

Demobilizacja lotniskowca Sao Paulo

#Marynarka wojenna #Przemysł zbrojeniowy #Strategia i polityka 19 lutego 2017

Po kilku próbach odzyskania pełnej zdolności operacyjnej lotniskowca A12 *Sao Paulo*, dowództwo brazylijskiej Marynarki Wojennej uznało, że jego remont i modernizacja są nieopłacalne. Analizy dotyczące kosztów i niezbędnego czasu ewentualnych prac trwały blisko dekadę. Na ostateczną decyzję wpłynął także ograniczony dostęp do dokumentacji technicznej. Okręt ma zostać wycofany ze służby w ciągu 3 lat.



Etatowo załogę A12 Sao Paulo stanowi 64 oficerów i 1274 marynarzy oraz 582 żołnierzy grupy lotniczej. Dla dowództwa brazylijskich sił zbrojnych dużym wyzwaniem będzie zachowanie ich umiejętności przed ewentualnym wejściem do linii nowego lotniskowca. Na razie postanowiono, że lotnicy będą ćwiczyć w bazach lądowych / Zdjęcie: Marinha do Brasil

Brazylijska Marynarka Wojenna pozyskała lotniskowiec A12 *Sao Paulo* w 2002 od Francji. Wcześniej był to okręt klasy *Clemenceau – Foch* (R99), zwodowany w 1963. Zakup kosztował Brazylijczyków 12,5 mln USD, co odpowiadało wartości złomu.

Rezygnacja z dalszej eksploatacji A12 *Sao Paulo* nie jest niespodzianką. Brazylia przeżywa bowiem poważne problemy ekonomiczne. Nie oznacza to jednak braku planów inwestycji w obronność. Według dowództwa brazylijskiej Marynarki Wojennej, jednym z trzech najważniejszych programów modernizacyjnych jest pozyskanie nowego lotniskowca i samolotów pokładowych ([Brazylia rozważa zakup nowego lotniskowca](#), 2014-03-12). Pozostałe dwa to zakup okrętów podwodnych z napędem jądrowym i program budowy korwet typu *Tamandaré*.

Od czasu pozyskania lotniskowiec *Sao Paulo* nie uzyskał pełnej gotowości bojowej. Większość czasu pochłaniały jego naprawy. Ostatni raz okręt wyszedł w morze w 2012. W tym samym roku przekazano go stoczni w Rio de Janeiro, by przeprowadzić remont i modernizację. Prace miały potrwać do 2019, a dzięki nim lotniskowiec miał pozostać w linii do 2039. W praktyce remontu nie rozpoczęto, zatrzymując się na etapie prac projektowych.

Brazylijczycy nie potrafili sobie poradzić także z problemem samolotów pokładowych. Miały to być odkupione w 1997 od Kuwejtu A-4KU Skyhawk. Resursy 23 samolotów, nazwanych AF-1, szybko się jednak wyczerpały. By temu zaradzić, w 2009 Embraer uzyskał wart 140 mln USD kontrakt na remont i modernizację 12 z nich. Do tej pory brazylijski producent zdołał jednak dostarczyć tylko dwa AF-1M, z których jeden rozbił się w 2016.
