

Por que lançar o PROJETO MFT/LF?



Brig Eng LUIZ THOMAZ CARRILHO TEIXEIRA GOMES

I - Os conceitos de Projeto

As siglas MFT/LF (modern fighter trainer/light fighter) simbolizam um conceito operacional e um conceito de engenharia que já se demonstraram eficazes em outras ocasiões na História Aeronáutica.

Em essência, trata-se de conjugar, sobre uma base aerodinâmica-estrutural-propulsiva-equipamental comum, duas aeronaves com finalidades diferentes. As óbvias vantagens são as economias de construção, de operação, de manutenção e de suprimento, com ganhos significativos na eficiência do treinamento e na capacidade de aprestamento. O exemplo recente mais marcante é, sem dúvida, o da família Northrop T-38/F-5, cuja data de entrada em serviço é 1956.

No caso MFT/LF, se está buscando criar um treinador de terceira geração, capaz de preparar os pilotos de combate dos anos 90 para operar bem as aeronaves da classe dos F-16 AFTI, Mirage 2000, Gripen, EFA, Rafale, ATF e ATA. Pretende-se, também, desenvolver um avião de combate aéreo, de igual agilidade e com sistemas especializados equivalentes aos dos aparelhos acima citados, porém com peso estrutural reduzido e demanda de propulsão menor, a fim de ter o produto final a preços acessíveis à vasta maioria das Forças Aéreas do mundo.

Para o Brasil, esse projeto pode representar a solução para os problemas que se abaterão sobre a FAB a curto e médio prazos.

II - A necessidade do Projeto

A FAB tem sentido, desde tempos quase imemoriais, a carência de equipamento adequado para o preparo e o desempenho de sua missão. No passado, a iniciativa de corrigir essa deficiência transitava, obrigatoriamente, pela importação. Com a aeronave importada vinha, também, a dependência do suprimento, da assistência técnica, da informação. A qualidade e a quantidade da atividade aérea eram variáveis,

com uma tendência definida para a degradação com o correr do tempo. Somente a partir da fabricação de aviões no Brasil foi possível, ao menos, cuidar da quantidade da atividade em certos setores.

Hoje, estamos tentando consertar a falha na nossa capacidade ofensiva, incorporando, em breve, à nossa frota uma quantidade de aviões suficientemente modernos, feitos em colaboração com outro país. O processo é inédito para a FAB, acostumada a ter seus aviões de combate simplesmente importados. O método é, também, aparentemente penoso, devido à quantidade de providências, de investimentos e de decisões adicionais que devem, constantemente, ser tomados. De uma certa forma, isso representa a liberdade e o preço de decidir, ou, em outras palavras, maturidade.

Considerando, através desse prisma, a questão inevitável no futuro muito próximo da renovação da frota de treinadores avançados e da frota de aviões de combate aéreo, vamos procurar comentar adiante algumas das alegações mais freqüentemente feitas a respeito desse Projeto, ao qual devemos nos lançar logo, por motivos, não só de previdência, mas de sobrevivência.

III - Alegações e comentários

1- Alegação: "O projeto vai custar muito caro".

Comentário:

A qualificação de "caro", muitas vezes, é feita usando-se, intimamente, um critério pessoal e episódico. Embora isso tenha um efeito moderador, é preciso colocar a questão na sua verdadeira perspectiva. Uma Força Aérea, digna do nome, necessita, para existir, de um certo nível de investimentos e de despesas. Os parâmetros de mensuração desse nível de investimentos devem ser, primordialmente, a dimensão territorial-política-econômica-militar do país e sua função no tempo.

Em termos práticos, é possível e mandatório ser feita a comparação entre projetar-fa-

bricar-vender um avião sob nosso controle, e comprar um produto acabado do exterior; entre investir no próprio desenvolvimento, e pagar para ser dependente.

2- Alegação: "Não há mercado para esse tipo de aviões".

Comentário:

Para cada situação nacional, o mercado de aviões militares é determinado por uma combinação adequada dos seguintes fatores: necessidade de segurança, disponibilidade de recursos financeiros, necessidade de modernização, acervo existente.

No campo dos treinadores, levando em conta apenas os dois últimos fatores e computando apenas os países ocidentais, podem-se encontrar números da ordem de 2500 aeronaves. Se juntarmos a isso, os números de aviões de combate que deverão ser adquiridos por diversos países, levando em conta agora todos os fatores mencionados, é de se esperar uma soma total extremamente significativa. Pode-se demonstrar numericamente que o mercado existe. Mas ele só se realiza se ocorrer o produto que o atenda no tempo certo.

Em termos nacionais, a necessidade previsível da FAB, por si só, garante mais de 1/3 do "break-even" do Projeto.

3- Alegação: "É melhor fazer logo o Projeto F-X".

Comentário:

O Projeto F-X, encarado isoladamente, tem contra si os seguintes argumentos:

- A sua entrada em cena é inoportuna, concorrendo com vários projetos estrangeiros já em andamento;

- Os seus custos são muito altos, se não for feita a sua partilha (o seu aproveitamento) com outros projetos similares tecnicamente;

- A sua complexidade tecnológica é um pouco maior do que a do treinador (no que se refere aos sistemas especializados) e não se beneficiaria do efeito de aprendizado, que adviria no caso do treinador começar primeiro;

- As necessidades da FAB são mais pre-

mentes e urgentes para o problema do treinador.

Em comparação, o Projeto MFT/LF pode chegar ao objetivo desejado pelo Projeto F-X com tempos aproximadamente iguais, custos mais bem distribuídos, melhores perspectivas de mercado e menores riscos.

4- Alegação: "Não há necessidade de um treinador tão avançado".

Comentário:

A melhor apreciação sobre a validade dessa alegação é baseada na História: a mesma coisa se disse quando se passou dos treinadores da classe do T-6 para os treinadores de motor-a-reação de primeira geração; a mesma coisa, quando se passou para os treinadores de segunda geração.

O fato é que os novos aviões de combate, à medida que surgiam, criavam a necessidade de novos treinadores.

O Projeto MFT/LF tem por objetivo diminuir o intervalo de tempo entre a entrada em serviço dos moderníssimos aviões de combate e o aparecimento do treinador adequado a eles.

Por outro lado, o sucesso no projeto de um treinador é direta e essencialmente dependente do grau de antecipação e satisfação das necessidades operacionais como um todo, que o novo aparelho é capaz de cumprir.

Muitos países tentam fazer treinadores, poucos têm bom êxito. Comparemos as razões que suportaram a boa acolhida do Tucano com as estimativas de que, por sua vez, o Pampa não será largamente empregado.

Há uma abundância de exemplos semelhantes.

A lição é simples: Não adianta refazer o que já foi feito!

Um novo treinador tem que atender às necessidades ainda não satisfeitas.

5- Alegação: "A EMBRAER não teria a capacidade técnica para fazer o novo treinador".

Comentário:

Assim como está, essa afirmação não leva em consideração a Empresa que existe hoje, hábil nos Projetos AM-X e EMB-120, com a capacitação humana, industrial e organizacional que lhe foi consolidada para atender às necessidades do Ministério da Aeronáutica e da FAB. Esses recursos e esse potencial, para não serem perdidos, devem ser chamados a cumprir tarefas sempre de maior complexidade, com bom-senso e segurança.

Eis aí um dos motivos porque se defende o conceito MFT/LF: o crescimento da capacitação industrial se deve dar, não para bastar a si mesma, mas para servir ao interesse nacional.

É preciso lembrar o que a EMBRAER foi capaz de fazer ao longo dos seus jovens dezoito anos; do modesto primeiro protótipo do Bandeirante, passando por todos os seus projetos e produtos de sucesso, aos projetos atuais de avançada tecnologia. Quantas outras empresas existem assim no mundo?

Por que nos subestimar?

Além disso, não se pode esquecer que capacidade não se decreta, nem se conserva sem exercício, mas se deve conquistar e manter palmo-a-palmo e ininterruptamente.

6- Alegação: "Não há tempo para completar o Projeto antes de ser iniciada a substituição do T-26".

Comentário:

A conclusão oportuna do Projeto depende do tirocínio e da habilidade administrativa do Ministério da Aeronáutica e da FAB.

A hesitação e a indecisão ante esse problema tornarão a alegação auto-realizada e trarão, como agravante, a frustração da Força.

Os prazos previstos são factíveis, mas não se podem abreviar.

Além disso, é preciso aprender da experiência vivida. Não se podem repetir os pontos falhos do Projeto AM-X (para citar o exemplo ainda presente). Não se podem estabelecer requisitos inapropriados; não se podem constituir

múltiplos, incompletos e, por vezes, incompatíveis focos de tomada de decisão; não se pode administrar por suspeita e desconfiança; não se pode burocratizar ao invés de agilizar; não se podem confundir responsabilidades; não se pode titubear ante a necessidade de corrigir inadequações. Em suma, o tempo é feito por nós.

7- Alegação: "Outros já tentaram fazer treinadores supersônicos e a experiência não deu certo".

Comentário:

Há uma meia-verdade nessa afirmação.

É fato que o Jaguar anglo-francês e o F-1 nipônico não deram certo como treinadores. Por que?

Porque não se fez, em cada caso, na época, um treinador que atendesse às demandas operacionais já previsíveis no futuro, mas se deu aos aparelhos citados uma capacidade de velocidade baseada na "força bruta".

Já o T-38 tendo sido um sucesso, por que não foi comercializado fora dos Estados Unidos? Porque, à parte a sua política externa peculiar o T-38 não inovou (não havia necessidade) no setor de "avionics" (equipamentos eletrônicos) e de Sistemas de bordo, ou seja, os aviões operacionais progrediam lentamente em relação à geração anterior.

Hoje, o panorama é diferente. Os novos aviões de combate terão uma outra e diversa forma de voar e operar. De onde, o novo treinador deve ser preparado como um sistema completo, do qual a capacidade de vôo supersônico é apenas uma consequência física secundária.

8- Alegação: "A FAB nunca irá operar aviões de combate de última geração".

Comentário:

Parafraseando um conhecido escritor brasileiro, temos que dizer que essa declaração é de um "derrotismo ululante", do tipo que reconhece e aceita como imutável a nossa condição de compradores e dependentes de tecnologia. Também, esse conceito ignora as inexoráveis

veis presença e responsabilidade que o Brasil terá de exercer no mundo, no porvir que acreditamos próximo.

Que Força Aérea deveremos ter então? Profissional, operativa, pronta ou... bisonha, inadequada, despreparada?

“Última geração” é um conceito comparativo que se deve adaptar ao cenário político-administrativo-financeiro-militar-tecnológico, onde atua a nação. E, como para a maioria das características de um indivíduo ou de uma coletividade, fazer as coisas bem feitas é algo que depende de livre-arbítrio, o Projeto MFT/LF pode ser um dos passos para estarmos ambientados no futuro.

IV - A viabilização do Projeto

Deixando de lado, por ora, a questão do livre-arbítrio, investiguemos os quatro fundamentos para o êxito de um empreendimento industrial-comercial. São eles: capacidade tecnológica, adequação institucional, suficiência financeira e existência de mercado.

No Brasil, e no caso do Projeto MFT/LF, podemos contar, em termos bastante satisfatórios, com uma boa situação para três deles. Restaria uma dúvida, talvez, sobre a suficiência financeira. Alegando uma fraqueza nesse fundamento e, por isso, optando por uma compra no exterior, estaremos incidindo em incoerência e ignorância. Basta lembrar dos quase oitocentos Macchi MB-326 que contribuíram com cerca de vinte e três por cento da amortização dos custos

de projeto, manufatura, comercialização e lucros do empreendimento, e permitiram que se desse partida e completasse o Projeto do MB-339. Ao comprarmos treinadores de segunda geração feitos no exterior, para sanar os prenúncios de um problema realmente grave em nosso esquema de preparação de pilotos de combate, estaremos repetindo a História e nos condicionando a adquirir, mais tarde, também no exterior, os treinadores de terceira geração, enquanto os vendedores projetam os de quarta geração com o ganho de nossas encomendas.

Seria pretensioso que tentássemos alinhar os esquemas e processos orçamentários para apoiar o desenvolvimento do Projeto MFT/LF, principalmente levando-se em conta a habilidade e a eficiência da administração financeira do Ministério da Aeronáutica. Ao invés, lembremos o que parece incontroverso:

- A FAB, sozinha, representa um mercado de, pelo menos, 200 (duzentas) aeronaves, entre MFT e LF; a exportação pode significar uma quantidade adicional duas vezes maior;

- há condições legais e fiscais (sempre ameaçadas, é verdade) para se fabricar aviões no país; não há que se começar do zero;

- a indústria aeroespacial brasileira não é desprezível; a capacidade técnica existe e poderia ser mantida viva e florescente com um Projeto dessa escala.

Por que não fazê-lo?

A resposta está no nosso desejo, na nossa coragem e na nossa competência de exercer o livre-arbítrio. ■