

BR-JP - A hora e a vez do Japão

Por Paulo Mena Barreto

Especial para DefesaNet

Brasília — As forças armadas têm sérias restrições em buscar soluções fora de fornecedores tradicionais. Boas soluções de empresas chinesas, russas, sul-coreanas e mesmo ucranianas são descartadas sem um exame mais atento de suas qualidades e defeitos.

Com isto, continuamos presos a fornecedores europeus e norte-americanos (há uma notável exceção, Israel), que praticam preços mais altos que seus concorrentes, mesmo que atendam os padrões estabelecidos pela Organização do Tratado do Atlântico Norte. Esta política míope não permitiu que as autoridades militares brasileiras percebessem o potencial de uma cooperação com o Japão, que abriu suas exportações em 2014.

Em primeiro lugar, o Império do Japão segue requisitos estabelecidos pela cadeia logística da OTAN. Seus produtos incorporam componentes similares e compatíveis com os fabricados pelos outros países do Ocidente, principalmente pelos Estados Unidos.

Em segundo, há uma longa relação simbiótica com o Brasil, que teve início com a chegada dos primeiros imigrantes trazidos pelo Kasato Maru em 1908, pelo Porto de Santos (as relações diplomáticas são mais antigas e somam 121 anos). No entanto, há um grande complicador que obstaculiza o intercâmbio nipo-brasileiro: um grande desconhecimento do potencial militar japonês.

O Japão renunciou ao direito de declarar guerra na Constituição de 1947, escrita com supervisão do general Douglas MacArthur, mas manteve o direito à autodefesa. Dentro deste conceito, as Forças Japonesas de Autodefesa são responsáveis pela proteção de um perímetro que se inicia a 300 quilômetros do arquipélago japonês.

Em 1988, o deputado federal Maurílio Ferreira Lima propôs que o Brasil, com profunda tradição pacifista, adotasse o modelo de forças de autodefesa. Apesar de, constitucionalmente, as Forças Armadas brasileiras seguirem este conceito, assessores parlamentares da Marinha, do Exército e da Aeronáutica lhe procuraram pedindo que retirasse o projeto. Todos achavam que, dentro da nova organização, os militares fossem limitados ao papel de polícia, como na Costa Rica.

Maurílio, pacientemente, explicava que a Força de Marítima de Autodefesa do Japão tinha mais navios de combate que a poderosa Marinha Real britânica; ou que a Força Aérea de Autodefesa do Japão possuía mais e melhores aviões de combate que as forças aéreas da Alemanha e da França somadas, mas esbarrava no preconceito gerado pelo desconhecimento do conceito estabelecido pela Constituição japonesa.

Laços firmados

Em agosto de 2014, o primeiro-ministro do Japão, Shinzo Abe, visitou o Brasil. A cooperação militar foi um dos itens na longa lista de acordos firmados nos encontros bilaterais com a então presidente da República, Dilma Rousseff. O primeiro passo foi a nomeação pelo governo japonês do primeiro adido militar.

No dia 22 de fevereiro deste ano, o chefe do Estado-Maior da Força Terrestre de Autodefesa do Japão, general de Exército Kiyofumi Iwata, visitou o Brasil e se encontrou com o chefe do Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas, almirante Ademir Sobrinho. Na reunião, constataram que os dois países sabiam muito pouco um sobre o outro. Como primeiro passo, decidiram criar um intercâmbio entre as escolas militares.

O General Iwata também visitou o Comandante do Exército Gen Ex Villas Boas, o Centro de Instrução de Guerra na Selva (CIGS), em Manaus e o centro de operações da 4ª Brigada de Cavalaria Mecanizada, em Dourados, MS, Base do Sistema de Vigilância e Monitoramento da Fronteira (SISFRON).

Oportunidade e regras

Um bom exemplo do potencial da cooperação entre as forças terrestres dos dois países está na área de blindados sobre lagartas. O Brasil procura um carro de combate moderno, armado com um canhão de 120 mm, detectores modernos e blindagem composta que tenha, no máximo, 40 toneladas vazio. Ele existe. O T-10, concebido para substituir os carros de combate T-74, construídos na década de 1970, começa a equipar os regimentos blindados da Força Terrestre de Autodefesa do Japão.

A classe de contratorpedeiros Akisuki também se enquadra perfeitamente nos requerimentos do Programa de Obtenção de Meios de Superfície (PROSUPER), que prevê a aquisição inicial, com transferência de tecnologia, de cinco escoltas de 6 mil toneladas.

Por questões orçamentárias, o projeto está com atraso de quatro anos. Com base nisto, as fragatas da Classe Niterói terão de receber novos motores para ganharem alguma operacionalidade. A solução prevista, com a adoção de um sistema diesel-elétrico, implica em riscos estruturais, longo prazo para a realização da reforma e alto custo de implantação.

A classe de destróiers Hatsuyuki, formada por 12 navios, que está em processo de desativação, foi equipada com turbinas a gás Olympus fabricadas pela Kawasaki sob licença da Rolls Royce. Por meio de um acordo trilateral, com o pagamento de royalties,

algumas destas unidades motrizes poderiam ser vendidas ao Brasil, uma vez que não são mais fabricadas no Reino Unido.

O atraso no PROSUPER também abriu possibilidade para a aquisição de oportunidade que podem interessar o governo do Japão. As propostas apresentadas à Marinha do Brasil foram mal avaliadas em virtude do mau estado de conservação. Os Hatsuyuki, uma vez que empregam motores similares e armamento similar aos empregados na Classe Niterói, poderiam ser uma boa alternativa se fossem arrendados em sistema de leasing, mas, para isto, o Brasil deverá cumprir algumas formalidades.

Em 2014, logo após a aprovação da nova lei, Austrália e Reino Unido se apressaram em firmar um acordo de cooperação tecnológica com o Japão. A razão é simples: o documento estabelece uma série de pré-requisitos para a exportação de produtos e tecnologias de uso dual ou militar. São beneficiados países que possuem uma aliança militar com o Japão, caso dos Estados Unidos; nações que assinaram acordos de cooperação tecnológica, caso da Austrália e da Grã-Bretanha e que fazem parte do entorno estratégico nipônico, como a Indonésia, mas há uma possibilidade de se resolver parte dos problemas da Esquadra mesmo sem um acordo formal.

Faz parte da tradição japonesa ajudar amigos que pedem ajuda, e a amizade nipo-brasileira se fortaleceu ao longo de 128 anos e pode ser comprovada nos milhões de descendentes dos imigrantes nipônicos que participam da construção do Brasil.

Fonte: Defesanet

Data da publicação: 08 de setembro

Link: <http://www.defesanet.com.br/br%20jp/noticia/23494/BR-JP---A-hora-e-a-vez-do-Japao/>

Coreia do Norte realiza quinto e maior teste nuclear*

Por Ju-min Park e Jack Kim

SEUL (Reuters) - A Coreia do Norte realizou seu quinto e maior teste nuclear nesta sexta-feira e afirmou ter dominado a habilidade de montar uma ogiva em um míssil balístico, aumentando uma ameaça que seus rivais e a ONU foram incapazes de conter.

A explosão, na comemoração dos 68 anos da fundação da Coreia do Norte, foi mais poderosa que a bomba detonada em Hiroshima, de acordo com estimativas, e gerou condenações dos Estados Unidos, assim como da China, principal aliada de Pyongyang.

Sob o comando do ditador Kim Jong Un, de 32 anos, a Coreia do Norte acelerou o desenvolvimento de seu programa nuclear e de mísseis apesar de sanções da ONU, que foram endurecidas em março e isolaram ainda mais o país.

A presidente da Coreia do Sul, Park Geun-hye, que estava no Laos após uma cúpula de líderes asiáticos, disse que Kim está mostrando um "atrevimento maníaco" ao ignorar completamente o pedido do mundo para abandonar a busca por armamentos nucleares.

O presidente dos Estados Unidos, Barack Obama, voltando do Laos para casa a bordo do avião presidencial Air Force One, disse que o teste irá acarretar "consequências sérias" e conversou com Park e com o primeiro-ministro japonês, Shinzo Abe, informou a Casa Branca.

A China disse ser terminantemente contrária ao teste e exortou Pyongyang a parar de adotar quaisquer ações que agravem a situação, dizendo que irá apresentar um protesto à embaixada norte-coreana em Pequim.

A Coreia do Norte, que classifica o Sul e os EUA como seus inimigos principais, disse que seus "cientistas e técnicos realizaram um teste de explosão nuclear para julgar o poder de uma ogiva nuclear", de acordo com sua agência oficial de notícias, a KCNA.

O regime disse que o teste provou que a Coreia do Norte é capaz de montar uma ogiva nuclear em um míssil balístico de alcance médio, que testou pela última vez na segunda-feira, quando Obama e outros líderes mundiais estavam reunidos na China para a cúpula do G20.

Nunca foi possível verificar de maneira independente as afirmações de Pyongyang sobre sua capacidade de miniaturizar uma ogiva nuclear.

Seus testes contínuos, que desafiam as sanções impostas ao país, representam um desafio para Obama nos últimos meses de sua presidência e poderiam influenciar a eleição presidencial norte-americana em novembro, além de se tornar uma dor de cabeça a ser herdada por quem o suceder.

"As sanções já foram impostas em quase tudo que é possível, então a política está em um impasse", disse Tadashi Kimiya, professor da Universidade de Tóquio especializado em temas coreanos.

"Na realidade, os meios através dos quais Estados Unidos, Coreia do Sul e Japão podem pressionar a Coreia do Norte chegaram ao limite", afirmou.

A Coreia do Norte vem testando tipos diferentes de mísseis em um ritmo inédito neste ano, e a capacidade de montar uma ogiva nuclear em um míssil é especialmente preocupante para seus vizinhos sul-coreanos e japoneses.

"A padronização da ogiva nuclear irá permitir que a RPDC produza uma variedade de ogivas nucleares menores, mais leves e diversificadas e de maior poder de impacto à

vontade e tantas quantas quiser", disse a KCNA, referindo-se ao nome formal da nação, República Popular Democrática da Coreia.

Não ficou claro se Pyongyang notificou Pequim ou Moscou sobre seu plano de teste nuclear. Autoridades de alto escalão de Pyongyang estiveram nas duas capitais nesta semana.

Fonte: Reuters

Data da publicação: 09 de setembro

Link:

<http://br.reuters.com/article/topNews/idBRKCN11F1H5?pageNumber=2&virtualBrandChannel=0&sp=true>

ICN integra tecnologia 3D na construção de submarinos

Por Ivan Plavetz

A Itaguaí Construções Navais (ICN), empresa com participação da Organização Odebrecht, inovou o seu sistema de gestão para fabricação e montagem de quatro submarinos convencionais movidos à propulsão diesel-elétrica, e de um dotado de propulsão nuclear para a Marinha do Brasil. Realizada no primeiro semestre deste ano, a modernização contemplou a implantação da metodologia Build Information Modeling (BIM) ao SisEPC-Manufatura, sistema de gestão desenvolvido pela Odebrecht.

O BIM permite que o planejamento visual seja incorporado às atividades do sistema de gestão, refletindo os resultados da programação e execução de serviços de forma visual na maquete 3D dos submarinos, além de agregar novos conceitos de 4D (tempo) e 5D

(custos). A nova funcionalidade amplia e torna mais tangível o status de todos os itens de engenharia, suprimentos e da programação e sequenciamento das atividades de fabricação e montagem, elevando significativamente a produtividade e eficiência operacional.

O Build Information Modeling apoia na parte de programação de serviços, realizando a corrida de insumos, materiais e equipamentos a serem fabricados/montados, e também na identificação de interferências construtivas.

A nova funcionalidade também foi disponibilizada para as obras e outros negócios da empresa que utilizam as demais versões do software SisEPC-Civil e Industrial.

A construção dos cinco submarinos está prevista no Programa de Desenvolvimento de Submarinos da Marinha do Brasil (PROSUB), firmado no final de 2008, como parte do Acordo Estratégico Brasil-França.

A produção do SBR1, primeiro dos quatro submarinos convencionais, começou em 2010, ainda na França, com a montagem do casco resistente da proa, por meio do programa de transferência de tecnologia. Já no Brasil, a fabricação e montagem das demais seções foram iniciadas no segundo semestre de 2012. O SBR1, é o que se encontra em fase mais adiantada, com avanço físico de cerca de 47%. O estágio atual é de conclusão da fabricação do casco resistente, pré-acabamento e início do acabamento. O SBR2 está sendo totalmente construído no Brasil e passa pela fase de fabricação de estruturas resistentes e não resistentes, com avanço físico de cerca de 28% do total do submarino.

O terceiro submarino, SBR3, teve seu marco inaugural em janeiro de 2015, com o corte de sua primeira chapa do casco. Assim como nos dois primeiros, as chapas que irão compor o casco do SBR3 são provenientes da França. Seu avanço físico é de cerca de 12%. Já o SBR4 foi iniciado em fevereiro de 2016 e está na fase da fabricação de cavernas para o casco resistente. Seu avanço físico é de cerca de 3% do total.

Fonte: Defesanet

Data da publicação: 08 de setembro

Link: <http://tecnodefesa.com.br/icn-integra-tecnologia-3d-na-construcao-de-submarinos/>

Versão modernizada do Twin Otter desembarca no Brasil*

O Twin Otter Series 400, versão modernizada pela canadense Viking Air do bem-sucedido turboélice DHC-6 projetado e produzido pela legendária De Havilland Canada na década de 1960, foi apresentado à imprensa brasileira no consulado Geral do Canadá em São Paulo.

Representada no Brasil com exclusividade desde abril de 2016 pela International Jet Traders (IJT), a Viking Air planeja preencher lacunas existentes no mercado brasileiro correspondentes a aeronaves de sua classe (transporte utilitário).

A parceria Viking/IJT também está de olho no segmento militar e de segurança pública. O Exército Brasileiro, por exemplo, confirmou em seu Plano Estratégico 2016-2019 (PEEx 2016-2019-2ª edição- 2015), divulgado em dezembro de 2015, que a partir de 2018 será iniciado o processo de adoção de aeronaves de asas fixas e prevê a criação de Unidade Aérea de Asas Fixas entre as providências de “Mobilidade Estratégica”. O foco dessa medida está na otimização da capacidade da Força em interligar e atender necessidades de apoio aéreo das suas unidades terrestres notadamente daquelas localizadas em regiões de difícil acesso, onde as condições de pouso e decolagem são mais difíceis. De acordo com a IJT, o Twin Otter Series 400 possui um perfil operacional que atende aos requisitos para cumprir essa tarefa.

O processo de certificação de tipo do modelo no âmbito da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) deverá ser concluído até o final de 2016, e a partir daí serão selecionadas e certificadas oficinas brasileiras que prestarão serviços de apoio operacional e manutenção.

A expectativa dos executivos da IJT é de que sejam comercializados no Brasil ao longo dos próximos cinco anos entre vinte e trinta unidades Twin Otter Series 400, levando-se em conta apenas o mercado civil. Considerando os próximos 10 anos, a IJT projeta potencial de venda para 100 aeronaves, incluindo também a área de defesa e segurança. O preço unitário varia entre U\$ 5,5 milhões e U\$ 6,95 milhões dependendo da variante e dos acessórios, como por exemplo, os flutuadores.

De acordo com a IJT, com a implantação dos Twin Otter o usuário contará com acompanhamento e apoio operacional iniciais, treinamento de pilotos e mecânicos, traslado das aeronaves, suporte técnico de campo, garantias de suporte, serviços, sistemas, aviônicos e motores, orientação sobre a logística de peças de acordo as exigências operacionais, técnicos da Viking para acompanhar as operações e publicações técnicas. Pertencente ao mesmo grupo da Viking, treinamentos em simulador Nível D da Pacific Sky são realizados no Canada.

O DHC-6 Twin Otter é uma aeronave quase que desconhecida no Brasil, pois o EMB-110 Bandeirante da Embraer, que pertence à mesma classe do avião canadense, dominou o mercado civil e militar.

Trata-se de um bimotor turboélice de asa alta construído totalmente com metais leves, dotado de fuselagem não pressurizada e apoiado em terra por um trem de aterrissagem não retrátil robusto e flexível, equipado com rodas de grande diâmetro.

O modelo voltou a ser fabricado em 2007 pela Viking Air. Baseado no Series 300, o projeto do Twin Otter Series 400 foi revisto e modernizado. O primeiro foi entregue em 2010, e a Viking produziu, até o momento, mais de 100 unidades do modelo.

Ao redor de 600 unidades (incluindo exemplares fabricados antes de 1988, ano que a de Havilland cessou a produção) estão operando em missões militares, governamentais e civis empregados por 128 usuários localizados em 57 países. Equipados com flutuadores, o Twin Otter pode operar em águas com profundidades de apenas 90 centímetros e suportar ondulações superficiais de 90 centímetros.

A aeronave pode desempenhar missões em ambiente gelados como a Antártica, quentes como os desertos do norte da África, em regiões altas como o Himalaia ou os Andes, e também sobre a água como acontece nos arquipélagos do Oceano Índico. Uma das missões mais recordadas cumpridas por um Twin Otter consistiu no resgate de dois cientistas da Estação Polar Amundsen-Scott, localizada a 2.400 Km da Estação de Pesquisa de Rothera, no Polo Sul, cujo voo de mais de 9 horas foi realizado em condições de extremo frio (abaixo dos 60 graus Celsius negativos) e escuridão do inverno da Antártica.

A propulsão turboélice do Twin Otter Series 400 é composta por um par de motores Pratt & Whitney PT6A-34 de 620 shp cada, que giram hélices tripás metálicas Hartzell HC-B3TN-3D de passo variável. A avionica digital integrada Honeywell Primus Apex disponibiliza para os pilotos soluções de última geração em navegação (incluindo TCAS, ADS-B e radar meteorológico), comunicações e controle de parâmetros do avião.

Medindo 5,61 metros de comprimento, 1,50 metros de altura e 1,75 metros de largura, a cabine pode ser reconfigurada, permitindo instalação de até 19 assentos para passageiros ou duas macas e oito assentos para MEDEVAC.

Uma porta existente no lado esquerdo da cabine de carga/passageiros (instalada em duas formas construtivas opcionais), bem como um par delas para acesso rápido à cabine de pilotagem, permitem mobilidade humana e de carga nas operações de solo, incluindo lançamento de paraquedistas. A equipe de paraquedistas dedicadas às demonstrações e competições do Exército dos Estados Unidos, conhecida também como Golden Knights, escolheu o Twin Otter como plataforma de salto.

Conforme a Viking Air, o Twin Otter Series 400 é capaz de voar 740 Km carregando carga útil de 1.375 Kg sem auxílio de tanque externo de combustível. A velocidade de cruzeiro ao nível do mar é de 315 Km/h.

Fonte: Tecnologia e Defesa

Data da publicação: 09 de setembro

Link: <http://tecnodefesa.com.br/versao-modernizada-do-twin-otter-desembarca-no-brasil/>