

## O AVIÃO RUSSO AN-2 TERÁ GRANDE FUTURO

O legendário avião russo An-2 efetuou primeiros voos após a modernização. Nos anos soviéticos, a máquina era utilizada ativamente na agricultura, obtendo o título de Kukuruznik, que deriva da palavra "kukuruza", que em russo significa "milho". Hoje, engenheiros do Instituto de Pesquisas Aeronáuticas da Sibéria (SibNIA) montaram no biplano um motor turbo-hélice americano em vez do propulsor antiquado soviético. A cabine foi mudada, tornando-se mais cómoda para os passageiros. O avião é nomeado ainda de fuzil Kalashnikov na aviação: também é tão perfeito, universal, despretencioso e vivaz. O An-2 é inscrito no Livro Guinness dos Recordes como o único avião do mundo, que se **produz há mais de 60 anos**. Na URSS, o avião foi largamente utilizado em linhas locais para transporte de artigos alimentares e correio, fertilização de campos e trabalhos de resgate. Até hoje, o An-2 não tem análogos no mundo, disse à Voz da Rússia o diretor do SibNIA, Vladimir Barsuk: "A principal vantagem do An-2 consiste em que a aeronave é capaz de aterrar e descolar em pistas muito curtas, podendo aterrar em espaços destinados para helicópteros Mi-8. Nenhum avião estrangeiro é capaz de aterrar em tais campos. A pista de descolagem e de aterragem do An-2 é de 50 a 80 metros. Os aviões estrangeiros da mesma classe precisam de uma pista de 400 - 500 metros, no mínimo. As potencialidades técnicas do An-2 para aterrar em locais não preparados também são mais altas". Na Rússia, há cerca de 2 mil máquinas em condições de funcionamento. É mais rentável dar-lhes uma nova vida, do que comprar aviões parecidos no exterior. Já houve tentativas de adquirir biplanos de segunda mão Cessna fabricados, tal como aviões An-2, em 1965. Mas, como se verificou, tais compras não são economicamente rentáveis e, para além disso, criam muitas dificuldades durante a exploração, explica Vladimir Barsuk: "Um Cessna de segunda mão custa 3,5 milhões de dólares e, se tiver equipamentos contemporâneos, até 4,5 milhões. Para montar um novo motor no An-2, serão necessários cerca de 800 mil dólares, ou seja em 3-4 vezes menos. Para além disso, o Cessna não poderá aterrar em campos pequenos e deve estar no hangar, não resistindo aos frios da Sibéria". As regiões setentrionais da Rússia precisam muito de aviões An-2 modernizados, que são uma salvação para as zonas em que não há bons aeródromos e comunicações ferroviárias. Inicialmente, durante o desenvolvimento de uma nova versão de biplano, engenheiros de aviação orientavam-se para o mercado russo. Mas agora já chegaram muitas encomendas do exterior - do Cazaquistão, do Tajiquistão, dos Estado Unidos, do Brasil. Especial interesse foi demonstrado por parte da China, que produz por licença os aviões Y-5, análogo do veterano russo. Mas os chineses pretendem criar um parque de An-2 modernizados, diz o diretor do SibNIA: "Tivemos uma visita de chineses. Voámos em conjunto com eles, mostrámos tudo. Eles enviaram uma mensagem, **encomendando 700** máquinas modernizadas - 100 aviões por ano". Não há receios pela procura de An-2 na Sibéria. O principal problema consiste na regularização de questões jurídicas com o antigo parceiro na sua produção nos tempos soviéticos. A empresa ucraniana Antonov anunciou os seus direitos em relação à máquina. Quando este problema for resolvido, os An-2 modernizados terão a possibilidade de exploração comercial. O SibNIA não duvida que este pequeno avião tenha grande futuro.

Elena Kovachich, adaptação do texto publicado na página de internet "[Voz da Rússia](#)"  
(4 Março 2013)