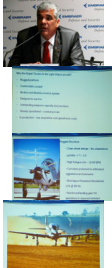


Le Bourget: um update sobre os programas Super Tucano e KC-390 da Embraer

Written by Felipe Salles

Sunday, 14 August 2011 00:00 - Last Updated Sunday, 14 August 2011 00:37



"Discreta", este bem poderia ser o melhor adjetivo para a participação da Empresa brasileira Embraer nesta feira de Le Bourget. Nem mesmo os aviões comerciais e os businessjets foram trazidos para exibição aos potenciais clientes. Na área militar, o grande rival americano do Super Tucano no mercado internacional, o Beechcraft Texan II realizou diversos vôos de exibição perante o público. Esta ausência não deixa de ser curiosa, especialmente quando a Embraer se encontra na reta final do desenvolvimento do seu novo cargueiro tático KC-390 e num momento em que o Super Tucano disputa uma acalorada e politizada concorrência para fornecimento de aviões de sua classe para a Força Aérea Americana e para seus países aliados.



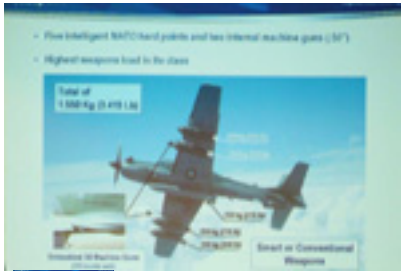
Na segunda feira houve uma palestra focando nos negócios civis e na quarta foi a vez de

Le Bourget: um update sobre os programas Super Tucano e KC-390 da Embraer

Written by Felipe Salles

Sunday, 14 August 2011 00:00 - Last Updated Sunday, 14 August 2011 00:37

Orlando Neto, VP da área de Defesa e Segurança da Embraer falar com a imprensa mundial atualizando o caminhar de seus programas. Os slides da apresentação do Orlando começavam e terminavam no Super Tucano. Na apresentação o Super Tucano na terça, dia 21 de junho, ele foi descrito como a melhor e mais adequada opção para as necessidades da USAF, ainda assim oferecendo o menor risco para o cliente. Orlando contou que a despeito dos numeros tratados pelos americanos não serem necessariamente grandes, a escolha do avião brasileiro pela USAF representaria para ele um inegável "selo de qualidade".



O programa de avião de ataque turbohélice da US Navy, que estava mais adiantado que o da USAF, e que, por isso, tendia mais para o Super Tucano, teve seu financiamento cortado por completo no Congresso. Em função disso caberia à USAF a implementação pioneira desta classe de aeronave naquele país. O programa LAS (Light Air Support) se destina a equipar a Força Aérea Afegã com 20 unidades de um vetor que possa ser usado contra os grupos insurgentes que fustigam o governo. Em paralelo, o LAAR (Light Attack/Armed Reconnaissance) seria um programa maior, com estas mesmas aeronaves sendo operadas por unidade da própria USAF para desenvolvimento de estratégias e táticas e também na função de treinar pilotos estrangeiros para seu uso em teatro como o do Afeganistão.



Perguntado de a derrota anterior da Embraer na concorrência JPATS contra o T-6 original deixava a empresa apreensiva neste novo caso, especialmente por não contar com um sócio americano de peso nesta concorrência, Orlando retrucou: "já faz 15 anos desde o JPATS, a Embraer é outra empresa agora. Tanto o JPATS como o outro programa americano cancelado, o ACS fazem parte da nossa curva de aprendizado naquele mercado. Nossa associação com a Sierra Nevada Corporation, desta vez, tem como finalidade principal conseguir suprir logisticamente e de serviços estes aviões nos teatros operacionais de guerra onde a SNC já presta serviços ao Departamento de Defesa americano há anos."

Comentando sobre o teste comparativo entre o Super Tucano e o T-6B, realizado neste ano, Orlando contou que a empresa tomou a decisão de enviar dois aviões à Base Aérea de Kirtland no Novo México, sendo um da própria Embraer e outro do 1o/3o GAv da FAB (Boa Vista). O avião da FAB era backup e só seria empregado caso algum problema técnico maior ocorresse com o avião próprio da empresa. O teste durou três dias onde foram realizados voos em diferentes altitudes e perfis de voo sobre variados tipos de terreno. O lançamento de armas foi apenas simulado nesta ocasião.



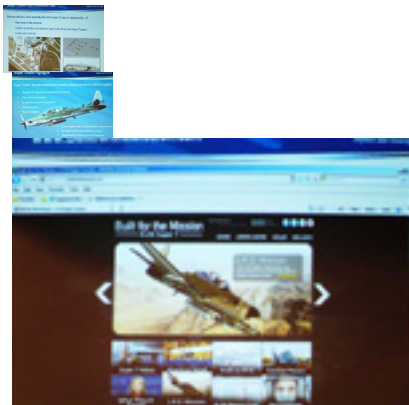
Na sequência da sua apresentação Orlando foi questionado por ALIDE sobre o status do programa KC-390 especialmente no que tangia a seleção de alguns dos itens críticos como as turbinas. Ele respondeu que o programa já tinha entrado no "Joint Development Phase" (Fase de Desenvolvimento Conjunto) que se dá após a seleção dos parceiros de risco principais, uma para cada sistema. Aqui o parceiro recebe da Embraer o projeto bruto e ele trabalha para refinar o projeto e para preparar as plantas digitais detalhadas e a lista de componentes de cada subconjunto. Nesta fase é ainda possível que ao fazer o projeto detalhado possa haver uma redução dos pesos o que geraria uma melhora de desempenho operacional. Neste modelo os parceiros de risco financiam sua própria contribuição no projeto e em troca recebem royalties das vendas realizadas pelo mundo afora. O primeiro protótipo de cargueiro deve voar em 2013 com o military certification sendo atingido dois anos depois. No final de 2013 o Ministério da Defesa Brasileiro solicitará uma "offer for serial production", o que seria a proposta definitiva da Embraer para colocar o modelo em produção seriada. Os acordos com clientes estrangeiros anunciados até aqui foram realizados num esquema "governo a governo", em que as respectivas forças aéreas se comprometeram a aceitar o KC-390 como

Le Bourget: um update sobre os programas Super Tucano e KC-390 da Embraer

Written by Felipe Salles

Sunday, 14 August 2011 00:00 - Last Updated Sunday, 14 August 2011 00:37

ele está sendo desenvolvido pelo Brasil, sem maiores alterações. O VP da Embraer Defesa falou que: "sabemos que é muito incomum que um programa como este, anos antes do primeiro voo do protótipo, já conte com o total 60 pedidos firmes. Achamos que o KC-390 é um produto que nasceu para vencer e que no futuro faz muito sentido analisarmos derivados desta plataforma para missões especializadas como avião-radar (AEW) e patrulha marítima". Falando sobre o potencial de mercado para versões comerciais civis do KC-390, Orlando contou a ALIDE que a negociação com os Correios neste sentido ainda está numa fase muito inicial. "Uma versão civil só estaria potencialmente disponível após 2016", complementou ele.



Um jornalista fez uma pergunta sobre a parceria no Brasil para sistemas não tripulados com a Aeroeletronica (Elbit) e com a brasileira Santos Lab, que Orlando respondeu com: "a joint venture que criamos com a AEL terá 51% das ações na mão da Embraer. Ao juntarmos forças com a Elbit pretendemos focar inicialmente nas demandas do Ministério da Defesa brasileiro e em seguida tratar de conseguir clientes no exterior. Este é sem dúvida um bom casamento, lembrem-se que o A-29, o F-5M, o AMX modernizado já usam ou usarão aviônicos da Elbit. A Embraer é um ótimo parceiro para para a Elbit e para a FAB para ajudar nas fases de certificação, determinação de praticas de navegabilidade e de reconhecimento por UAVs. Além disso para a Elbit a parceria com um fabricante de aeronaves do porte e experiência da Embraer é algo muito valioso. Finalizando Orlando falou que a emergencia de novos concorrentes no mercado brasileiro, especialmente as contrutoras como a Odebrecht, é normal e não os assusta. "Somos muito orgulhosos de ser brasileiros e como já atuamos numa perspectiva global, acreditamos que a concorrência é salutar e que o mercado em que atuamos só tende a crescer", disse ele a ALIDE.

Não deixe de ler a espetacular cobertura superilustrada da ALIDE sobre o Paris Air Show 2011!

Le Bourget: um update sobre os programas Super Tucano e KC-390 da Embraer

Written by Felipe Salles

Sunday, 14 August 2011 00:00 - Last Updated Sunday, 14 August 2011 00:37

