

SUPER TUCANO A-29 COMBATES E VITÓRIAS

Roberto Portella Bertazzo,

Bacharel em História pela UFJF,
Membro da Sociedade Latino Americana de
Historiadores Aeronáuticos (LAAHS),
Membro do Centro de Pesquisas Estratégicas
“Paulino Soares de Souza” da UFJF.
robertobertazzo@hotmail.com

Chamou a atenção da mídia mundial à morte de Raúl Reyes, considerado o “número dois” e porta voz das FARC – (Forças Armadas Revolucionárias da Colômbia) com ele morreram mais 16 terroristas.

No dia 29 de fevereiro, informações de inteligência confirmaram a presença do líder em uma região no sul da Colômbia, próxima à fronteira do Equador.

Na madrugada de 1º de março, uma rápida operação aérea noturna, denominada **Fênix**, foi montada em coordenação com forças terrestres e fluviais.

O ataque aéreo, com o emprego de bombas **Cluster** (lança-granadas), teve como resultado a destruição total de dois acampamentos terroristas, um localizado em Granada, no departamento de Putumayo, em território colombiano e o outro ataque na localidade de Santa Rosa, no lado equatoriano.



Entrega dos Super-Tucanos à FAC na Embraer, à esquerda, e à direita chegada dos três primeiros na Colômbia em dezembro de 2006. (Fotos: Embraer e FAC)

Fato pouco divulgado, é que a aeronave chave na operação foi os **Embraer Super Tucano**, de fabricação brasileira.

A operação Fênix foi considerada um dos mais bem sucedidos golpes do Governo Colombiano contra o grupo terrorista.

Após empregar com êxito os **Embraer T-27 Tucano** por vários anos, a Força Aérea Colombiana – FAC - encomendou em 2005 vinte e cinco aeronaves **A-29 Super Tucano** da Embraer em um contrato avaliado em 235 milhões de dólares.

Em janeiro de 2007, logo após as primeiras unidades chegarem à Colômbia, começou o sucesso em operações de combate e o apreço aos **A-29 Super Tucano** por parte das tripulações.



À esquerda Super-Tucano da FAC com míssil Python 3 de treinamento e à direita dois A-29 em vôo de formação. (Fotos: FAC)

Voam em várias missões diárias sendo rapidamente rearmados e reabastecidos no intervalo entre uma e outra, e muitas das vezes voltam com perfurações na fuselagem, sendo rapidamente reparados.

Antes da chegada dos novos aviões, os pilotos da FAC tinham que conviver com a baixa disponibilidade e limitações operacionais dos **OV-10 Bronco** e **Cessna A-37** que equipavam suas unidades de COIN (contra-insurgência).



Tucano e OV-10 Branco da Força Aérea Colombiana. (Fotos: FAC)

A FAC já recebeu 17 dos 25 Super Tucano encomendados e estão em operações nas unidade do Escuadrón de Combate 211 "Grifos" do Grupo de Combate 21 do Comando Aéreo de Combate No. 2 (CACOM-2) - o 211º Esquadrão do 21º Grupo de Aviação do 2º Comando Aéreo de Combate -, na Base aérea colombiana de Apiay-Meta, e pelo Escuadrón de Combate 312 "Drakos" do Grupo de Combate 31 do

Comando Aéreo de Combate No. 3 (CACOM-3), na Base Aérea colombiana de Malambo–Atlântico.

A presença dos aviões brasileiros no conflito colombiano trouxe um novo potencial à FAC e uma dor de cabeça aos guerrilheiros, que passaram a ser assolados de forma metódica e com uma precisão letal. O próprio Raúl Reyes, na qualidade de Porta Voz das FARC, havia considerado a venda dos Super Tucano uma intromissão inaceitável do Brasil na sua “luta revolucionária”.

Na época da compra dos aviões brasileiros, o governo americano tentou evitar o negócio, tentando “convencer” às autoridades colombianas de que a prioridade deveria ser a compra de aviões de transporte. A verdade é que os fabricantes norte americanos ainda não têm nenhuma aeronave semelhante para fornecer à Colômbia.

O Super-Tucano além de duas metralhadoras de 12,7mm nas asas, pode transportar mais 1500 quilos de armamentos em cinco suportes externos, sendo dois em cada asa e um sob a fuselagem.

Entre as armas que o Super Tucano pode transportar estão os mísseis ar-ar **MAA-1 Piranha** e **Python 3**; **bombas Mk 81** ou **Mk 82** (emprego geral); **Bombas Cluster BLG-252** (lança-granadas); **Lizard** ou **Griffin** (guiadas por laser). Também pode empregar pods de lança-foguetes de **70 mm** e um canhão de **20mm** sob a fuselagem.

O motor é um turboélice Pratt & Whitney Canada PT6A-68C de 1.600 SHP, controlado por um sistema de controle digital integrado (Full Authority Digital Engine Control – FADEC).

O Super Tucano possui um sistema de aviônico avançado, sensor FLIR (Forward Looking InfraRed); sistema de comunicações de rádio com criptografia de dados datalink, O cockpit é compatível com o padrão de visão noturna NVG e foi projetado para operar em ambientes hostis, onde predominam as altas temperaturas, excesso de umidade e poeira, como na Amazônia.

As operações colombianas mostram o acerto da Embraer ao desenvolver uma aeronave moderna de ataque leve, que é considerada a de melhor custo-benefício para missões contra-inusrgência.

Talvez o emprego dos Super Tucano por parte dos norte americanos no Iraque e Afeganistão só não se faz realidade devido ao fato de que aeronaves semelhantes estejam sendo desenvolvidas nos Estados Unidos.



CENTRO DE PESQUISAS ESTRATÉGICAS
“PAULINO SOARES DE SOUSA”
UNIVERSIDADE FEDERAL DE JUIZ DE FORA