



Uma segunda Conexão Colombiana

A Embraer realizou no fim do ano de 2006 um evento duplo onde simultaneamente foi entregue o primeiro E-Jet para a Empresa SATENA e os primeiros cinco Super Tucanos para a Força Aérea da Colômbia. Mais do que apenas mais dois clientes satisfeitos este evento marca a primeira entrega do treinador/caça leve para um cliente no exterior e também a primeiro E-170 a operar América do Sul.

Passa o mouse sobre a





O evento da entrega

Como a SATENA é um órgão da Força Aérea Colombiana foi decidido realizar num único evento a entrega do avião civil e dos militares. Para tanto, um auditório foi montado dentro de um dos Hangares da nova fábrica da Embraer em Gavião Peixoto (GoogleEarth: 21 °46'13.94"S 48 °23'13.99"W) que se localiza cerca de 300 Km ao noroeste da sede da empresa, em São José dos Campos. Os jornalistas chegaram a São José dos Campos e foram levados a Gavião Peixoto a bordo do próprio Embraer 170 da SATENA, ainda exibindo o prefixo de testes brasileiro PT-SEP. Esta nova unidade tem uma pista de testes com 3 Km, com um prolongamento

Embraer: Conexão Colômbia

Written by

Thursday, 15 May 2008 13:05 -

de 2 Km, onde são executados os testes de certificação dos aviões da empresa. Aqui, também, se concentra a produção do Super Tucano, a conversão dos F-5Br e em um outro hangar ocorre a montagem das asas dos aviões da família E-Jet. Atrás da mesa onde o presidente da Embraer, Maurício Botelho recebeu os convidados de honra, havia uma cortina preta até o teto, ocultando os aviões. Botelho abriu o evento lembrando das vendas anteriores da Embraer à Colômbia falando que os 14 Tucanos em operação naquele país apresentam um dos maiores graus de despachabilidade de toda frota do modelo no mundo.



Pela Satena estava presente o seu Presidente, General Hector Campo Plata, que no seu discurso colocou que “há três anos o E-170 não passava de um sonho, e agora temos aquele sonho feito realidade”. A Força Aérea Colombiana foi representada pelo General Rubianogrott, seu Chefe de Operações Logísticas Aeronáuticas. Em seu breve pronunciamento ele declarou que: “O que mais nos chamou a atenção no Super Tucano, desde o início, foi a modernidade da sua aviônica e do seu painel. Os cinco primeiros A-29 entrarão em operações conjuntas imediatamente após chegarem no país”. E arrematou: “A Embraer Cumpriu as todas as exigências da FAC de maneira satisfatória e impecável” Representando o Ministro da Defesa Waldir Pires, o Brigadeiro Américo dos Santos, Chefe do Estado Maior de Defesa, destacou o quanto a indústria aeronáutica brasileira cresceu se desenvolveu nos últimos 30 anos. Lembrou que no início de sua carreira na FAB, ainda como tenente, coube a ele trasladar um dos então novos Neiva L-42 desde a fábrica até sua futura base. Continuando, ele comentou que até aquela data a FAB já havia recebido 39 dos 99 A-29 encomendados à Embraer, e que ele ainda sonhava que, algum dia, a Força Aérea Brasileira venha a ter 100% de suas aeronaves fabricadas no país. Isso seria um passo ainda mais além dos nada desprezíveis 75% alcançados hoje em dia. No final, ele terminou dizendo que: “a Embraer nos dá orgulho de ser brasileiro”. A transferência simbólica da propriedade dos aviões foi feita ao serem apresentados o Gen Campo Plata com uma maquete do E-170 e o Gen Rubianogrott com uma do Super Tucano.





A Embraer e a Colômbia

A Colômbia não foi o primeiro destino dos aviões da Empresa Brasileira de Aeronáutica no nosso continente. Esta primazia cabe ao Uruguai com cinco unidades e ao Chile com três, que entre 1975 e 1976, receberam os seus Bandeirantes. Depois destes, apenas no final da linha de produção dos Bandeirante em 1990, é que entraram em operação na Fuerza Aérea Colombiana duas células de EMB-110P1A.

A década de 80 foi a época de ouro das vendas ao exterior do EMB-312 Tucano. Nela ocorreu o início da sua produção e a assinatura dos contratos de produção local para a Grã Bretanha e o Egito/Iraque. Aqui na América do Sul a quase todas as forças aéreas relevantes adotaram o treinador brasileiro: Venezuela comprou 31 com entregas durante a década de 80, A Argentina recebeu 30 unidades logo após a Guerra das Malvinas, o Paraguai seis unidades em 1987, o Peru 30 desde 1987 e a Colômbia 14 entregues a partir de 1992.

A SATENA

A SATENA é a linha aérea estatal da Colômbia. Dentro dos 87 anos da Fuerza Aérea Colombiana, a SATENA de hoje representa a evolução de uma longa tradição, operando ininterruptamente a mais de 44 anos. A partir de 2002 a SATENA protagonizou uma grande revolução cultural empresarial ao mesmo tempo em que modernizou sua frota. Como resultado, ela quase que triplicou sua participação trafego aéreo local, transportando em 2006 10,5% do total de passageiros do país. O mercado de aviação civil da Colômbia é dominado pela empresa civil Avianca, com cerca de 55% de market share, seguida pela Aeropostal com 21%. O resto do mercado fica nas mãos da empresa Ayres Colômbia e das demais empresas menores.



Embraer: Conexão Colômbia

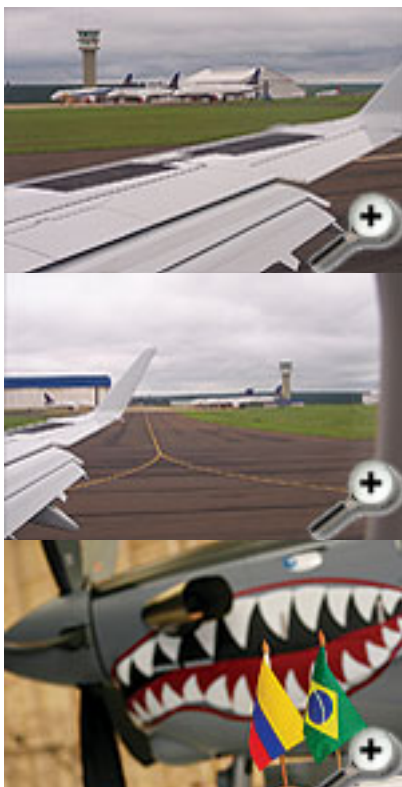
Written by
Thursday, 15 May 2008 13:05 -



Embraer: Conexão Colômbia

Written by

Thursday, 15 May 2008 13:05 -



~~Embraer 170ERJ145LR - FAC1180 151 - Dornier Do 328-120 - FAC1170 1450000~~
~~Embraer 170ERJ145LR - FAC1181 004 * - Dornier Do 328-120 - FAC1171 1450077~~
~~Embraer 170ERJ145LR - FAC1172 1450077 - Dornier Do 328-120 - FAC1172 1450077~~
~~Embraer 170ERJ145LR - FAC1173 1450087 - Dornier Do 328-120 - FAC1173 1450087~~
~~Embraer 170ERJ145LR - FAC1176 1450016 - Dornier Do 328-120 - FAC1176 1450016~~
~~Embraer 170ERJ145LR - FAC1177 1450022 - Dornier Do 328-120 - FAC1177 1450022~~
A frota atual da SATENA

Embraer 170ERJ145LR	Dornier Do 328-120
FAC1180 151	FAC1170 1450000 3 160 3079 "El Cafetero"
FAC1181 004 *	FAC1171 1450077 4 161 ? "?"
	FAC1172 1450077 6 162 3082 "Bahía Solano"
	FAC1173 1450087 9 163 3081 "?"
	FAC1176 1450016 5 164 ? "El Casanareño".
	FAC1177 1450022 7 165 ? "?"

*(ainda não entregue)

**“Millenium” entregue abril 2002, devolvido à Embraer em jan 2004

*** Adquirido novo e entregue em dez 2003

**** Adquirido novo e entregue em jan 2004

***** Adquirido novo e entregue em jun 2005

***** Ex-LOT recebido em jul 2006

***** Ex-LOT recebido em jul 2006

O Super Tucano e a FAC

A relação do lado de combate da FAC é tão profunda quando a da SATENA. Depois de ser uma das primeiras Forças Aéreas a usar o Tucano em combate real, embora essa não fosse a aplicação principal prevista para o treinador brasileiro. A Fuerza Aérea Colombiana no início do século 21 se viu na situação de ter que substituir seus veteranos aviões dedicados à contra insurgência: os Rockwell Bronco e os Cessna AT-37 Dragonfly. Devido á situação de “narcoguerrilha” existente em alguns departamentos do interior, este tipo de aeronave vem sendo usado de forma intensa pelos últimos 20 anos, na tentativa de limitar impedir que tanto as FARC quanto

os grupos paramilitares de direita, continuam a enfrentar as Forças Armadas e de impedir que consigam perpetrar suas ações/ataques terroristas. O Bronco é um projeto da época do Vietnam e já alcançou o limite de sua aplicabilidade militar. O AT-37 derivado do treinador americano T-37 também já não conta com um suporte adequado de peças e componentes de reposição.



Embraer: Conexão Colômbia

Written by

Thursday, 15 May 2008 13:05 -



Written by

Thursday, 15 May 2008 13:05 -



O Super Tucano colombiano

Como produto o Super Tucano teve uma maturação tranqüila e um grande pedido da Força Aérea Brasileira para 99 aeronaves assegurando sua linha de produção. Porém ao contrário do seu antecessor Tucano as vendas ao exterior ainda parecem engatinhar. Um pedido inicial para dez unidades para a Fuerza Aérea Dominicana foi anunciado em agosto de 2001 e cancelado depois por conta de falta de verbas. O segundo pedido de 24

Embraer: Conexão Colômbia

Written by

Thursday, 15 May 2008 13:05 -

unidades para a Fuerza Aérea Venezolana por sua vez foi suspenso por conta da limitação imposta pelo governo americano para a revenda de equipamentos e tecnologias americanos para as “Fuerzas Armadas Bolivarianas” de Hugo Chavez. Coube então à Colômbia, o terceiro país a assinar contratos do Super Tucano, a honra de abrir as exportações deste modelo militar da Embraer.



“Existem algumas diferenças entre os aviões encomendados pela FAC e

aqueles operados pela FAB.” Disse o representante da Fuerza Aérea Colombiana junto a Embraer, Tenente-Coronel Castro. Os rádios selecionados pela FAC são modelos VHF/UHF fabricados pela firma israelense Tadiram, porém não instalamos sistema de link de dados nas nossas aeronaves. Para aumentar ainda mais a precisão de ataque do Super Tucano nós optamos pelo FLIR de 3ª geração “BriteStar” da Flir Systems. Além de exibir todas as funções encontradas no modelo “Star SAFIRE”, presente nos aviões da FAB, é capaz de adicionalmente disparar um raio laser designador de alvos para orientar as bombas da família Griffin israelense, as munições guiadas a laser atualmente empregadas pela FAC.

Além das laterais da cabine, o piso dos aviões colombianos também foi blindado para proteger os pilotos de tiros vindo do solo. Logo abaixo da entrada de ar do motor existe uma protuberância que oculta um equipamento Laser Range Finder, da alemã Zeiss, usado para medir com precisão a distância entre o avião e o alvo em terra. Uma outra diferença está no emprego da aeronave, na Colômbia os pilotos estão habituados a realizar 100% de suas missões noturnas com visores NVG, e por isso este avião está preparado para operar o tempo todo no ambiente apropriado para uso de Night Vision Goggles. Todos os aviões entregues à FAC serão biplaces, ao contrário da FAB que operará também o A-29A monoplace.





Os planos futuros da Fuerza Aérea Colombiana

O General Rubiano confirmou o interesse da FAC pelo caça Lockheed F-16C/D, de cujo uma frota de 24 unidades é considerada ideal para atender às necessidades de modernização da sua aviação de caça de alta performance. Enquanto isto não for decidido, eles estão estudando opções para repotenciar os Mirage 5 COAM e os Kfir C-7, que constituem hoje a ponta da lança da Fuerza Aérea Colombiana. Estes caças, no momento, ainda não estão capacitados para disparar mísseis anti-aéreos da classe "BVR" (além do alcance visual), tendo que confiar, por enquanto, nos mísseis de guiagem infra-vermelha Python III da Rafael. Ele revelou, também, que a Embraer recentemente propos à FAC um pacote de modernização de Northrop F-5E/F, modelo de caça que nunca foi adquirido pela Força Aérea da Colômbia. Segundo o plano proposto, as aeronaves base seriam adquiridas usadas entre os grandes usuários deste modelo americano e modernizados nmo Brasil para um padrão semelhante ao F-5Br da FAB. A decisão sobre o futuro caça colombiano está prevista para ser tomada até o fim de 2007. Perguntado sobre uma participação colombiana no próximo exercício Cruzex o Gen Rubiano disse que a FAC já participou como observadora na Red Flag e que, pelo menos nesse momento, ainda não tem planos para participar com aeronaves do exercício multinacional realizado no Brasil.

Embraer: Conexão Colômbia

Written by

Thursday, 15 May 2008 13:05 -
