

# AVIAÇÃO NAVAL BRASILEIRA



A **Aviação Naval Brasileira** é o componente aéreo da Marinha do Brasil, atualmente denominada Força Aeronaval. A estrutura aérea está subordinada ao Comando da Força Aeronaval, organização militar responsável por prover apoio aéreo operacional a partir das embarcações da Marinha do Brasil.

A Aviação Naval encontra-se sediada na Base Aérea Naval de São Pedro da Aldeia, onde são feitas a manutenção a nível de parque de todas as aeronaves, e encontram-se o Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval e o Comando da Força Aeronaval. Porém, esquadrões estão espalhados por todo o país, fornecendo apoio aéreo as organizações militares da Marinha ali sediadas ou que estejam realizando operações na área.

É missão do Comando da Força Aeronaval: "Assegurar o apoio aéreo adequado às Operações Navais, a fim de contribuir para a condição de pleno e pronto emprego do Poder Naval onde e quando for necessário."

Desde logo reconhecendo as potencialidades das aeronaves, apenas cinco anos após o voo pioneiro de Santos Dumont, em 1911, inicia-se o interesse da Marinha pela aviação, tendo o Tenente Jorge Henrique Moller, primeiro piloto militar brasileiro, recebido seu *brevet* em 29 de abril na França; e sendo fundado o Aero Clube Brasileiro.

A Aviação Naval Brasileira começa em 1916 com a criação da Escola de Aviação Naval. A aviação desenvolve-se rapidamente com o pioneirismo da força, com *raids* aéreos, o correio aéreo militar, precursor do atual Correio Aéreo Nacional, e a participação de aviadores navais brasileiros em operações reais de patrulha, durante a Primeira Guerra Mundial, integrando o 10º Grupo de Operações de Guerra da Royal Air Force (RAF).

Com a criação da Força Aérea Brasileira em 1941, foi decidido que a Aviação Naval e a Aviação Militar (subordinada ao Exército Brasileiro) deixariam de existir, passando seus meios a nova força. Aos militares foi dada a opção de passarem a nova força ou permanecerem na força de origem. Na época, era grande a polêmica se a Força Aérea deveria ser uma força independente ou não. A própria Força Aérea dos Estados Unidos da América só se formou posteriormente em 1947, lutando a Segunda Guerra Mundial integrada ao Exército norte-americano. Se por um lado a absorção da Aviação Naval e Militar facilitou a criação na FAB, também privou as duas outras forças de meios aéreos. Vale a pena ressaltar que até hoje é motivo de debate quais as funções de cada aviação, podendo esta variar de país para país. Por exemplo, a Marinha do Canadá não possui aeronaves, operando a bordo das embarcações aeronaves da Força Aérea Real do Canadá.

Com a extinção da Aviação Naval em 1941, a Marinha participou da Segunda Guerra Mundial sem o seu componente aéreo orgânico, componente este que se mostrou indispensável para a condução das operações de guerra no mar, como a história daquele conflito tão bem demonstrou. As marinhas da Alemanha e da Itália, com poderosos navios de superfície, não puderam operar regularmente por falta de apoio aéreo. A Guerra no Oceano Pacífico foi essencialmente uma guerra aeronaval e anfíbia. A Segunda Guerra Mundial consagrou a aeronave e o porta-aviões como os meios preponderantes, colocando os encouraçados e cruzadores em segundo plano. Por outro lado, em terra, a Força Aérea mostrou-se imprescindível, com função, meios e missões específicos.

Em 1952, ressurgiu a Aviação Naval em sua segunda fase, com a recriação da Diretoria de Aeronáutica da Marinha e de uma estrutura organizacional. Pretendia a Marinha possuir novamente seus próprios meios aéreos, culminando com a aquisição do NAeL Minas Gerais (A-11) em 1956, que na época tinha passado por ampla modernização. Porém, depois de intenso atrito junto a FAB, por força de Decreto Presidencial em 1965, a Marinha ficou restrita às aeronaves de asa rotativa, os helicópteros. As aeronaves de asa fixa passaram ao inventário da FAB, que as operariam a bordo do porta-aviões, e os helicópteros navais da FAB foram repassados a Marinha.

Em 1996, foram realizadas análises de propostas apresentadas por fornecedores e empresas à Marinha para uma aeronave de interceptação e ataque. Este trabalho indicou que as aeronaves A-4 Skyhawk pertencentes a Força Aérea do Kuwait, e em disponibilidade para venda, atendiam as necessidades da MB, com excelente custo benefício em virtude das poucas horas voadas por célula, condições de armazenamento e pacote logístico agregado (equipamentos de aviônica, armamento, material de apoio e sobressalentes).

Com Decreto Presidencial nº2.538, de 8 de abril de 1998, a Marinha do Brasil recuperou o direito de operar suas próprias aeronaves de asa fixa destinadas a operar a partir de suas embarcações. No mesmo ano foram recebidas 20 aeronaves para um tripulante e 3 aeronaves para dois tripulantes, estas destinadas a treinamento. As aeronaves receberam respectivamente as designações AF-1 e AF-1A.

O treinamento dos pilotos do esquadrão é realizado na Força Aérea Brasileira, na Armada da República Argentina e na Marinha dos Estados Unidos da América. O esquadrão VF-1 operou a partir do NAeL Minas Gerais, mas teve sua capacidade operativa ampliada com a aquisição do NAe São Paulo.

Em 2012, por ocasião da cerimônia comemorativa dos 96 anos da Aviação Naval, foram transferidas, para o Setor Operativo da Marinha, quatro helicópteros MH-16 "Seahawk", recentemente adquiridos pela Força. Incorporadas ao 1º Esquadrão de Helicópteros Anti-Submarino (HS-1). Os equipamentos aviônicos e os sensores são da última geração. As aeronaves serão empregadas, em conjunto com os demais meios navais e aeronavais da Força, em proveito das operações e ações de defesa e proteção da "Amazônia Azul". Até 2014, mais duas unidades do mesmo modelo serão recebidas para substituir os SH-3A/B, que por mais de 40 anos, prestaram bons serviços à Aviação Naval Brasileira.

Através do Decreto nº 3.831, de 1º de Junho de 2001, foi realizado o "Acordo por Troca de Notas no valor de U\$ 234.806,00" entre Brasil e Estados Unidos, para aquisição de 08 (oito) células de aeronaves C1-A. Foram feitas inspeções em algumas células da aeronave S-2G Tracker do Uruguai, em acordo feito entre as duas Marinhas, com a intenção de adquirir uma célula para "canibalização" em troca de um Esquilo da Aviação Aeronaval. O Grumman C-1 Trader é uma variante (COD) carrier-onboard delivery do S-2 Tracker, denominado P-16 pela FAB e operado no A-11 NAeL Minas Gerais (Ex Vengeance), a partir de 06 de fevereiro de 1957 pelo 1º GAE. A Aviação Aeronaval contará com mais um esquadrão de asa fixa, provavelmente denominado VR-1, com 4 (quatro) E-3 (AEW) Alerta Aéreo Antecipado (Grumman S-2 Tracker) e 4 (quatro) KC-2 (COD) Carrier onboard delivery e (REVO) Reabastecimento em Vôo (Grumman C-1 Trader). Outra versão para a função AEW é o Grumman E-1 Tracer. Veja mais sobre os P-16 em <http://www.rudnei.cunha.nom.br/FAB/br/p-16.html>

## INVESTIMENTOS

Em 18 de dezembro de 2008, o Presidente da República assinou o Decreto nº 6.703, aprovando a Estratégia Nacional de Defesa. O texto busca reafirmar a necessidade de se modernizar as Forças Armadas.

O governo brasileiro lançou um pacote de medidas que, em cinco anos, garantiria investimentos no setor equivalentes a 2,5% do PIB brasileiro, um aumento de 75%. Para 2008, US\$ 5.6 bilhões (de um orçamento US\$24.4 bilhões) deverão ser investidos em novos equipamentos. O projeto de orçamento de 2009 prevê R\$ 50,2 bilhões para a Defesa. Destes, R\$ 10,9 bilhões para investimentos no Exército, Marinha e Força Aérea.

O governo brasileiro está investindo alto em um projeto que beneficiará as três Forças Armadas brasileiras, os satélites geostacionários brasileiros<sup>27</sup>, apenas com o projeto, já foram gastos R\$ 10 milhões<sup>28</sup>, além de beneficiar diversas áreas civis, o projeto beneficiaria as Forças Armadas, que passariam a ter mais tecnologia para comunicações seguras e para monitorar o vasto território terrestre e marítimo brasileiro, e este seria um embrião, para futuramente abandonar o sistema GPS estadunidense e criar um próprio sistema de tecnologia nacional. O Brasil é um dos 15 países que mantêm programas espaciais no mundo e o único na América Latina com um programa nesses moldes.

A Marinha do Brasil visando a necessidade de proteger a imensa costa marítima brasileira e as recentemente descobertas reservas de petróleo em águas brasileiras, lançou o programa de reaparelhamento da Marinha do Brasil, com início em 2006 e previsão de conclusão em 2025, e dividido em duas fases, a de maior prioridade entre 2006 e 2012, somente nesta primeira fase, a previsão de investimentos é da ordem de R\$ 5,8 bilhões.

A Marinha assinou contrato com a empresa francesa *Direction Technique des Constructions Navales DCNS* para a construção de cinco submarinos scorpène, sendo um deles de propulsão nuclear, o Brasil já possui tecnologia para a construção de submarinos convencionais e para a construção de centrífugas nucleares para propulsão de submarinos nucleares, porém esta parceria com a França foi

necessária porque o Brasil ainda não tinha expertise para a construção do casco de um submarino nuclear, hestes novos submarinos que serão incorporados a Força de Submarinos, tem previsão da primeira unidade operando a partir de 2015, e serão armados com torpedos derivados do IF-21 Black Shark e mísseis SM-39 Exocet.

Está prevista a construção de seis navios escolta com capacidade de deslocamento de 6 000 toneladas, prevê a capacidade de os navios receberem sistemas, armas e sensores de livre escolha da Marinha, irá operar com helicóptero de até 12 toneladas e serão construídos no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro.

A Marinha também pretende adquirir cinquenta navios patrulha no período, sendo que os dois primeiros o *Macaé* e *Macau*, com 500 toneladas de deslocamento, foram construídos no estaleiro INACE. Os navios-patrulha oceânicos de 1 800 toneladas de deslocamento, estão sendo construídos desde 2011, e a previsão é que sejam construídos oito unidades. Também estão previstas a construção de 15 navios patrulha fluviais, que serão empregados na Bacia do Paraná, Bacia do Paraguai e na Bacia Amazônica.

O projeto também prevê, entre outros meios, da modernização do NAe São Paulo e a possível aquisição de um novo navio-aeródromo.<sup>31</sup> Os caças AF-1 Skyhawk que operam no porta aviões *São Paulo* estão passando por um processo de modernização executado pela Embraer

A Marinha também está desenvolvendo em conjunto com a empresa *Mectron*, o míssil superfície-superfície MAN-1 e adquiriu trinta veículos blindados Piranha IIC 8X8, para o transporte de fuzileiros navais,<sup>36</sup> em operação na missão das Nações Unidas para a estabilização no Haiti. Quatro helicópteros de ataque SH-60B Seahawk foram encomendados, e também está em estudo a modernização dos helicópteros de ataque Super Lynx do acervo da Marinha.<sup>36</sup>

Já está concretizado pelo Ministério da Defesa, a parceria entre as empresas Eurocopter da França e a brasileira Helibrás, para a compra e fabricação no Brasil, com transferência de tecnologia, de 50 helicópteros EC-725 Super Cougar que serão distribuídos entre as três Forças Armadas.





Fonte: Wikipédia



*SENA, o caminho mais curto entre você e as Forças Armadas*

[www.cursosena.com.br](http://www.cursosena.com.br)