

*Entre 26 e 29 de novembro de 2018, o 9º Iran International Airshow representou uma “janela” única para se olhar de perto o poderio aéreo de Teerã e os avanços de independência tecnológica da indústria local, que têm surpreendido o Ocidente com sua capacidade de resiliência e domínio de conhecimento.*

Por *Daniele Faccioli*



# IRIAF PODER AÉREO NO GOLFO





3-6052



Ⓟ

160350

GARDNER

FOTOS - DANIELE FACCIOLI

Em 26 de novembro de 2018, uma segunda-feira, foi aberta a 9ª edição do Iran International Airshow, com a presença do Ministro da Defesa daquele país, o General-Brigadeiro Amir Hatami. O evento, organizado pela primeira vez há 18 anos, na Ilha Kish, no sul do Golfo Pérsico, vem sendo realizado a cada dois anos com o objetivo de incrementar as relações iranianas com nações amigas, mas também serve à função de mostrar o progresso e a autonomia da indústria nacional – o que teve relevância ainda maior nessa última edição, diante do retrocesso nas relações com o Ocidente, em função da restauração de sanções aplicadas ao país pelo governo norte-americano. Para toda a comunidade aeronáutica mundial, à parte todas estas questões, o *show* é uma oportunidade única de ver de perto, conferir e obter raríssimas informações do poderio aéreo militar de uma das nações mais fechadas do planeta – e que ocupa uma posição estratégica vital numa das regiões mais sensíveis, tanto econômica quanto geopoliticamente, o Oriente Médio. A separação entre Washington e Teerã data desde a “Crise dos Reféns” de 1979 e é caracterizada pela recorrência de tensões e distensões entre as partes, cujos ciclos enfraquecem a estabilidade na região. Existem vários fatores que, de tempos em tempos, fazem o nível dessa tensão oscilar, envolvendo por exemplo o complexo cenário geopolítico do Oriente Médio, no qual o Irã é uma peça-chave, e o polêmico programa nuclear do país islâmico. Entre 2012 e 2015, com um primeiro embargo no setor petrolífero, o Governo Obama impôs uma redução nas importações de óleo cru do Irã. Na sequência do acordo nuclear iraniano, o *Joint Comprehensive Plan of Action* (JCPOA), assinado pelo país em 2015, junto com EUA, Rússia, China, França, Reino Unido e Alemanha, e ativado em janeiro de 2016, houve uma suspensão das sanções secundárias dos EUA contra o Irã. Entretanto, com a mudança do Governo Obama para o de Donald Trump, na Casa Branca,

o balanço mudou novamente, com a nova Presidência norte-americana anunciando, já em 8 de maio de 2018, a retirada dos EUA do JCPOA – mesmo diante da repercussão negativa dessa retirada aos olhos dos aliados norte-americanos na Comunidade Europeia. A consequente restauração das sanções norte-americanas, reimpostas entre agosto e novembro, impactou negativamente em Teerã, levantando a ameaça de um isolamento econômico e promovendo uma nova queda no faturamento do petróleo, dificultando e retardando assim um desenvolvimento estável e constante da indústria nacional e das relações comerciais.

Os processos de aquisição de novos meios militares sofreram impactos, assim como a modernização e manutenção do importante aparato já presente no país, estimulando o surgimento de iniciativas indígenas para conferir tanta

autonomia quanto possível às indústrias nacionais. Tudo isso, portanto, conferiu uma relevância diferenciada a esse 9º Iran International Airshow.

Assim, mais do que a cobertura jornalística de uma exibição aeronáutica, buscamos aqui fazer uma descrição e uma análise do que pode ser visto e seu significado...

No grande pavilhão adjacente ao terminal civil do Aeroporto internacional, onde foi montada a feira, 110 companhias locais e estrangeiras estiveram presentes, a maioria delas voltada ao mercado civil. Pode-se perceber que a indústria local vem conquistando importantes avanços, em particular na

capacidade de manter as frotas de diferentes tipos de aeronaves em serviço, provendo manutenção, produzindo de modo autônomo partes e componentes e propondo atualizações em níveis mais ou menos profundos nas frotas em operação. A principal organização industrial aeroespacial do Irã é a IAIO (Iran Aviation Industries Organization, em inglês), que em seu estande apresentou uma interessante gama de veículos aéreos remotamente pilotados (UAV), setor no qual a indústria local é especialmente ativa. Entre eles estavam os sistemas táticos de reconhecimento Mohajer 2D, Yassir e Sadegh; assim como o armado UAV Mohajer 6, capaz de levar uma carga bélica de até 100 kg.

Ainda na área de manutenção, mas no campo militar, estiveram presentes diversas empresas locais, como a Pars Aviation Service Company, baseada no Aeroporto Teheran Mehrabad, que oferece serviços de manutenção para uma ampla gama de aeronaves originárias do Bloco Oriental. Atuando tanto para as Forças locais quanto as estrangeiras, a empresa tem capacitação para serviços em vários níveis, em células e em motores, incluindo reparos, *overhaul* e modernizações de aviônica, em tipos como os An-74, Il-76, Su-22, Su-24, Su-25

e Mi-171. De forma similar, o *overhaul* de vários tipos de origem ocidental, operados pela Força Aérea iraniana, como os Mirage F.1, F-4 Phantom II, F-5 Tiger e

PC-7, tem sido feito com total domínio, comprovando o crescimento da capacidade da indústria local em atender a esse tipo de demanda de

serviços técnicos.

Como já é sabido, a indústria iraniana se mostrou competente também em realizar profundas modificações em aeronaves, como aconteceu com as versões locais Simorgh, Azarakhsh e Saegheh do F-5, realizadas pela Iran Aircraft Manufacturing Industrial Company (HESA). Na cerimônia de abertura dessa 9ª edição, inclusive, o Ministro da Defesa Amir Hatami disse que o seu país está agora pronto para produzir em massa aeronaves de desenvolvimento





local, referindo-se ao Projeto Kowsar, o primeiro caça de *design* e produção nacionais, revelado em agosto de 2018, numa exibição de Defesa em Teerã.

Também aparentemente derivado do Northrop F-5E Tiger II, o Kowsar deve possuir aviônica de 4ª geração, assim como sistema de voo, de acordo com a mídia local, tendo por missão primária o apoio aéreo tático.

O General-Brigadeiro Abdoklarim Banitarafi, diretor da IAIO, anunciou, já na cerimônia de abertura, que a indústria está pronta, inclusive, para exportar o novo caça, que será produzido tanto na versão de um tripulante (*monoplace*) quanto na de dois (*biplace*), sendo esta última destinada à instrução avançada das novas gerações de pilotos de combate.

O Iran Airshow foi organizado em duas áreas principais – a primeira, já descrita, permitindo um panorama da realidade da indústria local hoje, no Exhibition Center, adjacente ao terminal civil. Já a outra parte era a de um *show* aéreo tradicional, no extremo leste do pátio do aeroporto de Kish. O acesso a essa área só foi autorizado no período da tarde, ali havendo uma mostra estática de uma seleção dos tipos hoje em serviço nas Forças Armadas iranianas. Obviamente, a imagem do F-14A Tomcat se destacava, tanto por seu tamanho quanto pela singularidade desse jato da Grumman, um verdadeiro ícone para toda uma geração de entusiastas, assim como um símbolo do poderio

aéreo da Marinha norte-americana (US Navy), que o retirou de serviço há mais de dez anos. Dos 80 exemplares adquiridos pelo Irã em 1974, 79 foram entregues antes da Revolução Islâmica, que causou um embargo norte-americano, bloqueando a entrega do último exemplar. Desde então, o governo iraniano tem mobilizado esforços consideráveis para que sua indústria obtenha os necessários progressos para que seja mantida a operacionalidade do maior número possível dessas aeronaves. Atualmente, os F-14A remanescentes operam da 8ª Base Aérea Tática, em Shahid Babaei/Isfahan; junto com os primeiros F-14AM, que receberam um *upgrade* local visando à extensão da vida útil da célula e dos motores; além de uma modernização nos sistemas aviônicos, com uma gama ampliada de armamentos. Esse programa de *upgrade* e *overhaul* requer 35.000 homens-horas para entregar o interceptador novamente operacional, após um longo período estocado. Uma nova versão do radar de missão, modernizada pela indústria local, dá aos F-14AM a capacidade de empregar o míssil ar-ar de longo alcance Fakour-90, derivado do AIM-54 Phoenix, e também o MIM-23 Hawk (míssil originalmente

Um dos caças leves HESA Saegheh I, dos quais a Força Aérea iraniana opera hoje cerca de 30 exemplares. Além deles, a força de caças do país conta com cerca de 45 MiG-29A, 23 Mirage F.1EQ/BQ e uns 40 F-5E

superfície-ar, otimizado para uso ar-ar). Ao lado do Tomcat estava o HESA Saegheh II, versão *biplace* de instrução avançada do *monoplace* Saegheh I, construído em 2015 e caracterizado por uma suíte mais avançada de sistema de armas, aviônicos e eletrônica. Continuando pela mostra estática, estavam dois treinadores turboélice, de características similares, o suíço Pilatus PC-7B e o brasileiro Embraer EMB-312 Tucano. Acerca dos primeiros, 35 foram entregues ao Irã a partir de 1983 para uso em instrução básica, enquanto o segundo possui também um

Na mostra estática, o HESA Saegheh II, versão *biplace* de instrução avançada do *monoplace* Saegheh I



Numericamente, o veterano Phantom II continua sendo o mais importante caça supersônico da Força Aérea iraniana. Segundo a Global Security, estão ainda em serviço 50 F-4E (como o aparelho da foto), 10 F-4D e 4 RF-4E. Já a capacidade de ataque “pesado” está a cargo de mais de 30 supersônicos Su-24 (adquiridos da Rússia, assim como oriundos da Força Aérea iraquiana, “fugidos” para o país na guerra de 1991)



emprego operacional. Entre 1989 e 1991, o Irã recebeu 25 Tucano, que foram empregados, entre 2000 e 2001, pelo Corpo da Guarda da Revolução Islâmica (IRGC – Islamic Revolution Guards Corps), e não pela Força Aérea iraniana, em missões antidrogas contra o Talibã nas fronteiras leste do país. O IRGC é um componente autônomo das Forças Armadas, criado pelo Ayatollah Khomeini após a Revolução Islâmica de 1979. Diferente do Exército regular, empregado para a defesa das fronteiras e manutenção da ordem interna, os chamados Guardas Revolucionários (*pasdaran*) têm por missão a proteção do

sistema (ou regime) da República Islâmica do Irã. O IRGC utiliza tanto veículos terrestres quanto aeronaves próprias, compartilhando, porém, a maior parte da logística com o Exército regular.

Um Mi-171 do IRGC, em pintura toda cinza, e um deslumbrante Agusta ASH-3D Sea King, da Marinha da República Islâmica do Irã (IRIN), destacaram-se também na mostra estática. Um número não definido de helicópteros Mi-171 foi modificado para operar o míssil antinavio chinês C-802, bem como seu derivado de produção local, Noor. Quanto aos Sea King, um total

de 20 desses helicópteros antissubmarino (ASW), na versão ASH-3D, construídos sob licença na Itália pela Agusta, foram adquiridos antes da queda do Xá. Revisados pela indústria local, alguns deles mantêm a função ASW, dotados do radar de detecção APS-705. O ASH-3D visto por nós em Kish era da variante modificada de utilitário e transporte VIP, sendo o último exemplar de um lote de 12 unidades entregues entre 1971 e 1977. Por fim, um Lockheed C-130E Hercules, da Base Aérea de Shiraz, completava a pequena, mas muito interessante, mostra estática.

O icônico F-14A Tomcat ainda representa um vetor de alto valor na defesa aérea iraniana. Entretanto, a manutenção de sua operacionalidade tornou-se um símbolo da resistência do regime iraniano e de sua independência tecnológica, diante das sanções dos EUA



O turboélice brasileiro EMB-312 Tucano é extremamente popular no Irã, compondo parte importante do poder aéreo do IRGC, tanto para instrução quanto para ataque leve







Ao contrário dos Tucano, os Pilatus PC-7 Turbo Trainer são utilizados apenas para instrução

No extremo oposto do pátio, estavam estacionadas as aeronaves participantes das exibições de voo e as de suporte e apoio. O programa de voos foi repetido durante todos os quatro dias do evento, nas primeiras horas da tarde, enquanto, ao mesmo tempo, todas as atividades do aeroporto civil foram suspensas. Participantes dessas exibições estavam os sete MiG-29 da equipe acrobática Strizhi, da Força Aérea Russa, que foram acompanhados de um Il-76MD de apoio, sendo os únicos convidados militares estrangeiros presentes no evento. Ao lado dos MiG, estavam estacionados os L-39C da

equipe privada Baltic Bees, da Letônia. Em seguida, havia um par dos jatos HESA Saegheh I, que realizaram uma série de manobras em pares, incluindo passagens muito baixas, oferecendo um *show* de muita energia, caracterizado pelo som sibilante que esse caça produz alguns momentos antes de sua chegada. Acredita-se que cerca de dez F-5 tenham sido convertidos na configuração Saegheh, reconhecíveis externamente acima de tudo pela cauda dupla, em vez do único estabilizador vertical do caça original da Northrop.

Três EMB-312 Tucano também tomaram

parte nas exibições, com manobras acrobáticas, seguidos de um único dos PC-7B. E, depois dele, um Harbin Y-12 II do IRGC trouxe uma equipe de paraquedistas carregando a bandeira nacional. Todos os outros participantes das apresentações de voo chegaram diretamente da base aérea de Bandar Abbas, localizada na costa iraniana, a leste de Kish. A abertura foi confiada a um par de Sukhoi Su-22 (Su-22M-4K e Su-22UM3K) do IRGC, da base de Sayyed al-Shohada, em Shiraz, que fizeram três passagens baixas sobre a pista, com subida subsequente e *tonneaux*.



Com um padrão exuberante de camuflagem, este ASH-3D da Marinha iraniana é hoje operado como utilitário e transporte VIP, mas outros exemplares mantêm a missão original ASW



As Forças Armadas iranianas, incluindo o IRGC, operam mais de 40 exemplares, de diversas versões, dos helicópteros russos Mi-17/ Mi-171, incluindo variantes "locais", como a armada com o míssil antinavio chinês C-802. Aqui, um Mi-171 da IRGC



O bloqueio norte-americano levou o Irã a buscar apoio nas indústrias aeronáuticas da China e da Rússia (incluindo estoques de tipos soviéticos), com um crescente número de aeronaves desta última. Entre os tipos agregados estão os versáteis transportes táticos Antonov An-74, modelo que é operado exclusivamente pelo IRGC



Adquirido da China, o Harbin Y-12 II é utilizado pelo IRGC, e no Iran Airshow fez demonstrações de lançamento de paraquedistas

Em 25 de julho, foi anunciado o *upgrade* e a reentrada em serviço de dez desses veteranos jatos originalmente da Força Aérea do Iraque, que há muito tempo estavam estocados devido à falta de peças de reposição. A formação seguinte envolveu a passagem de um jato de reabastecimento em voo Boeing 707-3J9C, seguido por três F-4E Phantom II e um par de F-14A Tomcat. Nos dias seguintes, o Boeing 707 alternou com um Boeing 747-131.

Antes, porém, das passagens dos F-4E e F-14A, um C-130E fez demonstração sobre o campo, liberando três cargas transportadas pelo ar, que atingiram o solo com a ajuda do paraquedas. Os três F-4E, sediados na 9ª Base Aérea Tática de Bandar Abbas, chegaram ao aeroporto em um voo de baixo nível e fizeram uma abertura sequencial para o público. Passagem análoga para os dois F-14A Tomcat, polarizadores absolutos da atenção do público e dos fotógrafos, fiéis admiradores da formidável joia da Grumman. Enfim, os Báltico Bees e os Strizhi fechavam o programa de voo com as habituais *performances* precisas de manobras rígidas de formação e pela exuberância dos solistas, em particular pelo poder dos pós-combustores dos MiG-29. Essa 9ª Edição do Iran Airshow ocorreu num momento delicado para Teerã no tabuleiro de xadrez do Oriente Médio. A relação próxima com o governo de Damasco e seu apoio desde o início da crise síria, somados à inquietante política externa do Governo Trump, levaram os EUA a endurecer novamente sua posição, causando novas e inevitáveis dificuldades a serem enfrentadas nas esferas econômica e industrial. O Irã, no entanto, é um país que aspira emergir e o faz reafirmando sua centralidade, propondo-se como intermediário diplomático, participando ativamente de várias negociações internacionais sobre a crise síria. Da mesma forma, o sentimento de resiliência e de independência tecnológica adquirida se traduz numa forte vontade (e necessidade) de sua própria indústria nacional, que em Kish foi capaz de mostrar-se diretamente aos jornalistas e observadores internacionais. Espera-se agora o que trará o próximo Iran Airshow em 2020, mas, mesmo antes disso, novidades de curto prazo podem ser esperadas do país persa e de sua indústria militar. ➔





Este C-130E da Força Aérea iraniana fez demonstrações de lançamento aéreo de cargas, com paraquedas. O país possui 28 desses versáteis quadrimotores em serviço



Oriundos das levas de aeronaves iraquianas que fugiram para o Irã nos primeiros momentos da Guerra do Golfo, de 1991, os Su-22 foram recentemente recolocados em serviço ativo (aqui, voando juntos na exibição, um *monoplace* Su-22M-4K e um *biplace* Su-22UM3K), incrementando bastante o poder de ataque tático do IRGC

Durante o *show* aéreo, o único Boeing 707-3J9C iraniano convertido em avião-tanque fez passagens acompanhado de caças F-4E Phantom II e F-14A Tomcat

