

NOSSA CAPA



DESCOMISSIONAMENTO DO NAVIO-AERÓDROMO *SÃO PAULO*

Considerando a relevância do assunto para o Brasil e para a Marinha, transcrevemos comunicação de 14 de fevereiro de 2017 do Comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Eduardo Bacellar Leal Ferreira, ao ministro de Estado da Defesa, Raul Jungmann, a respeito da desmobilização do NAc *São Paulo*:

“O Navio-Aeródromo (NAe) *São Paulo* foi incorporado à Marinha em 2000, a partir de uma compra de oportunidade da Marinha Nacional da França, com os propósitos precípuos de substituir o antigo Navio-Aeródromo Ligeiro *Minas Gerais*, em término de vida útil, e proporcionar a evolução das operações aéreas embarcadas com o emprego dos aviões de asa fixa e propulsão a jato A-4 Skyhawk.

Apesar de já contar com 37 anos de serviço ativo no momento da aquisição, o navio cumpriu bem a sua missão nos

primeiros anos em atividade pela Esquadra brasileira, possibilitando à Marinha adquirir a capacitação para operar aeronaves de alta *performance* embarcadas. Entretanto, seus complexos e antigos sistemas exigiram um volume financeiro de investimentos em manutenção além do que a Força dispunha, ocasionando progressivas limitações, o que culminou, em 2005, na parada do navio para um Período de Grandes Reparos.

Após diversas tentativas, sem sucesso, de recuperar a capacidade operativa do meio, o Almirantado decidiu, em 2014, desenvolver estudos técnicos para realizar um Programa de Modernização com foco na substituição do sistema de propulsão de vapor superaquecido para elétrica integrada e na substituição/modernização dos sistemas de aviação.

Lamentavelmente, os estudos de exequibilidade do referido Programa indicam um

longo período para sua conclusão, aproximadamente dez anos, além de incertezas técnicas e elevados custos. São as seguintes considerações mais relevantes:

Estrutura do navio: a inspeção na parte estrutural do navio apresentou, de uma forma geral, muito bom estado, havendo a necessidade de reparos pontuais, principalmente nas seções das praças de máquinas.

Sistemas de Aviação (catapultas, aparelho de parada e elevadores): além da obsolescência, descontinuidade e falta de sobressalentes, o reparo dos sistemas de aviação exige um conhecimento muito específico e mão de obra especializada, disponível apenas no exterior, especificamente nos EUA, único país que detém o domínio total da tecnologia de catapulta. A alternativa de sua substituição esbarra na ausência de uma solução técnica, pois as catapultas disponíveis no mercado exigem um convés de voo maior que o do NAE *São Paulo*, e aquelas instaladas a bordo, que utilizam vapor superaquecido, não são mais fabricadas.

Sistema de Propulsão: em razão de grande número de avarias, idade avançada dos equipamentos e complexidade das normas internacionais de segurança a serem atendidas, a possibilidade de reparo do atual sistema de propulsão a vapor foi considerada de alto risco e com disponibilidade futura contestável. Sua substituição por uma planta elétrica integrada é tecnicamente exequível, porém requer um investimento muito elevado e traz consigo algumas incertezas. O Brasil ainda não domina a tecnologia envolvida. A possibilidade de substituição da atual planta de vapor superaquecido por outra com as mesmas características foi considerada inviável técnica e economicamente, uma vez que este tipo de instalação não é mais utilizado pelas Marinhas em sistemas de propulsão.

Vida útil média das aeronaves A-4 Skyhawk: a modernização em curso das aeronaves A-4 estenderá sua vida útil, em média, até 2030. Ou seja, quando a modernização do navio estiver próxima de ser concluída, suas atuais aeronaves serão desativadas, gerando a necessidade de obtenção de novas unidades compatíveis com o convés de voo do NAE *São Paulo*, inexistentes hoje no mercado.

Capacidade industrial, riscos e ineditismo da obra: o recente enfraquecimento da indústria naval brasileira, com reflexos observados na capacitação de pessoal e qualidade dos serviços, a complexa matriz de riscos e o ineditismo deste tipo de obra no Brasil geram lacunas muito grandes de planejamento, dificultando sobremaneira o seu correto dimensionamento e, consequentemente, a estimativa de custos.

Assim, o Almirantado concluiu que o Programa de Modernização do NAE *São Paulo* é inviável, decidindo pela desmobilização do meio, a ser conduzida ao longo dos próximos três anos, e propõe a V.Exa. um programa de obtenção de um novo conjunto navio-aeródromo x aeronaves, que ocupará a terceira prioridade de aquisições da Marinha, logo após o Prosub/Programa Nuclear e o Programa de Construção das Corvetas Classe *Tamandaré*. O custo de aquisição do novo binômio será substancialmente menor que o de modernização do NAE *São Paulo* e obtenção de aeronaves compatíveis com o navio, as quais, reitero, não existem no mercado, necessitando ser desenvolvidas.

A capacidade de conduzir operações de guerra naval com emprego de aviação de asa fixa, obtida às custas de grandes investimentos e intensos treinamentos dos nossos pilotos no País e no exterior, será mantida, até o recebimento do novo navio, a partir da Base Aérea e Naval e de outras instalações de terra, bem como por meio

de treinamentos com navios-aeródromo de Marinhas amigas, a exemplo do que as Marinhas do Reino Unido, da Itália e da Argentina estão realizando nos últimos anos.

Por fim, Sr. Ministro, antevedo possíveis efeitos negativos da decisão sobre a motivação de nosso pessoal, em especial os envolvidos com a atividade aérea, participo

que uma campanha de comunicação social para os públicos interno e externo será lançada, com o propósito de esclarecer todos os aspectos da decisão tomada e conscientizar a sociedade brasileira da importância de mantermos a capacidade de operar aviação embarcada para garantirmos a soberania e a defesa do País”.*

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<FORÇAS ARMADAS>; Navio Aeródromo ;



* NR - A respeito do assunto, o Comandante da Marinha publicou nota de nº 143 no Boletim de Ordens e Notícias, a 15 de fevereiro de 2017.