

Marinha do Brasil recupera Skyhawk para ter frota de 6 modernizados

Poderia ter sido perda total, mas o Grupo Aeronaval de Manutenção (GAerNavMan) da Marinha do Brasil não desistiu da aeronave AF-1B matrícula N-1001. O avião havia se envolvido em uma colisão no ar em 26 de julho de 2016. Após 1.711 dias em solo, o caça Skyhawk voou no dia 1º de abril.

O trabalho contou com o apoio da Força Aérea Brasileira e da Embraer, que recebeu um contrato específico de reparo pós-acidente. Foram necessários serviços de análise de engenharia e estruturas, execução de SDLM (Standard Depot Level Maintenance), reparo do cone de cauda e reparo estrutural e dos sistemas modernizados. O AF-1 N-1001 precisou também passar por ensaios não destrutivos, inspeção de raio-X e tratamento de corrosão.



Em breve os AF-1 contarão com o apoio dos aviões-tanque KC-2
Foto: Marinha do Brasil

O acidente ocorreu a cerca de 44 km do litoral fluminense. Na ocasião, outro AF-1B, matrícula N-1011, caiu no mar e resultou na morte do Capitão de Corveta Igor Simões Bastos. As duas aeronaves realizavam um treinamento de ataque a navios e acabaram colidindo durante a fase de afastamento do alvo em formação tática.

O esforço da Marinha para recuperar o caça se explica porque as duas aeronaves envolvidas no acidente haviam praticamente acabado de chegar do processo de modernização realizado pela Embraer. O N-1011 estava de volta à Base Aeronaval de São Pedro da Aldeia havia menos de quatro meses. Já o N-1001, tinha pouco mais de um ano de serviço após a modernização, tendo sido o primeiro recebido após o processo.

O plano inicial de modernização de 12 aviões, sendo nove monoplaces e os três biplaces, foi reduzido para quatro monoplaces e dois biplaces. Com o acidente, houve a mudança no contrato de modernização para envolver efetivamente cinco monoplaces, de modo a manter a frota de quatro.



Caça F-15C dos Estados Unidos e A-4 do Kuwait operando a partir da Arábia Saudita. Os A-4 Skyhawk foram adquiridos pela Marinha do Brasil posteriormente. Foto: US DoD

O número de monoplaces, porém, estava restrito a apenas dois, com matrículas N-1008 e N-1001. Isso porque o AF-1B N-1011 foi perdido, o N-1001 estava em recuperação e o N-1013 também entrou em fase de reparos após um acidente de decolagem em 6 de setembro de 2019. Por fim, o N-1004, que será modernizado para substituir o N-1011, ainda está nas instalações da Embraer. A Marinha também já conta com os AF-1C N-1021 e N-1022, ambos biplaces.

Apesar de não contar com porta-aviões, a Marinha do Brasil vê

os AF-1 como estratégicos. em apenas 30 minutos de voo, o caça alcança o limite da Zona Econômica Exclusiva (ZEE). Com três tanques suplementares, é possível ir até o arquipélago de Trindade e voltar. Essa capacidade de esclarecimento livra helicópteros como o SH-16 e, em breve, os AH-11B da tarefa, além de reduzir o pedido de auxílio dos P-3AM da Força Aérea Brasileira.



O principal destaque da modernização foi a adoção do radar EL/M 2032, com modos ar-ar, ar-solo e ar-mar, neste último caso sendo capaz de acompanhar até 64 embarcações ao mesmo tempo a distâncias de até 160 km. Com o modo de operação de abertura sintética inversa (ISAR) é possível elaborar uma imagem da silhueta do alvo, e assim identificá-lo. Também foram adotados um novo painel digital, novo head up display (HUD), cabine com configuração HOTAS e sistemas de auto-defesa, incluindo RWR.

Ao mesmo tempo, os AF-1 são utilizados para manter viva a

doutrina de operações embarcadas. Mesmo no solo, as equipes de mecânicos utilizam os uniformes coloridos típicos da aviação embarcada. E, mais importante ainda, todos os pilotos do VF-1 têm a experiência de realizar pelo menos um pouso a bordo, em um porta-aviões dos EUA, quando fazem lá o curso operacional com os caças T-45 Goshawk.