



Maj MB Ataide (AMAM 2003). Possuidor do curso avançado de aviação (CIAvEx 2020). Atualmente exerce a função de Chefe da Seção de Cursos, Estágios e Movimentações da Divisão de Aviação e Segurança da Chefia de Missões de Paz e Aviação/IGPM do Comando de Operações Terrestres.

A LOGÍSTICA DE CL III (QUEROSENE DE AVIAÇÃO) COM O USO DE POSTOS DE RESSUPRIMENTO AVANÇADO NA ÁREA DE OPERAÇÕES DO COMANDO MILITAR DO OESTE

1. INTRODUÇÃO

“Se o voo é a sublimação da vida do Aviador, é nos hangares e nas oficinas de manutenção que melhor se pode sentir o milagre da técnica, conhecendo na sua intimidade, a perfeição das máquinas em que voamos. É também junto à graxa que se pode avaliar o esforço, a competência e a dedicação dos nossos Mecânicos e Especialistas, trabalho árduo e difícil, nem sempre compreendido e valorizado como merece”. (Ten Brig do Ar J. C. de Araripe Macedo, Ex-Ministro da Aeronáutica apud Brasil, 1991)

Com esse reconhecimento da capacidade profissional daqueles que fazem voar, ou seja, nossos especialistas de Aviação, o antigo Ministro destacou não apenas a estrutura do hangar, mas lançou luz sobre o profissional e a técnica apurada que são necessários atividade de fazer voar mantendo e suprindo nas Unidades Aéreas (UAe).

Considerando que o sucesso deste recurso humano é extremamente dependente tanto do material quanto da doutrina, o presente trabalho tem como objetivo apresentar ao leitor uma validação de como é realizada a logística de abastecimento de aeronaves nas operações de situação de não guerra na área do Comando Militar do Oeste (CMO).

2. CONCEITOS E MÉTODOS

2.1 TEMA

A LOGÍSTICA DE CL III (QUEROSENE DE AVIAÇÃO) COM O USO DE POSTOS DE RESSUPRIMENTO AVANÇADO NA ÁREA DE OPERAÇÕES DO COMANDO MILITAR DO OESTE

PROBLEMA

2.2.1 ANTECEDENTES DO PROBLEMA

Embora o 3ºBAvEx cumprisse missões no CMO de forma recorrente, todos os anos, a demanda por abastecimento cresceu significativamente após sua transferência para a região. Criado inicialmente em Taubaté em 17 de agosto de 1993, o “Batalhão Pantera” permaneceu em Taubaté até o ano de 2010. O processo de mudança de sede iniciou-se quando em agosto de 2008 - por intermédio da Portaria 268 de 25 de abril, o Cmt EB determinou a transferência do 3º BAvEx para Campo Grande, que se deu em duas fases: os anos de 2009 e 2010 - Fase Destacamento no CMO e ano de 2011 - consolidação da transferência do 3º BAvEx com o comando do btl em Campo Grande/MS.

À medida que a quantidade e alcance das missões aéreas aumentavam, ficavam evidentes quão grandes eram as distâncias a serem cobertas e a deficiências de infraestrutura aeronáutica na região.

Ainda que empregado em operações de GLO e interagências, além do desdobramento de aeródromos de campanha a OM recorreu a uma outra solução doutrinária prevista nos manuais da Aviação do Exército: os Postos de Ressuprimento Avançados (PRA), que muito bem serviram independente da situação de não guerra. Contudo ocorreu que o volume de operações e as distâncias a serem cobertas pelas equipes TASA por terra para poder prestar o apoio tempestivo exigiram ajustes na forma de operar os PRA.

Desta forma, faz-se necessário um estudo pormenorizado para ratificar ou retificar a solução dada ao problema em questão.

2.2.2 FORMULAÇÃO DO PROBLEMA

O voo em aeronaves da AvEx no cumprimento das missões impostas pelo CMO pressupõe o atendimento das demandas logísticas, tanto comuns, quanto específicas de aviação. Como se pode imaginar, a oferta de combustíveis de aviação é reduzida numa região de tão baixa densidade populacional, mesmo que ali haja operação de aviação geral, agrícola e comercial.

A partir desse óbice, qual a forma mais viável de prover o apoio necessário de querosene de aviação nesta área de operações?

2.3 QUESTÕES DE ESTUDO

- a. O que é um Posto de Ressuprimento Avançado?

- b. Quais as possibilidades de um Posto de Ressuprimento Avançado?
- c. Que unidades podem desdobrar um PRA?
- d. Qual a área de responsabilidade do CMO?
- e. Quais as características da área de operações do CMO?
- f. Qual o perfil de demanda de QAv-1?
- g. Qual o perfil de oferta de QAv-1 na área de operações?
- h. Como deve ocorrer o desdobramento no âmbito do CMO de modo a atender à demanda tempestivamente na operação de av da AvEx no CMO?
- i. Quais são os demais fatores relevantes para viabilizar a provisão de QAv-1?

2.4 OBJETIVOS

2.4.1 OBJETIVO GERAL

Este trabalho tem como objetivo geral ratificar ou retificar sistemática atual referente à logística de combustível de aviação para o emprego dos helicópteros da Aviação do Exército com a finalidade de prestar aeromobilidade ao Comando Militar do Oeste.

2.4.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Com o objetivo de limitar o alcance deste estudo, torná-lo objetivo e permitir concluir sobre o problema específico do Qav-1, foram selecionados os seguintes objetivos específicos para balizá-lo:

- a. Compreender o que é um Posto de Ressuprimento Avançado, quais suas capacidades e responsabilidade pelo seu desdobramento.
- b. Conhecer a área de responsabilidade do CMO, suas características.
- c. Estabelecer as características da área de operações do CMO relevantes para a operação de PRA.
- d. Conhecer o perfil de demanda de QAv-1, bem como o perfil de oferta de QAv-1 na área de operações?
- e. A partir do conhecimento sobre quais são os demais fatores relevantes para viabilizar a provisão de QAv-1 e sobre como deve ocorrer o desdobramento no âmbito do CMO de modo a atender à demanda tempestivamente na operação de av da AvEx no CMO, ratificar ou retificar a atual sistemática praticada pelo 3º Batalhão de Aviação do Exército.

2.5 JUSTIFICATIVA

Este trabalho justifica-se pela necessidade de validação de uma solução quanto à questão apresentada, não apenas na vertente operacional, mas também indo ao encontro do princípio da

efetividade do emprego do recurso, que deve balizar a administração pública.

2.6 CONTRIBUIÇÃO

As operações na área do CMO têm sido intensificadas desde que a transferência do 3ºBAVEx para a cidade de Campo Grande, fruto não apenas da previsão da END, mas também motivadas pela proximidade geográfica e contato cerrado com o Centro de Controle das Operações Militares com um Oficial e Ligação da Aviação do Exército Projeto.

Com isso, coube aos integrantes da Av Ex buscar soluções para garantir o fluxo suficiente de QAV-1, usando conhecimento produzido em operações anteriores na região e experiência de emprego da AvEx na região amazônica. Nesse sentido, esse trabalho busca levantar os pontos relevantes para o planejamento desta atividade, fundamental para sustentabilidade das operações com helicópteros.

Assim sendo, busca-se o estudo mais aprofundado do modelo em uso no projeto em andamento, verificando pontos importantes para ajustes antes mesmo da conclusão. devido ao recente aumento de demanda resultante da rearticulação.

3. APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS RESULTADOS

A coleta de dados foi realizada com base em reportes da Seção de Logística, Esquadrilha de Manutenção de Aeronaves e Base de Administração do 3ºBAVEx, e tanto quanto a revisão de literatura foi realizada mirando num resultado que permita avaliar uma solução para uma questão relevante e que interfere diretamente na capacidade do CMO projetar poder sem sua área de responsabilidade.

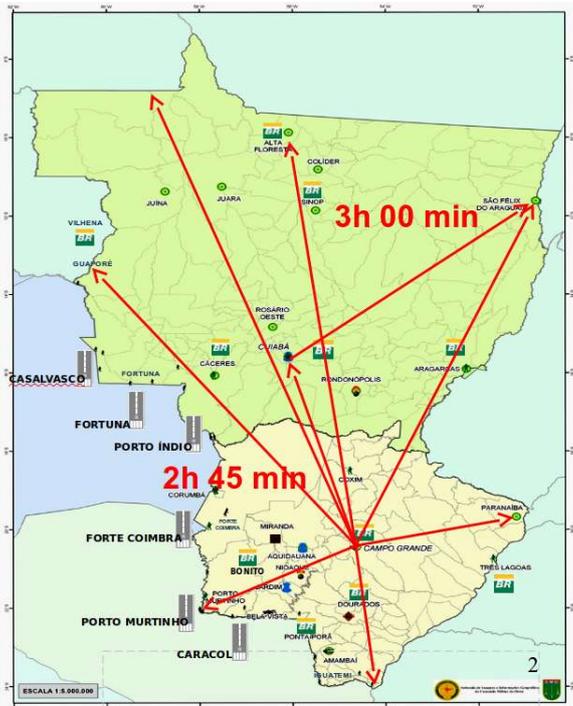
3.1 POSTO DE RESSUPRIMENTO AVANÇADO (PRA)

“O suprimento classe III (Av) varia de acordo com a profundidade da missão. Caso seja ultrapassada a autonomia das Av empregadas, será necessário o desdobramento de posto de ressurgimento avançado (PRA), conforme estudo de situação realizado pelo Cmt F Helcp.” (EB70-MC-10.218 Manual de Campanha - OPERAÇÕES AEROMÓVEIS)

Em se tratando de apoio à força de helicópteros nas operações aeromóveis, os PRA

em toda a área do CMO, nota-se que a solução atende apenas parcialmente, como se pode verificar na figura 3.

Figura 3 – Rede de distribuição BR versus distâncias entre principais localidades



Fonte: 3ºBAvEx

Como o estado final desejado é operar sem restrições de autonomia, a solução adotada foi lançar PRA para sanar a limitação à distribuição do combustível. O processo se mostrou eficaz, apresentando limitações importantes como sobrecarga de trabalho e gasto elevado de combustível devido as longas viagens, bem como a falta de tempestividade no apoio quando se tratavam de missões urgentes ou inopinadas. É preciso rodar por dias para chegar às localidades mais remotas da fronteira, em há ainda os casos em que parte do deslocamento se dá por via fluvial.

Considerando esses fatores o PRA passou a ser uma instalação temporária, previamente posicionada de acordo com o planejamento de operações da UAe e com uma proteção mínima do material como verificado na figura 4. A solução atendeu ao perfil de consumo e ajustou a oferta caracterizando logística sob medida, entregando disponibilidade do suprimento nos pontos exatos onde os abastecimentos são mais demandados.

Figura 4 – Proteção mínima ao combustível em posição



Fonte: 3ºBAvEx

3.3.1 AJUSTES NO EMPREGO DE PRA

O emprego de instalações temporárias privou o material de um acondicionamento que favorecesse a exploração de sua durabilidade e disponibilidade. Duas medidas foram adotadas para contornar, a execução anual de Estágio de Abastecedor de Aeronaves e o desenvolvimento de um projeto de edificação que preserve melhor os equipamentos.

No estágio, o 3ºBAvEX recebe militares das unidades que abrigam os PRA e os capacita a manuseio do material. Esses militares são os elos que mantém o BAvEx atualizado sobre a disponibilidade do material alocado em suas OM. As instalações foram projetadas em conjunto com a Comissão Regional de Obras/9, com arejamento, altura, dimensões e demais características que conferem uma excelente proteção e facilitam o manuseio do material de abastecimento, como visto na figura 5.

Figura 5 – PRA padrão



Fonte: CRO/9

4 CONCLUSÃO E RECOMENDAÇÕES

Conclui-se que o emprego dos PRA operando nas novas instalações fixas no interior das OM usuárias dos apoios de helicópteros da AvEx no CMO são a melhor solução disponível atualmente, consideradas as reais necessidades de QAv-1, as possibilidades da AvEx e da distribuidora contratada. O uso destas instalações de suprimento complementa a capacidade contratada por disponibilizar o combustível de aviação no local onde os abastecimentos são necessários.

Conclui-se, ainda, que as características e possibilidades que levaram até esta configuração estão em constante evolução, o que torna oportuno recomendar ao 3ºBAvEx a revisão de estudos como o presente, de modo a manter o ajuste ideal de demanda, oferta e ônus, e acima de tudo, prosseguir cumprindo a missão de prover aeromobilidade à tropa do Comando Militar de Área.

REFERÊNCIAS

BRASIL. 3ºBatalhão de Aviação do Exército. **Apresentação ao Comandante de Aviação do Exército**, Campo Grande, 2020.

BRASIL. Comando Logístico. **Contrato Nr 84-2019 – COLOG**, Brasília, 2019.

BRASIL. Comando Militar do Oeste. **Missão**. Disponível em: <http://www.cmo.eb.mil.br/index.php/missao> Acesso em: 03 dez. 2019.

BRASIL. Estado-Maior do Exército. **EB70-MC-10.218: Operações Aeromóveis**. Brasília, 2017.

BRASIL. Estado-Maior do Exército. **IP 1-20: O Esquadrão de Aviação do Exército**. Brasília: EGGCF, 2003.

REIS, JOCELIN DOS SANTOS DOS. **Gerenciamento dos Recursos de Manutenção: MRM**. Brasília. CENIPA, 2010. 51p.

