

AEW ORGÂNICO PARA A MARINHA DO BRASIL*

EDUARDO ITALO PESCE**
Professor

Em maio de 2001, tiveram início as operações de voo do novo navio-aeródromo brasileiro, o Navio-Aeródromo *São Paulo* (A12), com as aeronaves embarcadas de interceptação e ataque McDonnell Douglas A-4KU/TA-4KU (AF-1/AF-1A) *Skyhawk*. Naquela ocasião, os aviões da Marinha realizaram toques e arremetidas a bordo do navio.

Em janeiro de 2001, os A-4 haviam realizado, pela primeira vez, pousos enganchados e lançamentos com catapulta, a bordo do Navio-Aeródromo Ligeiro (NAeL) *Minas Gerais* (A11).

O *São Paulo* também operará com helicópteros anti-submarino Sikorsky SH-3A/B *Sea King* e helicópteros de emprego ge-

ral Helibrás UH-12 *Esquilo* e Eurocopter UH-14 *Super Puma*.

Um componente indispensável do grupo aéreo embarcado num navio-aeródromo são as aeronaves AEW (*Airborne Early Warning*), de alarme aéreo antecipado.

Atualmente, nossa Marinha ainda não conta com aeronaves AEW orgânicas, mas tal situação talvez se altere em futuro não muito distante.

A bordo dos navio-aeródromos norte-americanos é utilizada a aeronave AEW Grumman E-2C *Hawkeye*, capaz de detectar ameaças aéreas e de superfície, a distâncias de até 300 milhas marítimas (cerca de 555 quilômetros) de uma força naval, além de controlar os vetores de interceptação e ataque.

* N.R.: Publicado no *Monitor Mercantil* de 12 de junho de 2001

** N.R.: Vice-presidente do Instituto de Defesa Nacional (Iden), membro do Centro Brasileiro de Estudos Estratégicos (Cebres), especialista em Relações Internacionais e professor.

A Marinha francesa adquiriu três destas aeronaves (com opção para uma quarta), a fim de equipar seu novo navio-aeródromo de propulsão nuclear, o *Charles de Gaulle*. Para isso, o navio teve que ser modificado e a extensão da área de pouso no convés de voo aumentada.

O antigo navio-aeródromo francês *Foch* (atual *São Paulo*) é pequeno demais para operar com aeronaves do tipo E-2C, cujo custo é extremamente elevado.

Nos próximos anos, o volume considerável de recursos necessário à obtenção da plena operacionalidade dos aviões AF-1/AF-1A *Skyhawk* e do próprio navio-aeródromo tornará difícil a aquisição de novos tipos de aeronave pela Marinha do Brasil. A provável exceção seria algum tipo de aeronave AEW.

Em princípio, a Marinha do Brasil poderá considerar duas possíveis soluções: um helicóptero AEW ou um avião embarcado menor e mais barato que o *Hawkeye*. Como plataforma AEW, uma aeronave de asa fixa tem desempenho superior a um helicóptero em autonomia, velocidade e teto de serviço, além de ter menor nível de vibração e custo operacional mais baixo.

A Força Aérea Brasileira adquiriu à Empresa Brasileira de Aeronáutica (Embraer) cinco aeronaves AEW baseadas em terra EMB-145AEW&C (equipadas com radar Ericsson Erieye), para emprego em apoio ao Sistema de Vigilância da Amazônia (Sivam). Se necessário, estas aeronaves podem ser empregadas sobre o mar, em cooperação com forças navais. Portanto, a aeronave AEW embarcada que viesse a ser adquirida pela Marinha deveria ser também capaz de operar em conjunto com aeronaves da FAB baseadas em terra.

A solução de asa rotativa teria como possíveis candidatos o helicóptero britânico GKN Westland *Sea King* AEW.7 (equipado com radar Thales Searchwater 2000) e a versão AEW do helicóptero anglo-italiano EH-101 (provavelmente equipada com radar APS-784 da FIAR), além de uma versão AEW do helicóptero russo Kamov Ka-31 *Helix*.

No caso de aeronaves de asa fixa, as únicas opções disponíveis no mercado seriam células de segunda mão, convertidas e remotorizadas, do bimotor anti-submarino Grumman S-2 *Tracker* ou de sua versão AEW, o E-1 *Tracer*. Na versão C-1 *Trader*, esta aeronave era empregada a bordo de navio-aeródromo em missões COD (*Carrier On-board Delivery*), para transporte de pessoal e carga.

Uma aviação embarcada orgânica e polivalente é essencial para uma Marinha de águas profundas

O *Turbotracker* (S-2E *Tracker* padrão, modificado e remotorizado com dois turboélices Garret TPE 331-14GR, de 1.760 SHP cada), em versões AEW e COD, foi oferecido à Marinha do Brasil pela Embraer,

em associação com a empresa norte-americana Marsh Aviation. Se tal opção fosse selecionada, poderiam ser adquiridas com configuração AEW e COD.

O uso de helicópteros AEW só se justificaria se o Brasil não dispusesse de um navio-aeródromo dotado de catapultas e aparelho de parada, capaz de operar com aeronaves convencionais de asa fixa.

O horizonte-radar do helicóptero *Sea King* AEW.7, com teto de serviço de 10 mil pés (3 mil metros), é de 120 milhas marítimas (222 km), enquanto que o do *Turbotracker* AEW, com teto de serviço de 25 mil pés (7.500 metros), é de 190 milhas marítimas (353 km).



O *Turbotracker* tem ainda um considerável potencial de crescimento.

A versão AEW também teria capacidade de emprego em missões de guerra eletrônica, e uma possível variante anti-submarino (com torpedos, sonobóias e detetor de anomalias magnéticas) também poderia ser empregada no ataque a navios (com mísseis ar-superfície). A versão COD poderia ser facilmente convertida, para emprego como aeronave de reabastecimento em voo (REVO).

A utilização da mesma célula básica em múltiplas missões é particularmente útil, no caso de aeronaves embarcadas. Isto é válido não apenas para aeronaves de apoio, mas também para as aeronaves de interceptação e ataque.

A futura substituição do AF-1/AF-1A *Skyhawk* em nossa Marinha também deverá ser orientada no sentido da aquisição de uma aeronave com capacidade multifunção.

Uma aviação embarcada orgânica e polivalente é essencial para uma Marinha de águas profundas.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<FORÇAS ARMADAS> / Aviação embarcada

SUBMARINO-MUSEU RIACHUELO

Foram ao todo vinte anos de operatividade, 1.283 dias de mar, 17.699 horas e 41 minutos de imersão, 181.924 milhas navegadas. Ele, que é carinhosamente conhecido como "RIACHA", carrega o nome da Batalha Naval que tanto orgulho trouxe à Marinha do Brasil. É o segundo de uma série de três navios da Classe Oberon inglesa, trazendo um grande avanço no domínio de emprego e de novas técnicas para os procedimentos operativos, marcando uma nova etapa na história da nossa Força de Submarinos.

Foi construído na Inglaterra em 1973 e lançado ao mar em 6 de setembro de 1975, com seus 90,02 metros de comprimento, tendo sido incorporado à Armada Brasileira em 27 de janeiro de 1977.

Em 12 de novembro de 1997, realizou-se a Mostra de Desarmamento do Submarino, sendo o navio entregue ao Serviço de Documentação da Marinha e reclassificado como submarino-museu.

No Submarino-Museu RIACHUELO, atracado ao cais do Espaço Cultural da Marinha, o visitante terá uma noção da vida a bordo ao percorrer seus compartimentos e conhecer seu armamento, suas máquinas e equipamentos diversos.

O Espaço Cultural da Marinha fica localizado à Av. Alfred Agache, ao lado da Estação das Barcas na Praça XV. Aberto de terça-feira a domingo das 12h às 16h45min.