

KC-390 vai brigar com cargueiro da Lockheed Martin



Por Virgínia Silveira De Brasília

Clipping

A aeronave de transporte militar KC-390, em fase final de desenvolvimento na Embraer e que deve entrar no mercado em 2016, promete acirrar a disputa no seu segmento de atuação. A aeronave brasileira tem um competidor forte fabricado pela americana Lockheed Martin, o C-130 Super Hercules. Cada lado dessa disputa reforça as vantagens do seu produto.

Para o Brigadeiro-do-Ar José Augusto Crepaldi Affonso, presidente da COPAC (Comissão Coordenadora do Programa Aeronave de Combate), que contratou a Embraer para desenvolver o avião, o Kc-390 não tem nenhum concorrente direto no segmento de jatos de até 26 toneladas.

“No KC-390 são dois motores a jato de uma geração mais nova, já consagrada no mercado mundial, de fácil acesso e isso é uma vantagem do ponto de vista logístico, além de se refletir no custo de operação da aeronave durante o seu ciclo de vida”, disse Crepaldi.

Segundo estimativa do brigadeiro, o Kc-390 apresentará um custo de ciclo de vida de entre 20 e 30% mais baixo que as aeronaves de transporte em desenvolvimento ou em produção. Até

o momento, o KC-390 conta com 28 encomendas firmes feitas pela Força Aérea Brasileira (FAB), que financia o desenvolvimento e a produção em série, com investimento estimado em R\$ 12 bilhões. A aeronave tem 32 cartas de intenção de compra da Argentina, Portugal, república Tcheca e Colômbia.

A Embraer projeta um mercado potencial de 700 aeronaves na categoria onde vai atuar o KC-390 nos próximos 10 anos. A empresa espera conquistar entre 15% e 20% desse mercado. “A Embraer está olhando uma fatia desse mercado. É lógico que vai haver espaço para todo mundo. Não é mais o cenário em que havia apenas um produto”, disse o presidente da COPAC.

O vice-presidente e gerente-geral do programa C-130 da Lockheed Martin, Geroge Shultz, no entanto, não acredita que nenhuma outra aeronave em operação ou em desenvolvimento possa fazer o que o Hércules faz. “Nós acreditamos que o C-130 realmente é único. Todos os atuais operadores do C-130 são um potencial operador do C-130 J.”

O executivo afirma que os motores do C-130 J permitem que a aeronave tenha habilidade para operar em vários tipos de terreno e condições de temperatura “a versatilidade tem sido a chave do sucesso e continua a ser o principal diferencial do Hércules. Com as melhorias incorporadas, o C-130 J apresenta custo de operação 30% mais baixo se comparado com a versão C-130 S”, disse.

A Lockheed já teve 353 pedidos para o C-130 J (320 entregues) feitos por 19 operadores em 16 países. “A aeronave tem mais de 1,2 milhão de horas de voo que ilustram porque o C-130 J é conhecido como o avião de transporte mais comprovado do mundo”, afirmou.

A frota de C-130 na América Latina (Brasil, Argentina, Bolívia, Chile, Colômbia, Equador, Honduras, México, Peru, Uruguai e Venezuela), segundo Shultz, tem sido a mais dinâmica do mundo. Tem contribuído para isso a capacidade e

versatilidade de operação da aeronave em áreas com diferentes tipos de geografia e clima.

Para o presidente da Copac, o grande apelo do KC-390 é o fato dele ser uma aeronave multimissão, podendo operar como reabastecedor, fazer transporte militar e logístico, evacuação aeromédica, combate a incêndio e ser reconfigurado em menos de uma hora para a missão solicitada.

Em relação ao C-130 J, Crepaldi diz que a principal vantagem do KC-390 é a velocidade e alcance proporcionados pelo motor a jato. “E é uma aeronave totalmente moderna. Vem com equipamentos de guerra eletrônica, capacidade ativa e passiva contra mísseis infravermelho e blindagem.”

O C-130 J, segundo Crepaldi, não vendeu tanto quanto se esperava. “Isso fez com que esse mercado ficasse ainda mais atrativo, pois vários países continuaram a operar o C-130 antigo, abrindo possibilidade para a substituição por outros modelos como o KC-390”, afirmou.

FONTE: Valor Econômico