

Título: BITURBINA PARA UTILIDADE PÚBLICA

Veículo: Aero Magazine - **Localidade:** SÃO PAULO - SP - **Data de publicação:** 01/11/2013

Editoria: Aviação Geral - **Página:** 42 a 45



Título: BITURBINA PARA UTILIDADE PÚBLICA

Veículo: Aero Magazine - **Localidade:** SÃO PAULO - SP - **Data de publicação:** 01/11/2013

Editoria: Aviação Geral - **Página:** 42 a 45



O crescimento da frota de helicópteros bimotores desperta a atenção de usuários governamentais, em especial dos grupamentos aéreos de segurança pública, atentos às possibilidades de desempenharem uma gama mais complexa e variada de missões. Os quatro principais fabricantes que oferecem esses modelos no mercado brasileiro, AgustaWestland, Bell, Helibras/Eurocopter e MD Helicopter, calculam que há um potencial de venda para até 50 aeronaves, que somariam até um bilhão de reais em faturamento nos próximos cinco anos, se incluídos contratos de manutenção e treinamento – sem contar as vendas de monoturbinas.

De acordo com o Anuário da Associação Brasileira de Aviação Geral (Abag), em 2012 existiam 496 helicópteros biturbina em operação no Brasil, incluindo modelos médios e pesados. A maioria deles voando em empresas de táxi-aéreo e *offshore* (250), seguidos de operadores privados (205), em especial na aviação executiva. O segmento parapúblico, que inclui as polícias militares, civis, rodoviárias estaduais e as polícias federal e rodoviária federal, além de secretarias e ministérios, somava apenas 16 biturbinas. Mas esse quadro está mudando. Entre 2010 e 2012 houve um crescimento de 30% na frota de biturbinas. Já entre 2011 e 2012 foram adquiridos 22 aparelhos novos, que acrescentaram 468 milhões de

reais ao valor geral da frota, de acordo com a Abag. Nesta conta estão aquisições públicas, de onde saíram pelo menos sete aparelhos, com três negociações em andamento e pelo menos meia dúzia de consultas aos fabricantes. Parece pouco em termos numéricos, mas representa o início de um grande salto qualitativo nas operações de segurança pública.

Apesar dos custos sensivelmente mais elevados, os biturbinas apresentam performances superiores em capacidade de carga, passageiros, autonomia e aviônica embarcada quando comparados aos monoturbinas leves, onipresentes nas operações de resgate e segurança pública. Líder absoluta do segmento monoturbina, com o Esquilo AS 350, a Eurocopter/Helibras já vendeu 21 biturbinas ao mercado parapúblico (sete AS 355, três AS 365, três EC 145, um BK 117 C1 e sete EC 135) e têm planos para, em breve, comercializar mais biturbos leves EC 135 e EC 145. “As polícias precisam dos monoturbinas por razões orçamentárias, porém, devemos vender quatro ou cinco unidades por ano ao segmento parapúblico nos próximos cinco anos”, diz François Arnaud, diretor comercial da Helibras. Ao usar como exemplo o grupamento Águia, da Polícia Militar de São Paulo, Arnaud afirma que os Esquilos cumprem muito bem missões de apoio e policiamento, mas os biturbinas são superiores nas operações de resgate. “Eles têm capacidade para levar mais equipamentos médicos de emergência e apresentam ▶

Título: BITURBINA PARA UTILIDADE PÚBLICA

Veículo: Aero Magazine - **Localidade:** SÃO PAULO - SP - **Data de publicação:** 01/11/2013

Editoria: Aviação Geral - **Página:** 42 a 45



AW 169 (no alto).
MD Explorer e Bell 429
(na p. oposta)

maior espaço interior para um socorrista efetuar procedimentos. Achamos que o nosso EC 145 é o ideal para esse mercado”, ele diz. Hoje, durante um resgate a bordo de um Esquilo, como os mostrados no programa Águias da Cidade, sucesso do canal pago Discovery, é possível observar como os socorristas ficam apertados no piso, com pouco espaço para trabalhar. Outra vantagem seria a possibilidade de mudança de configuração da aeronave em cerca de uma hora. “Além de transportarem oito PMs armados por vez, aeronaves um pouco maiores podem receber sistema *datalink*, sensores infravermelhos e câmaras de longo alcance e de baixa visibilidade”, diz Arnaud. Com esses incrementos, no futuro, biturbinas leves de uma PM poderiam atuar 24 horas e sob o mau tempo como centros aéreos de comando e controle para operações no solo, transmitindo

informações em tempo real. Ainda que este nível de sofisticação não tenha sido atingido no Brasil, desde 2011, o EC 145 vem sendo adquirido pelas secretarias de segurança do Ceará (três encomendados, com um aparelho entregue), da Bahia (um) e do Maranhão (um), além dos sete EC 135 em operação. A Eurocopter/Helibras não confirma, mas o governo do estado de Minas Gerais também estaria negociando a aquisição de uma dupla de EC 155 Dauphin.

Concorrente mais próxima da Eurocopter/Helibras, a AgustaWestland só entrou no mercado parapúblico há quatro anos, acreditando no crescimento desse nicho e apostando em seus biturbinas AW109 e AW169. De acordo com Roberto Duhá, encarregado de negócios governamentais para o fabricante no Brasil, vender por volta de uma dezena de bimotores leves para secretarias estaduais de segurança e o Ministério da Justiça é uma meta considerada real, ainda que otimista. No momento, no segmento parapúblico, a Agusta possui uma participação tímida, com um Grand New 109SP voando no Rio de Janeiro e um AW139 na Polícia Federal, em Brasília (DF). Assim como ocorreu na Europa e nos Estados Unidos, Duhá acredita que nos próximos 20 anos as forças de segurança das grandes cidades voarão cada vez mais com bimotores. “As PMs de São Paulo, Rio (de Janeiro), Minas (Gerais) e Rio Grande do Sul já se mostraram interessadas”, diz o executivo. Com

Título: BITURBINA PARA UTILIDADE PÚBLICA

Veículo: Aero Magazine - **Localidade:** SÃO PAULO - SP - **Data de publicação:** 01/11/2013

Editoria: Aviação Geral - **Página:** 42 a 45



capacidade para até dez policiais equipados ou até quatro macas, o novo AW169 é o preferido do fabricante a ser oferecido às forças de segurança pública. De acordo com a empresa, até junho de 2014, o 169 deve receber sua certificação *full* para voar na Europa, nos Estados Unidos e no Brasil. O primeiro a chegar ao Brasil irá para um operador executivo. Seu irmão de porte médio, o AW139, com capacidade para 15 passageiros, é considerado superdimensionado para essa função. Duhá acredita que o 139 é mais adequado para ações de longa distância, em locais como o Cerrado, a Caatinga, a Amazônia e ao longo das fronteiras.

Com apenas um exemplar operando no corporativo, o MD 902 Explorer, a norte-americana MD Helicopter deverá alcançar quatro exemplares voando no país até o final do ano. Dotado do sistema Notar (sem rotor de cauda), patenteado pela MD, o Explorer é considerado o mais silencioso da categoria, tem capacidade para até seis passageiros ou duas macas e dois atendentes, possui uma porta traseira que facilita a mudança de configuração e a remoção de pacientes. O Explorer está certificado no Brasil para atuar como executivo, utilitário e aeromédico (há uma aeronave de demonstração nesta configuração). Ricardo Zuccolo, representante da MD,

acredita que há mercado potencial para até doze de suas aeronaves nos próximos anos. Para Zuccolo, as vendas às forças policiais – e para *offshore* – ajudarão a impulsionar os mercados executivo e de táxi-aéreo, mais amplos. “Por voarem mais, aeronaves que voam estas missões acabam virando referência”, diz.

A Bell Helicopter, representada no Brasil pela TAM Aviação Executiva, aposta em bimotores bem conhecidos e avaliados: o Bell 412 e o Bell 429. O 412 é um consagrado bomotor derivado do Bell 212, com mais de 800 exemplares construídos, é oferecido no país nas versões EP e EPI. Com capacidade para até 13 passageiros, o modelo é presença constante em operações *offshore*, de segurança, de emergência e em trinta e seis forças armadas. Dadas as características do mercado brasileiro, o 429 parece ser o produto da Bell mais adequado ao Brasil. Concebido como um substituto do Bell 427, o 429 foi desenvolvido inicialmente para clientes de transporte aeromédico. O aparelho leva até sete passageiros (e um piloto) e possui portas mais largas que seu antecessor. Por razões estratégicas, o representante da Bell não revela quais são suas perspectivas para o segmento. O mais importante já é sabido. Nenhum dos quatro grandes competidores neste segmento quer perder uma venda sequer para o governo.



**IMPORTAÇÃO DE AERONAVES
COM BENEFÍCIOS FISCAIS**

**OFICINAS - PRAZO PARA
ADEQUAÇÃO AO RBAC 145:
MARÇO/2014**



**AVIÔNICOS, PEÇAS,
MOTORES E HÉLICES.**

**HOMOLOGAÇÃO DE ESCOLAS,
TAXI AÉREOS, OFICINAS, SAE E
PISTAS / HELIPONTOS (ZPA).**

ASSESSORIA AERONÁUTICA



VIAER
SOLUÇÕES
AERONÁUTICAS

WWW.VIAER.COM.BR
WWW.AVIOESUSADOS.COM.BR

 BRASIL
+ 55 (43) 3029-4004

 ESTADOS UNIDOS
+ 1 (941) 870-1661

REVENDEDOR AUTORIZADO:
BOSE