantes) ocorreria, contudo, apenas a 26 de Fevereiro de 2009, na Base Aérea 6 (BA6), no Montijo.

A partir de então, os Elefantes empenhar-se-iam em adquirir a Capacidade Operacional na nova aeronave, para as diferentes missões atribuídas, tendo assumido as importantes missões de MedEvac e SAR a 02 de Outubro de 2009.

Destacamentos da Esquadra 502 previstos para as Lajes e Porto Santo, onde os C295 representam um importante apoio para as populações dos arquipélagos dos Açores e Madeira, seriam iniciados a 17 de Abril e a 05 de Novembro de 2010, respectivamente.

As últimas aeronaves da frota seriam entregues já em 2011, perfazendo a dúzia programada, e a Esquadra 502 absorveria até ao fim do mesmo ano as funções da Esquadra 401, entretanto extinta com o fim das operações dos C212 Aviocar.

Não deixa, por isso, de ser ainda mais notável a marca de 10.000 horas de voo, atingidas em menos de quatro anos de operações, com a frota inacabada durante grande parte desse tempo.

A efeméride foi assim comemorada em cerimónia militar, na BA 6, a 05 de Dezembro de 2012, com a presença do CEMFA, o General José Pinheiro, presidentes da Airbus Military (fabricante) e Empordef TI (simuladores), do Cmdte. da BA6, actual e antigos Comandantes da Esquadra 502, entre muitos outros militares e civis, ligados ao programa C295 na FAP.

Para assinalar devidamente a ocasião, foi ainda decorada uma aeronave com simbologia dos Elefantes e alusão às 10.000 horas, com grafismo de Miguel Amaral, autor de várias outros trabalhos em aeronaves da Força Aérea.

E se 10.000 horas são motivo para comemoração, dentro delas cabem muitos mais números, como aquele que tão honrosamente representa as mais de 500 vidas salvas, mais de 4.400 missões realizadas, mais de 20.000 passageiros transportados, e quase 1.000 toneladas de carga, sem esquecer também a participação em oito diferentes exercícios: Real Thaw, Sea Border, Lusíada, Zarco, Morsa, Hot Blade, Xavega e Renegade. A integração na Operação Frontex de controlo de imigração ilegal e actividades ilícitas nas fronteiras meridionais da União Europeia, na qual a Esquadra 502 operou com um C295 a partir de sete bases distintas em Espanha, Itália e Grécia em 2011 e 2012 também não pode ser esquecida.

Se dúvidas ainda houvesse, na Operação Frontex, todas as capacidades de vigilância marítima do C295 ficaram bem patentes, com a monitorização, apenas em 2012, de 11.736



embarcações, 27 das quais viriam a ser alvo de intercepção por forças de superfície devido a indícios de actividades ilegais. Após estas 10.000 horas de operações aéreas, comprovado é o acerto da decisão da aquisição do C295, que se transformou num dos programas com maior sucesso da nossa Força Aérea.

Não será por isso de estranhar, se dentro de pouco tempo a Esquadra 502 estiver já a comemorar as 20.000 horas de voo, "sobre as asas ínclitas da fama" do C295. ■



da esq. para a dir.: Cap. Goulart, 2º Sarg. Galvão, 1º Cab. Fábio, Sarg. Alexandre e Miguel Amaral





**C295M: 10.000 horas "Sobre as Asas Íclitas da Fama"**