

Título: HELIBRAS RENOVAÇÃO E ALTA TECNOLOGIA PARA O MERCADO CIVIL DE ASAS ROTATIVAS

Veículo: ASAS - Revista de Cultura e História da Aviação - **Localidade:** SÃO PAULO - SP - **Data de publicação:** 01/05/2015

Editoria: Notícias aéreas - **Página:** Capa, 4, 52 a 58



84
ASAS

ASAS

REVISTA DE CULTURA E HISTÓRIA DA AVIAÇÃO

O CAÇA QUE VIROU A GUERRA NO LESTE

LAVOCHKIN

+ LAAD 2015
+ SEAKING NO BRASIL
+ AERO INDIA 2015
+ BALTIC AIR POLICING

HELIBRAS
Alta Tecnologia em Asas Rotativas



Título: HELIBRAS RENOVAÇÃO E ALTA TECNOLOGIA PARA O MERCADO CIVIL DE ASAS ROTATIVAS

Veículo: ASAS - Revista de Cultura e História da Aviação - **Localidade:** SÃO PAULO - SP - **Data de publicação:** 01/05/2015

Editoria: Notícias aéreas - **Página:** Capa, 4, 52 a 58



FOTO DE CAPA: ARTE GENTILMENTE CEDIDA PELA OSPREY PUBLISHING, DO ARTISTA E ILUSTRADOR BRITÂNICO GARETH HECTOR, VEICULADA ORIGINALMENTE NO LIVRO LA-5/7 VS FW 190 - EASTERN FRONT 1942-45, DE DMITRY KHAZANOV E ALEKSANDR MEDVED, EDIÇÃO DE 2011.

JOHANN FRANZ/LEIFERMAN, GARY DORT/AGOSTINI

ÍNDICE

08	EDITORIAL	52	HELIBRAS, RENOVAÇÃO E ALTA TECNOLOGIA EM ASAS ROTATIVAS
10	CORREIO	60	TURBÔMECA: RECORDE DE MOTORES NA AMÉRICA LATINA
12	PLANO DE VOO: VOANDO NO TOPO	62	AEROVOLGA. A EXPERIÊNCIA RUSSA EM AVIÕES ANFÍBIOS
14	COLUNA DO CAMAZANO	64	DESBRAVADOR DA AMAZÔNIA PERUANA
16	PAPO DE HANGAR: UM TUNOZINHO DESPRETENSOSO	66	TREINADOR MILITAR DO SÉCULO 21
18	NOTÍCIAS	74	CAPITÃO KIRK, O PRIMEIRO
46	APROXIMANDO CONTINENTES A MACH 21 – PARTE II	78	LAVOCHKIN
		90	ACADEMIA DE ARTES: GREG HILDEBRANDT
		96	COMO FUNCIONA: APROXIMAÇÃO E POUSO ILS
		98	FUNDO DO BAU

DIRETOR RESPONSÁVEL
Claudio Lucchesi Cavalca

DIRETORA DE PLANEJAMENTO
Regiane Mamczur Brediks Cavalca

INSPIRAÇÃO
Natassja Brediks Cavalca

PRESIDÊNCIA HONORÁRIA DO CONSELHO EDITORIAL
Gilberto Cavalca (In Memoriam)
Fidalma Lucchesi Cavalca

CONSELHO EDITORIAL
Maj.-Brig. do Ar R1 Antônio Guilherme Telles Ribeiro
Cel.-Av. R1 Aparecido Camazano Alamino
Flavio Flores da Cunha Bierrenbach
Ian Thomas Comber
Luis Sérgio Fernandes Franco
Brig. do Ar (Ref) Márcio Bhering Cardoso
Mauro José de Godoy Moreira
Murilo Camargo Martins

GERENTE DE INFOGRAFIA E MULTIMÍDIA
Victor Cesar Reys Bilbão

CONSULTOR JURÍDICO
Dr. Victor Vinicius Küster Tavares (OAB/RS 47.802)

DEPARTAMENTO COMERCIAL
Varejo e Editorial Não Periódico
Marlene de Freitas Sampaio
Atendimento e Relacionamento com Clientes e Parceiros
Luzineide (Lu) Aparecida Cruz e Silva
Assistente Administrativa
Lais dos Santos Domingos

Título: HELIBRAS RENOVAÇÃO E ALTA TECNOLOGIA PARA O MERCADO CIVIL DE ASAS ROTATIVAS

Veículo: ASAS - Revista de Cultura e História da Aviação - **Localidade:** SÃO PAULO - SP - **Data de publicação:** 01/05/2015

Editoria: Notícias aéreas - **Página:** Capa, 4, 52 a 58

HELIBRAS

RENOVAÇÃO E ALTA TECNOLOGIA PARA O MERCADO CIVIL DE ASAS ROTATIVAS



O H225 em operação pela Bristow, configurado para missões de busca e resgate.

Mesmo de longe, a silhueta é singular e fora do comum entre tantos tipos vistos no Campo de Marte. O helicóptero de nariz afilado e com grande área envidraçada estava com as portas laterais e as traseiras abertas, dando destaque para as dimensões da cabine de passageiros. O rotor de cauda carenado, solução para garantir menor emissão sonora e trazer maior segurança de voo, era o que mais se destacava. Naquela tarde com céu nublado em São Paulo (SP) estávamos na presença do H145 (nova designação do EC.145T2), um dos mais novos modelos da Airbus Helicopters que pela primeira vez fazia o seu tour de demonstração no

Brasil, através da Helibras.

Hoje, São Paulo possui a maior frota de helicópteros do mundo, sendo mais de 500 exemplares registrados apenas na capital paulista. Sobrevoar seus arranha-céus de helicóptero requer cada vez mais o emprego de aeronaves modernas, mais seguras e com maior eficiência em termos de emissão de ruído e gases na atmosfera.

A presença dos helicópteros da Airbus Helicopters no Brasil não vem de hoje, mas desde 1978, quando a Helibras foi criada em 14 de abril daquele ano e instalada inicialmente no famoso hangar X-10 do Centro Técnico Aeroespacial (CTA). Seu primeiro cliente foi a Marinha do

Brasil, que em 1979 adquiriu seis HB-350 Esquilo, estes lançados no mercado internacional apenas três anos antes. Assim, a Helibras foi a pioneira no desenvolvimento da indústria e do polo de asas rotativas nacional, apoiando a partir daquele contrato os clientes com suporte pós-venda e modificações necessárias nos helicópteros para atender às demandas do mercado brasileiro.

“A Helibras é um caso único na atividade de helicópteros do grupo. Nas cadeias de montagem, não temos em nenhum outro lugar, senão no Brasil, atividades completas de fabricação de helicópteros. As fábricas que temos jun-

Título: HELIBRAS RENOVAÇÃO E ALTA TECNOLOGIA PARA O MERCADO CIVIL DE ASAS ROTATIVAS

Veículo: ASAS - Revista de Cultura e História da Aviação - **Localidade:** SÃO PAULO - SP - **Data de publicação:** 01/05/2015

Editoria: Notícias aéreas - **Página:** Capa, 4, 52 a 58



Ligada à Airbus Helicopters, a Helibras tem nos últimos anos renovado a sua linha de modelos civis, com a introdução de tipos genuinamente novos, sempre na busca de maior segurança, conforto e eficiência, para satisfazer os mais diferentes segmentos e requerimentos do mercado civil. Nesta reportagem, João Paulo Moralez mostra um panorama completa desta atual linha de produtos, que coloca o Brasil também na vanguarda da indústria aeronáutica de asas rotativas.

to à Helibras são as mesmas que as nossas fábricas europeias. A Helibras é tão importante para o grupo quanto a nossa sede em Marignane. Com uma base tão importante quanto a Helibras, podemos confiar a ela atividades muito mais desenvolvidas, importantes e determinantes que a simples montagem e manutenção”, disse em entrevista à nossa reportagem Marwan Lahoud, diretor geral delegado à Estratégia e à Área Internacional da Airbus Group, presidente da Airbus Group SAS e presidente da Groupement des Industries Françaises Aéronautiques et Spaciales (GIFAS, Associação das Indústrias Aeroespaciais Francesas).

ESQUILO

Montado no Brasil, o Esquilo tornou-se um dos modelos mais operados no País devido às suas características de versatilidade, robustez, baixo custo de aquisição e operação e fácil adaptação às mais variadas missões do mercado executivo, táxi aéreo, defesa civil, resgate aeromédico, parapúblico e cobertura de acontecimentos das grandes cidades pelas emissoras de rádio e TV.

Equipado com uma turbina Turbomeca Arriel 1D1 de 732shp de potência na decolagem, o AS.350B2 pode transportar um piloto mais seis passageiros ou um piloto, dois médicos e uma maca. A

cabine possui um volume de até 3m³, sendo que o Esquilo pode transportar 136kg no guincho lateral e até 1.160kg de carga externa. Mais de 22 milhões de horas foram voadas em todo o mundo com essa família.

Já o H125 (ex-AS.350B3e) possui desempenho extraordinário, com uma Turbomeca Arriel 2D com FADEC em duplo canal e 847shp de potência, podendo transportar a mesma quantidade de passageiros que o AS.350B2. Para missões aeromédicas, um kit especial contendo equipamentos dedicados a essa tarefa foi exclusivamente desenvolvido pela Helibras com capacitação e profissionais

Título: HELIBRAS RENOVAÇÃO E ALTA TECNOLOGIA PARA O MERCADO CIVIL DE ASAS ROTATIVAS

Veículo: ASAS - Revista de Cultura e História da Aviação - **Localidade:** SÃO PAULO - SP - **Data de publicação:** 01/05/2015

Editoria: Notícias aéreas - **Página:** Capa, 4, 52 a 58



Painel digital do H225.

No voo de demonstração do H145 ficou evidente a segurança da aeronave, a ampla cabine de passageiros com grandes janelas e o baixo ruído interno.

brasileiros.

O AS.355NP é a versão biturbina do Esquilo equipada com duas Turbomeca Arrius 1A1 com 518shp cada, com FADEC. Proporcionando maior desempenho em altitudes mais elevadas, é capaz de transportar até seis pessoas (mais o piloto) e 1.134kg no gancho externo para missões mais específicas de transporte de cargas.

“O mercado em si valoriza a segurança em primeiro lugar. A fama do produto em dar segurança, a possibilidade de ter a manutenção em seu país, com suporte de peças, é preponderante na hora de escolher um helicóptero. Nós, por exemplo, em 94% dos casos, entregamos a peça para o cliente no prazo combinado. É um índice muito alto se comparado com a indústria mundial. O piloto também é um fator de escolha na compra dos helicópteros, então nós temos trabalhado continuamente para trazer novas tecnologias a

bordo da aeronave. Um exemplo é o próprio Esquilo, que no Brasil, há quase dois anos, já sai com o painel digital, recurso que será implantado nos exemplares que deixarão a linha de produção de Marignane, sede da Airbus Helicopters, a partir de 2017. Nossa engenharia desenvolveu essa solução, sendo opcional no Esquilo B2 e de linha no H125. Hoje nós temos a autorização e certificação para produzir o Esquilo B2, H125, H225 e H225M. Nos demais, fabricados na França e na Alemanha, nós temos uma capacidade de intervenção muito grande, fazendo a integração de vários sistemas, uma vez que muitos helicópteros chegam sem interior”, explica Eduardo Marson, presidente da Helibras.

H120

Um dos diferenciais da Helibras é o tamanho e a variedade dos modelos disponí-

veis, que atendem desde missões de transporte leve executivas até voos de longo alcance para segmentos como o off shore. Este é o caso do H120 (ex-EC.120B), desenvolvido na década de 90 em parceria com a China National Aero-Technology Import & Export Corporation (CATIC), Harbin Aviation Industries (Group) Ltd (HAIG) e Singapore Technologies Aerospace Ltd (STAero).

Capaz de transportar quatro passageiros além do piloto, o H120 é equipado com fenestron e uma turbina Turbomeca Arrius 2F, que garante 504shp de potência.

Boa parte da sua estrutura é em material composto, com assentos especiais capazes de absorver impactos em caso de acidentes. Desde que entrou em serviço em 1998, mais de 700 exemplares foram produzidos e voam hoje em 55 países, tendo acumulado mais de 1 milhão de horas de voo.

O H145 tem conquistado o mercado internacional de transporte executivo e de táxi aéreo.



Título: HELIBRAS RENOVAÇÃO E ALTA TECNOLOGIA PARA O MERCADO CIVIL DE ASAS ROTATIVAS

Veículo: ASAS - Revista de Cultura e História da Aviação - **Localidade:** SÃO PAULO - SP - **Data de publicação:** 01/05/2015

Editoria: Notícias aéreas - **Página:** Capa, 4, 52 a 58

O H135, além de voos executivos, pode ser empregado em missões de segurança pública, recebendo farol de busca, alto-falantes, sistema de captação de imagem convencional e por infravermelho (com console para o seu operador) e equipamento para rapel e guincho.

H130

Numa categoria pouco superior está o H130 (ex-EC.130T2), um monoturbina equipado com a Turbomeca Arriel 2D, que pode levar o piloto mais seis passageiros ou até sete numa configuração de alta densidade e que pode ser considerado como uma "segunda geração" da família do Esquilo.

Em caso de transporte de cargas, o volume útil da cabine é de 3,7m³, contando com a vantagem do piso completamente sem obstruções, que facilita o aproveitamento do espaço. O modelo também é muito empregado em missões aeromédicas, neste caso podendo levar uma maca, o piloto, dois médicos, assento extra e também equipamentos de apoio para o transporte do paciente.

Em missões de segurança pública pode ser equipado com sistema de captação de imagem convencional e por infravermelho, farol de busca e ainda 1.500kg de carga no gancho ventral.

O H130 possui grande área envidraçada na parte frontal e nas portas laterais, ampliando a sensação de maior espaço interno. Os assentos são configurados para absorver impactos em caso de acidentes e internamente o passageiro conta com a tecnologia Active Vibration Control System (AVCS, sistema ativo de con-



trole de vibração), tecnologia trazida do H225 (ex-EC.225), que atua na redução da vibração a bordo do helicóptero.

Mais de 500 exemplares foram construídos e entregues para 279 operadores em 60 países, superando 1,17 milhão de horas de voo.

H145

No caso, a gênese do H145 é centrada particularmente em dois modelos. O primeiro é o BK-117, um biturbina utilitário para dez pessoas desenvolvido na década de 70 num projeto conjunto entre a Messerschmitt-Bölkow-Blohm (MBB, alemã) e a Kawasaki, do Japão. Através de diversas fusões, a MBB se uniu à francesa Aerospatiale em 1992, disso resultando o nascimento da Eurocopter, que integrou o melhor de dois mundos – a experiência da indústria aeroespacial francesa e alemã. O outro modelo da gênese foi o

H135 (antes EC.135T3/P3), desenvolvido a partir do Bo-108, um demonstrador de tecnologia criado na década de 70 entre a MBB e a Aerospatiale, sendo o primeiro helicóptero no mundo a receber o Full Authority Digital Engine Control (FADEC, controle digital dos motores), materiais compostos e novas transmissões do rotor. Quando foi apresentado na prestigiosa Heli-Expo, em Las Vegas (EUA), em 1995, o H135 incorporava os avanços do Bo-108, além do novo sistema de isolamento acústico da cabine de passageiros, rotor principal rígido (garantindo maior manobrabilidade) e o rotor de cauda completamente carenado (batizado de "fenestron" pela sua criadora original, a Aerospatiale). O fenestron já fora usado em alguns helicópteros anteriores da Aerospatiale, como SA.341/342 Gazelle e o AS.365 Dauphin.

Podem transportar até sete passageiros

O AS.355NP é a variante biturbina da consagrada família de sucesso do Esquilo, amplamente empregado no Brasil nos mais variados segmentos.



Título: HELIBRAS RENOVAÇÃO E ALTA TECNOLOGIA PARA O MERCADO CIVIL DE ASAS ROTATIVAS

Veículo: ASAS - Revista de Cultura e História da Aviação - **Localidade:** SÃO PAULO - SP - **Data de publicação:** 01/05/2015

Editoria: Notícias aéreas - **Página:** Capa, 4, 52 a 58



A versatilidade e capacidade de transformação do projeto fazem do AS.365N3 um dos mais procurados helicópteros de transporte executivo.

ou duas macas, que são embarcadas pelas amplas portas traseiras ou pelas portas laterais (podendo aí ter auxílio do guincho com capacidade para 272kg de içamento, com cabo de 90m). Seu gancho ventral pode levar até 1.300kg de carga externa e o compartimento de carga interno tem piso sem obstruções, para melhor aproveitamento do espaço, com volume de 5,9m³. Pode ser equipado tanto com as turbinas Turbomeca Arrius 2B2+, de 660shp, quanto com as Pratt&Whitney PW206B3 de 708shp, ambas com FADEC.

Apesar de ter a sua origem ligada ao BK-117, o EC.145 agregou o cockpit, compartimento de cargas e muito da tecnologia do EC.135, incluindo os aviônicos, tudo integrado à seção traseira do BK-117. O resultado foi uma plataforma maior, com mais capacidade de carga e com melhor eficiência em termos de menor emissão de ruídos, interna e externamente, e menor vibração, podendo transportar até um piloto e 11 passageiros. Na configuração de resgate leva dois pilotos, duas macas e dois médicos. Certificado nos EUA em 2002, o EC.145 conquistou mercados nos cinco continentes devido às suas características, como portas laterais de grandes dimensões e traseiras tipo concha, compartimento interno com 6m³ e piso sem obstáculos, transporte de carga externa de até 1.500kg, cockpit digital compatível para operação com óculos de visão noturna (OVN), duas turbinas Tur-

bomeca Arriel 1E2 com 738shp e radar meteorológico convencional e de busca e resgate.

O próximo passo foi o H145, equipado com duas Turbomeca Arriel 2E de 894shp de potência, novos sistemas de transmissão do rotor principal e de cauda e a instalação do fenestron. Projetado para operar em temperaturas que variam de -45°C a mais 50°C, os baixíssimos níveis de ruídos emitidos pelo H145 são um dos seus diferenciais. Pelas especificações da International Civil Aviation Organization (ICAO, Organização Internacional Civil de Aviação), os níveis de ruídos externos perceptíveis não devem ultrapassar 95,6, 94,6 e 96,6 decibéis (dba) na decolagem, sobrevo e pouso, respectivamente. No EC.145 esses parâmetros são de 88, 87,2 e 91,3dba, enquanto no H145 caem para 86,5, 84,7 e 87,2dba.

O modelo possui cone de cauda e vá-

rias partes da sua estrutura em material composto, novo sistema elétrico, FADEC em duplo canal e piloto automático em quatro eixos com pacote de aviônicos da Helionix, reduzindo a carga de trabalho dos pilotos. Abertas, as dimensões das portas laterais e dianteiras somadas oferecem uma área de 1,13m de altura por 2,16m de comprimento. Em voo, mesmo com as portas fechadas, a visibilidade para qualquer ocupante e principalmente para os pilotos é enorme, como pudemos conferir no voo de demonstração feito com o segundo protótipo do H145 em São Paulo (registro alemão D-HADW) pela Helibras.

As portas traseiras possuem abertura de 1,40m de largura por 99cm de altura. A distância do solo às pás do rotor principal é de 3,10m e a altura sob o cone de cauda é de 1,90m.

DAUPHIN

Dos tipos biturbina, um clássico que continua sendo revitalizado continuamente e segue ampliando a sua participação no mercado internacional, seja executivo, de transporte, aeromédico, off shore ou militar, é o AS.365N3 Dauphin, cuja história de desenvolvimento remonta à década de 70.

Criado para substituir o Alouette III, seu projeto na verdade superou as expectativas devido à sua robustez, versatilidade e adaptabili-

O conforto a bordo, combinado com o amplo espaço para os passageiros e as janelas de grandes dimensões, caracteriza o H120 como um dos mais singulares para operações urbanas, graças à baixa emissão de ruído, causando menor impacto ambiental e proporcionando ampla operação em áreas estritamente residenciais.

Título: HELIBRAS RENOVAÇÃO E ALTA TECNOLOGIA PARA O MERCADO CIVIL DE ASAS ROTATIVAS

Veículo: ASAS - Revista de Cultura e História da Aviação - **Localidade:** SÃO PAULO - SP - **Data de publicação:** 01/05/2015

Editoria: Notícias aéreas - **Página:** Capa, 4, 52 a 58



Eduardo Marson, presidente da Helibras.

Considerado a segunda geração da família Esquilo, o H130 é cada vez mais usado no Brasil.

dade para receber novos sistemas, aviônicos e equipamentos, cumprindo ampla gama de missões.

Equipado com duas Turbomeca Arriel 2C com FADEC, com 961shp cada de potência máxima na decolagem, possui piloto automático em quatro eixos, radar meteorológico e pode transportar dois pilotos e 12 passageiros. Capaz de fazer voos IFR, na configuração para resgate aeromédico pode levar dois pilotos, duas macas e uma equipe médica de quatro pessoas.

Boa parte da estrutura, a cabeça do rotor principal, as pás do rotor e o rotor de cauda são em material composto, facilitando a operação e manutenção.

A evolução natural do AS.365N3 levou ao desenvolvimento do H155 (ex-EC155B1), que possui rotor principal com cinco pás; duas Turbomeca Arriel 2C2 com potência máxima de decolagem de 943shp cada, com FADEC; capacidade para transportar dois pilotos e até 12 passageiros; e janelas mais amplas, dando maior conforto a bordo.

Mais de 60 clientes em 28 países operam o H155, que junto com a família do AS.365N3 já superou 4,8 milhões de horas de voo.

H175

A Airbus Helicopters deu um grande avanço com o programa do helicóptero biturbina H175 (ex-EC.175), que veio para modernizar principalmente o segmento de off shore. Propulsado por duas Pratt&Whitney PT6C-67E, com FADEC em duplo canal e 1.776shp de potência máxima na decolagem, possui uma das mais amplas cabines da categoria. Em termos de volume são 12m³, com largura de 2,13m e 1,40m de altura, sendo o piso totalmente sem obstruções.

Os assentos são preparados para absorver impactos em acidentes, sendo que o H175 pode levar até 18 passageiros e um piloto. O cockpit é equipado com quatro telas multifuncionais de cristal líquido colorido de 15,24 x 20,32cm, sendo compatível com operação OVN. Os rotores principal e de cauda, com cinco e três pás respectivamente, possuem perfis e extremidade das pás de nova geração. Além de reduzir a vibração e ruído, fornecem

melhor sustentação e velocidade.

O primeiro voo do H175 foi em 12 de dezembro de 2009, com a certificação europeia emitida no começo de 2014 e a entrega para o primeiro operador, a belga Noordzee Helicopters Vlaanderen (NHV), em dezembro passado, para voos off shore.

AS.332C1E

No segmento de transporte pesado o AS.332 C1e é uma das plataformas mais confiáveis, robustas e versáteis que existem, tendo ampla atuação principalmente no segmento off shore e de busca e resgate.

Equipado com duas Turbomeca Makila 1A1 de 1.877shp de potência, pode levar

A. PICCOLI, VIA HELIBRAS

O H175 é a aposta da Helibras para atender ao mercado nacional e regional de off shore.



Título: HELIBRAS RENOVAÇÃO E ALTA TECNOLOGIA PARA O MERCADO CIVIL DE ASAS ROTATIVAS

Veículo: ASAS - Revista de Cultura e História da Aviação - **Localidade:** SÃO PAULO - SP - **Data de publicação:** 01/05/2015

Editoria: Notícias aéreas - **Página:** Capa, 4, 52 a 58



O cockpit digital do H155, "sucessor" do Dauphin.

A ampla cabine de passageiros do H175.

dois pilotos e 19 passageiros ou 4,5t de carga no gancho ventral.

Possui cockpit completamente digital e compatível com OVN, piloto automático em quatro eixos e modernos sistemas de comunicação e navegação. Mais de 900 exemplares foram entregues a operadores localizados em 56 países, tendo atingido mais de 5 milhões de horas de voo.

H225

Com o objetivo de dar continuidade à família, o H225 foi lançado com duas Makila 2A1 de 2.101shp de potência com FADEC e capacidade para transportar até 25 pessoas além dos dois pilotos. Seus diferenciais incluem um novo cockpit digital compatível com OVN e o Automatic Flight Control System (AFCS), sistema automatizado de controle de voo projetado especificamente para ser empregado em helicóptero, ao contrário dos sistemas anteriores que eram adaptados de aviões.

A cabine possui 15,50m³ de volume útil, podendo levar três macas, dois pilotos e seis ocupantes de equipe médica em transportes aeromédicos, com todos os equipamentos de apoio necessários aos

pacientes.

Pode ser equipado com farol de busca, sistema de captação de imagem convencional e por infravermelho, janelas laterais tipo "bolha" para ampliar a visão em tarefas de busca, sistema para bombeamento de água de rios e lagos para emprego em missões de combate a incêndio ou ainda receber uma configuração VIP para oito ou 12 passageiros.

Mais de 40 unidades já foram entregues, tendo acumulado quase 16 mil horas de voo.

"Nós tivemos a autorização para produzir o H225 no Brasil e hoje nós estamos finalizando o seu processo de credenciamento no BNDES, para ter acesso à linha de crédito do Finame (financiamento de máquinas e equipamentos) e do Finamex, voltado à exportação. Nós temos algumas oportunidades e estamos trabalhando numa oferta de exportação do H225. No

Brasil, já existem 15 exemplares voando, sendo ideal para o pré-sal, devido ao seu raio de ação. O programa nasceu como dual (além dos 50 exemplares do H225M, nova designação do EC.725, vendidos para as Forças Armadas Brasileiras, o H225 deve atender ao segmento civil, fabricado pela Helibras) e nós estamos cumprindo tudo o que foi combinado. Nós ainda não fabricamos o H225 no Brasil, mas já fornecemos suporte pós-venda com apoio logístico de peças. Também iniciamos o retrofit nas suas caixas de transmissão, capacidade que só existe na França e em outro fornecedor na Noruega, que não faz parte do grupo (em torno de 80 retrofit serão feitos, numa cadência de quatro a seis por mês). Os trabalhos foram iniciados no ano passado", finaliza Marson. →



A família Super Puma, na qual o AS.332 C1e está inserido, é extremamente versátil, robusta e capaz de operar diuturnamente em qualquer ambiente, desde aquele com elevadas temperaturas, seco e elevado, até os que possuem temperaturas muito negativas.