

UM NOVO CONCEITO DE GRUPO DE AVIAÇÃO

Condensado da Monografia do
Cap Av FRANKLIN NOGUEIRA HOYER

Nossa história começa após o pouso de duas aeronaves que regressam de uma missão acionada pelo Comando da Força Aerotática (FAT), a quem estão subordinadas; foi uma missão de Reconhecimento em território inimigo e todos os objetivos foram captados pelos seus sensores.

Após o processamento dos filmes e com as informações transmitidas pelas equipagens, é feito um complexo relatório de objetivo, endereçado, pelo Comando do Grupo, à FAT. Este relatório é decisivo e o Comandante da FAT expede uma nova Ordem Fragmentária, determinando o ataque àqueles objetivos. A ordem é dada ao mesmo Grupo que executou o Reconhecimento. Aquelas aeronaves utilizadas anteriormente, agora compoem uma Esquadrilha de Ataque, decolam armadas e municiadas para destruir o objetivo.

Naturalmente, hoje, isto não passa de exercício de ficção, mas, em breve, será possível, após a entrada em serviço do Caça-Bombardeio ítalo-brasileiro, "AM-X", capaz de executar missões de Reconhecimento, bem como de Caça Bombardeio, sem modificações estruturais. A única diferença entre as duas versões será a "munição" empregada: bombas ou filmes. Esta capacidade poderá otimizar nossos meios aéreos.

Vejamos, então, como surgiram o projeto "AM-X" e as suas qualificações operacionais para melhor comprovarmos a viabilidade e a necessidade dessa otimização.

O "AM-X" surgiu, inicialmente, da exigência de reequipamento da Força Aérea Italiana (FAI), pois a espinha dorsal de sua aviação de combate, os "G91" e os "F104" estão no final de sua vida útil. Os estudos começaram em 1970 e seguiam a seguinte linha de ação:

- um interceptador qualquer tempo, baseado no "F 104/S" (remodelados);
- uma aeronave de bombardeio/reconhecimento qualquer tempo, baseada no

"MRCA Tornado";

- um caça-bombardeio leve, otimizado para Reconhecimento e Apoio Aéreo aproximado, capaz, também, em algumas situações particulares, de complementar as operações do "F 104/S" e do "Tornado".

Os principais requisitos deste último vetor foram assim definidos:

a) - Um Caça-Tático leve, capaz de, primariamente, atuar nas tarefas de interdição¹, apoio aéreo aproximado² e reconhecimento;

b) - Secundariamente, integrar as operações do "Tornado" na interdição a longas distâncias e Defesa Aérea de Teatro de Operações, (TO) em missões de interceptação a baixa e muito baixa altitude.

Paralelamente, o Brasil desenvolvia estudos próximos a estas definições e um acordo de cooperação não tardou, pois já existiam fortes laços entre o Brasil e a Itália neste campo. Como resultado de contatos entre as Forças Aéreas do Brasil e da Itália, em março de 1980, foi assinada uma "Declaração de Princípios", a nível de governo. Nesta declaração, ambos concordaram com a adequabilidade para pôr em prática o programa "AM-X", num regime de mútua cooperação, a fim de limitar os gastos com estudos e desenvolvimento, assim como realizar troca de informações técnicas e experiências. Em março de 1981, foi assinado um "Memorando de Entendimentos - Linhas Gerais para a Definição, Desenvolvimento, Produção e Apoio Logístico de um Programa Conjunto de uma Aeronave de Caça-Bombardeio e Reconhecimento Leve". Enfim, em outubro de 1981, um segundo "Memorando de Entendimento - Fase de Definição do Programa de uma Aeronave" foi assinado, sendo criado um Grupo de Trabalho binacional para supervisionar o Programa. Nasceu o "AM-X".

O projeto se desenvolveu e, hoje, temos uma aeronave monoplacé (apenas um assento), monomotor, asa média/alta, não inteiriça. A cauda é formada por um estabilizador horizontal (superfície horizontal, com uma asa menor, situada na cauda dos aviões), totalmente móvel, e um estabilizador vertical (superfície vertical da cauda dos aviões) composto de parte fixa e um leme direcional.

Sua asa possui modernos sistemas de contro-

1 Interdição é a ação realizada para destruir, neutralizar ou retardar forças de superfície inimigas, antes que elas possam ser empregadas, e para restringir a mobilidade ou interromper as suas linhas de comunicação. (MMA-950-1)

2 Apoio Aéreo Aproximado é a ação aérea a alvos hostis situados nas proximidades das forças amigas e que requeiram a integração detalhada de cada missão aérea com o fogo e o movimento daquelas forças. (MMA-950-1)

le que possibilitam boas condições de manobra em toda sua gama de velocidade. Estes foram projetados de modo a atender aos seguintes modernos requisitos operacionais:

- um único tiro de 12,7 mm não poderá comprometer o controle da aeronave;
- a missão deverá ser cumprida, mantendo boa manobrabilidade, mesmo após uma primeira falha elétrica ou hidráulica;
- O retorno para a Base de origem ou alternativa deverá ser possível, mesmo após uma segunda falha elétrica ou hidráulica.

Seu motor, um "Turbofan Rolls Royce Spei MK 807", fornece-lhe um empuxo estático de 11.285 libras.

Sua fuselagem (corpo da aeronave) foi otimizada de modo a obter máxima capacidade em termos de volume, máxima eficiência aerodinâmica, além de atender os requisitos de manutenção e baixa vulnerabilidade. Entre outros equipamentos instalados em sua fuselagem, destacamos os de contramedidas eletrônicas (CME, destinados a interferir nas emissões de radar feitas pelos inimigos, impossibilitando a detecção do avião pelos mesmos), os "pallets" (sistema deslizante sobre roletes ou roldanas, de forma compartimentada, a fim de facilitar o seu armamento e/ou desarmamento) e, ainda, os de reconhecimento que, com seus arranjos de câmeras, predeterminados, permitem uma rápida troca, utilizando-se, assim, o mais conveniente ao tipo de operação efetuada.

O sistema de navegação e ataque (NAV/ATQ) fornece os dados para o sistema de pontaria e, também, para o sistema fotográfico.

Em consequência, será uma das poucas aeronaves da atualidade, capaz de realizar, ao mesmo tempo, missões de ataque e reconhecimento. Isto se deve ao fato de o sistema fotográfico estar instalado num compartimento que se localiza na parte inferior da fuselagem, não interferindo, de modo algum, no sistema de armamento e vice-versa. Até agora, há apenas versões de reconhecimento de aeronaves de caça. Como exemplo, podemos citar: o "RF-4", o "RF-5", o "SAAB VIGGEN". Há, entretanto, aeronaves exclusivas de reconhecimento, como o "SR-71" e o "TU-2".

Pela importância estratégica, recursos naturais e extensão territorial de nosso país, a Força Aérea Brasileira certamente está subdimensionada; por outro lado, sabemos também o quanto iria significar para as nossas finanças um maior gasto com equipamento aéreo. Daí, a necessidade de maximizarmos recursos materiais, a fim de obter o melhor resultado

possível com os mesmos.

Seguindo os padrões atuais, os Esquadrões que receberem os "AM-X" terão suas dotações próprias; assim, os aviões das Unidades de Caça só farão missões típicas de caça e os das Unidades de Reconhecimento, as diversas modalidades de reconhecimento, apesar de as aeronaves serem idênticas. Se formos, porém, Grupos de Aviação mistos, compostos por Esquadrões de Caça e de Reconhecimento, as aeronaves não pertencerão aos respectivos Esquadrões e, sim, ao Grupo e serão usadas indistintamente. Caberá, então, ao Grupo determinar a disponibilidade dos meios aéreos, para cada Esquadrão, de acordo com as necessidades dos mesmos. Logo, uma vantagem surge, uma vez que uma aeronave pode estar indisponível para missões de caça e disponível para missões de reconhecimento (e vice-versa).

Num segundo prisma, teríamos:

- Padronização no emprego do "AM-X";
- Alívio dos encargos administrativos dos Esquadrões;
- Melhor aferição dos padrões de eficiência dos Esquadrões;
- Manutenção integrada no nível Base.

Na "United States Air Force (USAF)", a Força Aérea Americana, os Esquadrões de Reconhecimento realizam, apenas, suas missões específicas. Esta solução é a adotada, atualmente, pela FAB. Vale lembrar que a instrução inicial de reconhecimento tático, dada aos pilotos brasileiros, foi ministrada por instrutores americanos.

Na "Royal Air Force (RAF)", a Força Aérea Britânica, os Esquadrões que operam o caça-bombardeio "Jaguar" realizam missões de Reconhecimento e Ataque com a mesma equipagem.

Diferente dos casos acima, esta proposta consiste numa solução híbrida, onde teríamos os aviões realizando ambas as missões, porém, com tripulações específicas. O mesmo piloto não deve realizar os dois tipos de missões, sob o risco de pulverizarmos horas de vôo empenhadas no seu treinamento e não obtermos a proficiência requerida por uma moderna Força Aérea. É muito difícil, senão impossível, um piloto voando em média 200 horas anuais, com um leque tão amplo de missões, poder desenvolver um treinamento que possibilite atingir um bom desempenho.

A criação destes grupos é possível em função das características do "AM-X" e atende a uma situação de baixa disponibilidade de meios aéreos ofensivos. É uma solução dentro da Doutrina de Emprego e da Legislação vigente na FAB.