

## Os navios-aeródromo e o futuro da Marinha

Written by Administrator

Wednesday, 30 June 2010 12:09 - Last Updated Wednesday, 30 June 2010 12:47

---



Especialista em Relações Internacionais, professor no Cepuerj e colaborador permanente do Centro de Estudos Político-Estratégicos da Escola de Guerra Naval.

O Brasil necessita de uma Marinha de Guerra polivalente, capaz de operar em áreas marítimas distantes de seu litoral, na defesa da soberania e dos interesses nacionais. Além das águas sob jurisdição nacional (que constituem a "Amazônia Azul"), a fronteira marítima Brasil-África e as vias de acesso ao Atlântico Sul são áreas estratégicas essenciais para o país.

É amplamente difundido o emprego de helicópteros a bordo de navios de guerra. Entretanto, o Brasil está entre os nove países do mundo que possuem algum tipo de navio-aeródromo (NAe) capaz de operar com aeronaves de asa fixa. Na América do Sul, apenas Brasil e Argentina já possuíram navios dessa classe (dois NAe cada). Atualmente resta apenas o São Paulo, da Marinha do Brasil.

As Marinhas de potências navais médias empregam seus NAe em cenários limitados, no desempenho das tarefas de controle de área marítima e de projeção de poder sobre terra (em apoio a operações anfíbias de porte modesto). A Marinha dos EUA, ao contrário, emprega

## Os navios-aeródromo e o futuro da Marinha

Written by Administrator

Wednesday, 30 June 2010 12:09 - Last Updated Wednesday, 30 June 2010 12:47

---

seus NAe de propulsão nuclear como instrumentos de projeção de poder em escala global.

O Plano de Articulação e Equipamento da Marinha do Brasil (PAEMB) para o período 2010-30 prevê a obtenção de dois NAe capazes de operar com aeronaves de asa fixa, no horizonte temporal 2010-32. Este plano também contempla a perspectiva de obtenção de quatro navios-aeródromo de helicópteros de assalto (NAeHA), no horizonte temporal 2012-28.

A relação dos meios aéreos previstos aparentemente confirma a opção da Marinha por aviões de tipo convencional. Isto inclui a obtenção de 48 aeronaves de interceptação e ataque de alto desempenho (possivelmente uma variante naval do F-X2). Também está prevista a obtenção de outras 24 aeronaves de asa fixa para missões de apoio, além de diversos tipos de helicópteros.

Os meios operativos mencionados no PAEMB resultam de estudo de necessidades, não constituindo - ao contrário do que supõem alguns - um programa de encomendas. Os planos do Ministério da Defesa para as três forças singulares só terão força de lei após serem aprovados pelo Congresso Nacional e sancionados pelo presidente da República.

Há quem pergunte para quê o Brasil precisa de um NAe - ou até defenda a opção por uma classe de navios porte mais modesto, dotados de rampa "Ski Jump" na proa e capazes de operar com aeronaves STOVL (Short Takeoff/Vertical Landing), de decolagem curta e pouso vertical, ou STOAL (Short Takeoff/Arrested Landing), de decolagem curta e pouso com aparelho de parada.

Contudo, se a tendência atual for confirmada, o NAe São Paulo poderá ser substituído por dois NAe de 50 a 60 mil toneladas de deslocamento carregado, dotados de catapultas e aparelho de parada para aviões convencionais. Apesar de ser mais caro, um NAe com tais características teria relação custo-benefício mais favorável do que um menor, operando com número reduzido de aeronaves.

O custo total de vida útil de um navio inclui os custos de obtenção, manutenção e operação (inclusive o custo da tripulação). No caso de um NAe, devem ser incluídos também os custos de obtenção, manutenção e operação das aeronaves. O custo de projeto e construção de belonaves pode também ser reduzido pela economia de escala obtida com o aumento do

número de encomendas.

A futura classe de NAe da Marinha do Brasil poderá ser projetada e construída no País - possivelmente em parceria com algum estaleiro ou escritório de projetos internacional. Se tal parceria envolvesse outros países - como a Argentina - o custo unitário de obtenção das belonaves (e das respectivas dotações de aeronaves) poderia ser bastante reduzido.

Devemos lembrar que, embora já não possua nenhum NAe, a Armada argentina ainda dispõe de aeronaves de combate capazes de operar a partir de navios dessa classe. Desde a década de 90 do século passado, tais aeronaves vêm participando, com sucesso, de exercícios a bordo de ambos os NAe brasileiros.

O fato de Brasil e Argentina disporem de aeronaves embarcadas de asa fixa e terem optado por aeronaves de tipo convencional - que necessitam de um NAe dotado de catapultas e aparelho de parada - sugere algum tipo de solução comum para o problema da obtenção de uma nova classe de NAe. Além de reduzir custos, tal solução permitiria - em tese - incrementar a interoperacionalidade.

Com relação às aeronaves de interceptação e ataque, a tendência parece ser a adoção da versão embarcada daquela que for selecionada para o Programa F-X2 da Força Aérea Brasileira (FAB), uma vez que as três finalistas agora possuem uma variante naval em serviço ou projetada. A indústria aeronáutica brasileira deverá produzir tais aeronaves no país.

No Brasil, os baixos orçamentos de defesa tornam impraticável investir na modernização das Forças Armadas, empregando recursos ordinários. Para tal, é necessário lançar mão de recursos extra-orçamentários (tais como empréstimos e financiamentos provenientes do exterior), sendo incluídas nos orçamentos anuais apenas as parcelas para amortização e pagamento de juros.

A concretização do PAEMB depende da garantia de um fluxo constante de investimentos, durante duas décadas ou mais. A obtenção dos futuros NAe, com os respectivos meios aéreos, será um dos aspectos mais custosos de tal plano. A solução definitiva para o problema dos investimentos em defesa no Brasil talvez só seja possível quando o Orçamento da União se tornar impositivo.

## Os navios-aeródromo e o futuro da Marinha

Written by Administrator

Wednesday, 30 June 2010 12:09 - Last Updated Wednesday, 30 June 2010 12:47

---

Fonte: Monitor Mercantil - Eduardo Italo Pesce