

UM NOVO TREINADOR A REAÇÃO PARA A FAB

Roberto Portella Bertazzo,

Graduado em Historia pela Universidade Federal de Juiz de Fora e Membro do Centro de Pesquisas Estratégicas “Paulino Soares de Sousa” da Universidade Federal de Juiz de Fora

bertazzor@gmail.com

Com a desativação dos Embraer EMB 326GB Xavante na Força Aérea Brasileira, ocorrida em dezembro de 2010, a formação inicial de seus pilotos passou a ser feita em treinadores Neiva T-25 Universal e Embraer EMB 312 Tucano na Academia da Força Aérea, localizada na cidade de Pirassununga, SP. O estágio mais avançado é feito em Natal, RN, com aeronaves Embraer EMB 314 Super Tucano.

Atualmente, os futuros pilotos de caça da FAB passam diretamente do turbo hélice Super Tucano para os aviões supersônicos Northrop F-5FM (versão biplace do F-5M).

Esta transição se bem segura, e semelhante à adotada pela Força Aérea Suíça, que desativou seus BAe Hawk e seus pilotos passam dos turbohélices Pilatus diretamente para os F-5M, implica um aumento na necessidade de horas de vôo nos supersônicos biplaces, que tem um custo muito elevado, se comparado aos antigos Xavante, que eram muito mais fáceis de voar que os supersônicos da Northrop.

Caso a FAB no futuro decida pela adoção de um treinador avançado a jato, para complementar a formação dos pilotos nos Super Tucano, os candidatos mais comentados são o jato italiano Alenia Aermacchi M-346 e o coreano KAI T-50.



Alenia Aermacchi M-346 e KAI T-50 (Fotos: autor)

Porém, na Argentina, pode estar uma solução mais econômica e que traria dividendos na cooperação entre os dois países.

Trata-se do FAdeA IA-63 Pampa II, versão atualizada do IA-63 Pampa, que voou pela primeira vez em 1984 e que está sendo produzido atualmente na Fábrica Argentina de Aviones Brig. San Martín (FAdeA) em Córdoba, para atender a um pedido de quarenta unidades para a Força Aérea Argentina.



FAdeA IA-63 Pampa e Pampa II (Fotos: autor)

O IA-63 Pampa original começou a ser desenvolvido em 1979 com a cooperação da fábrica alemã Dornier, co-fabricante do Alpha Jet. Como era de se esperar, o Pampa é muito similar ao avião europeu, mas com apenas um motor e dimensões e peso menores. Suas asas possuem perfil supercrítico e as 14 aeronaves do lote inicial terminaram de ser fabricadas em 1992.

Já a versão Pampa II está equipada com um novo motor Honeywell TFE -731-40-2N de 3.950 libras de empuxo, enquanto que o motor da versão anterior tinha 3.500 libras. A adoção do novo motor resultou no aumento das performances em comparação ao modelo anterior, com relação à manobrabilidade, desempenho na decolagem, e na velocidade de cruzeiro. O Pampa II também traz aviônicos digitais e tem cinco pontos para a fixação de armamento que podem chegar a 1160 kg de peso.

Sua possível adoção pela FAB poderia abrir novos mercados, inclusive para a sua exportação, e viria a estreitar ainda mais as excelentes relações dos dois países no âmbito da cooperação entre suas indústrias aeronáuticas.

Por outro lado, a Força Aérea Italiana não emprega nenhum avião fabricado no Brasil e a Coreia do Sul é um competidor direto da Embraer, que recentemente vendeu 20 unidades do treinador KAI KT-1 Woongbi ao Peru, em uma disputa na qual foi derrotado o produto brasileiro Embraer Super Tucano.

Politicamente, a adoção do Pampa II pelo Brasil seria uma justa e interessante contrapartida tendo em vista a associação atual da Argentina no programa do Embraer KC-390, à compra dos Embraer 190 pelas Aerolíneas Argentinas e a possível adoção pela FAA dos Embraer 145 AEW R-99, do qual um exemplar está sendo avaliado neste momento na Argentina.