



Oficial de Logística

Uma Proposta para a Especialização

Segundo a pirâmide de Maslow, a melhor coisa que pode acontecer a um homem é atingir a auto-realização. Muitas vezes ele se sente insatisfeito por não conseguir enxergar a importância do trabalho que executa ou o papel no contexto geral. Somente depois de perceber isso, de localizar-se, é que entende que um simples apertar de parafuso pode significar fazer a defesa do espaço aéreo brasileiro.

Ten.-Cel.-Eng. Antonio de Medeiros Conde

Neste trabalho, o leitor terá a oportunidade de observar os fatores que levaram à perda da qualidade de serviço na área de material e o que pode ser feito para tornar o oficial do Sistema de Material da Aeronáutica (SISMA) apto para resolver qualquer tipo de problema relacionado ao apoio logístico do Comando da Aeronáutica.

A QUEDA DA QUALIDADE DA MÃO-DE-OBRA

A divisão técnica de um Parque de Material Aeronáutico (PAMA) é composta pelos seguintes setores: chefia da divisão técnica; planejamento; controle; coordenação de projeto; engenharia; linha de revisão de aeronaves; oficinas; suprimento e Centro de Distribuição e Controle de Publicações (CDCP).



As atividades nesses setores, com exceção daquelas inerentes à Engenharia, eram desempenhadas, basicamente, por oficiais oriundos da Escola de Oficiais Especialistas, formados em Curitiba, podendo-se destacar: a elaboração de diagonal de recolhimento de aeronaves, o planejamento da manutenção das aeronaves, a previsão de recolhimento de reparáveis para manutenção, a aplicação de boletins e o delineamento e a implantação de itens no acervo da FAB.

Essa Escola possuía em seu currículo escolar matérias como: Suprimento Mecanizado (Projeto 300); Componentes e Sistemas de Aeronaves; Metodologia de Análise de Sistemas; Estatística; Administração da Produção; Pesquisa Operacional e Gerência de Manutenção, dentre outras. Tais cadeiras forneciam as bases teóricas para que os oficiais pudessem atuar nas áreas de planejamento, controle e manutenção.

No entanto, o fechamento da Escola de Oficiais Especialistas, em dezembro de 1982, e a divulgação, pela imprensa, das medidas relativas à reforma administrativa adotadas pelo atual Governo, quando assumiu o poder em 1995, trariam uma série de perdas aos militares, levando à reserva remunerada um número razoável de oficiais que detinham em seu poder um profundo conhecimento técnico e uma larga experiência.

Os oficiais especialistas foram, então, substituídos por oficiais de diversos quadros: aviadores, engenheiros e intendentes.

A FAB, na tentativa de suprir alguns setores carentes de mão-de-obra especializada, começou, na década de 1980, a admitir oficiais temporários. Entretanto, esses oficiais só poderiam permanecer na Força por, no máximo, oito anos.

Hoje, os oficiais temporários exercem cargos de grande responsabilidade e estão indo para a reserva, na fase mais produtiva de suas vidas profissionais, colocando

novamente em risco o funcionamento das organizações onde trabalham.

A área de material passou de uma situação estável, há pouco tempo, para uma situação crítica em termos de pessoal capacitado. Os efeitos disso serão abordados em seguida.

EFEITOS NO PROGRAMA DE TRABALHO ANUAL (PTA)

O PTA, na área técnica, é basicamente dividido em duas partes: o Programa de Reparáveis e o Programa de Aeronaves.

1 - Programa de Reparáveis

Tem por objetivo prever quantos equipamentos serão recolhidos aos PAMA para reparo ou revisão. Quando o item é controlado, isto é, possui “Time Between Overhaul” (TBO), tem-se a certeza de que sofrerá uma revisão, mas existem ainda aqueles que obedecem ao processo “condition monitoring”, cuja previsão de recolhimento é feita utilizando-se processos estatísticos.

O Projeto 300 (P 300), programa controlador do estoque de material aeronáutico da FAB, é ainda a principal fonte de dados para o planejamento do PTA dos PAMA. Esse planejamento tem como base o consumo histórico dos itens ou peças de reposição ao longo do tempo. O P 300, além de não apresentar a velocidade requerida por uma Força Aérea, sofreu uma degradação com a determinação de se adquirir todo o material em emergência nos primeiros anos da atual década, mascarando as informações, principalmente no que diz respeito ao consumo médio mensal.

Alguns parques passaram a desenvolver alguns programas caseiros em “DBase” ou “Clipper”, a fim de elaborar um PTA o mais próximo possível da realidade. Nesse trabalho, não se utiliza apenas a Estatística, sendo necessário também que o responsável pelo planejamento perceba as tendências ou



“eventos sazonais”, constatados pela Matemática, mas somente após um longo período de verificação. A ausência desse conhecimento resultou num longo relatório de emergência e, conseqüentemente, numa quantidade razoável de mensagens “Aeronave Indisponível por Falta de Peça” (AIFP) e “Item Paralisando Linha de Revisão” (IPLR).

2 - Programa de Aeronaves

É aquele que prevê não apenas as aeronaves que sofrerão a “Inspeção Nível Parque Programada” (INPP) durante o ano, mas também todo o delineamento, o planejamento e a coordenação dessa manutenção, isto é, todas as atividades que envolvem a desmontagem, a inspeção, o reparo, a montagem e os testes operacionais das aeronaves.

O tempo de inspeção vem aumentando de uma forma intensa. Por diversas vezes, o setor de controle de qualidade faz com que algumas tarefas sejam refeitas, ou porque não estavam de acordo com o especificado na Ordem Técnica (TO), ou porque a tarefa precedente não havia sido executada. Felizmente, tudo é verificado antes de a aeronave ser entregue ao operador, mas essa entrega acaba sendo realizada fora do prazo planejado.

As aeronaves têm apresentado um estado de degradação muito acentuado ao serem entregues aos PAMA, de forma a sofrerem quase sempre grandes reparos, o que contribui para o atraso do seu retorno ao esquadrão.

EFEITOS NAS ATIVIDADES EM NÍVEL DE DIREÇÃO

Em algumas normas da DIRMA, que é o órgão central do sistema, constata-se que várias atividades são realizadas de forma duplicada ou sobreposta e outras são tratadas de maneira estanque, quando na realidade deveriam estar sendo executadas de forma integrada. Em conseqüência, os PAMA vêm sendo sobrecarregados com solicitações de

pesquisas, de estudos e de relatórios, cujas informações já estão disponíveis na própria DIRMA. Além do mais, qualquer elemento que adentre ao sistema necessita vivenciá-lo para saber como funciona.

Há riscos na contratação de serviços, nas atividades ligadas ao desenvolvimento ou aquisição de qualquer produto, bem como na sua revitalização, pois as tarefas inerentes a cada uma das fases do ciclo de vida do material não estão devidamente normatizadas.

1 - Ciclo de Vida

Um dos frutos gerados pelo Programa AM-X é a DMA 400-6, Ciclo de Vida de Sistemas e Materiais Aeronáuticos.

Essa diretriz estabelece nove fases para o ciclo de vida de material: a conceptual; a de viabilidade; a de definição; a de pesquisa e desenvolvimento; a de produção; a de implantação; a de utilização; a de revitalização/modernização e a de desativação.

Estabelece, também, as atribuições dos Comandos Gerais em todo o ciclo. Dentre essas atribuições, encontram-se a elaboração de documentos, tais como: o Requisito Operacional Básico (ROB); o Requisito Operacional Preliminar (ROP); o Requisito Técnico, Logístico e Industrial Básico (RTLIB); e o Requisito Técnico, Logístico e Industrial Preliminar (RTLIP). No entanto, não existe uma referência (IMA) de como elaborar qualquer um deles.

A FALTA DE CONHECIMENTO

Os oficiais que trabalham atualmente no SISMA carregam em seus ombros a experiência trazida ao longo da carreira. Essa experiência é muito importante, pois os capacita a tratar de assuntos já conhecidos e vivenciados. Porém, como todo o processo é dinâmico, e a ciência caminha com uma velocidade espantosa, trabalhar com assuntos novos, que empregam novas tecnologias, requer a atualização na mesma velocidade.



É difícil dizer, hoje em dia, quantos oficiais receberam o treinamento adequado para a função que estão exercendo. Essa falta de capacitação coloca o Comando da Aeronáutica e o indivíduo à mercê de uma série de riscos e perdas.

A ESPECIALIZAÇÃO PARA OS OFICIAIS DO SISMA

A Logística teve, neste século, uma evolução surpreendente. A FAB, percebendo a velocidade dos acontecimentos, criou o Instituto de Logística da Aeronáutica (ILA), com o propósito de aperfeiçoar o militar da área de material e, para isto, esse Instituto vem ministrando cursos em diversas áreas do SISMA.

Seu corpo docente é constituído por palestrantes de diversas universidades e por vários oficiais possuidores de cursos de mestrado, realizados no "Air Force Institute Of Technology" (AFIT), da USAF. Esses mestres, por sua vez, elaboraram o Curso de Extensão em Logística (CELOG), cuja finalidade é preparar recursos humanos para o SISMA, além de selecionar alguns para cursar o mestrado em Logística no AFIT.

Infelizmente, as organizações pertencentes ao SISMA estão liberando poucos oficiais para cursar o CELOG. Das vinte vagas a serem ocupadas em cada turma, a FAB utilizou menos da metade nesses últimos três anos.

DESMEMBRAMENTO DO CELOG

Analisando o programa do CELOG, verifica-se que o curso está dividido nas seguintes partes: a teórica, abrangendo ciências exatas como a Estatística e a Matemática; e a técnico-especializada, abrangendo matérias como a Administração Geral e a Logística. A duração prevista é de 25 semanas com uma carga horária total de 872 tempos de aula.

É difícil para uma organização liberar um oficial por tanto tempo e, além disso, existe o problema de falta de recursos financeiros para as diárias e ajudas de custo.

A solução encontrada é desmembrar o CELOG em duas partes: a primeira, à distância, onde a parte teórica das matérias será avaliada por correspondência; e a segunda, presencial, na qual os conceitos, após uma breve recordação, serão colocados em prática, através de exercícios de simulação, já existentes.

À medida que o militar se sentir preparado em qualquer das matérias ministradas à distância, solicitará a realização da prova por correspondência, que será aplicada na própria organização do requerente, por uma comissão designada pelo Comandante.

O militar poderá valer-se, ainda, da INTERNET ou INTRANET para receber o material de estudo, administrando seu tempo de forma adequada, sem ficar preso a uma data rígida. Na realidade, a parte não presencial servirá de vestibular para a parte presencial.

O desmembramento poderá começar a partir de 1999, com a parte à distância. As provas, no entanto, serão solicitadas pela organização requerente, a qual arcará com os custos postais da remessa. Os gastos para essa primeira parte serão praticamente nulos.

A parte presencial poderia ter início em 2001, com a realização de três turmas por ano, com a duração de 12 semanas e uma carga horária total de 432 tempos. Haverá, ainda, uma economia para o Comando da Aeronáutica, pois gastar-se-á um terço a menos com as ajudas de custo para os alunos, ficando os mesmos ausentes de suas unidades por um tempo correspondente à metade do anteriormente previsto. Não haverá qualquer tipo de gasto com relação à estrutura do ILA, a não ser aqueles já existentes com a conservação das instalações e equipamentos.



No entanto, os custos com os palestrantes serão triplicados. Mas os resultados obtidos serão, sem dúvida, compensadores.

OBRIGATORIEDADE DO CELOG

É de fundamental importância que o CELOG se torne um curso de habilitação obrigatório para o oficial da área de material. Caso contrário, o militar não poderá assumir cargos de chefia de divisão, subdivisão e de certas seções na estrutura de um PAMA ou ESM, e mesmo da DIRMA. Essa obrigatoriedade trará ao SISMA grandes vantagens.

RESULTADOS ESPERADOS

Após a implantação do desmembramento e da obrigatoriedade do CELOG, será possível especializar em Logística até 60 oficiais a cada ano, isto é, o triplo da capacidade atual.

Esses oficiais especializados irão elaborar os PTA adequadamente, de acordo com os esforços estabelecidos pelo EMAER para cada tipo de aeronave, trazendo a disponibilidade da frota para níveis corretos.

Os riscos nas contratações de empresas, para desenvolvimento de produtos ou para fornecimento de apoio logístico, serão minimizados. As atividades logísticas serão executadas de maneira integrada, e as normas e instruções do sistema de material passarão a ser elaboradas de forma clara e objetiva.

Enfim, o sistema tornar-se-á ágil, dinâmico e integrado, fornecendo os meios necessários à Força, para que esta cumpra a sua missão com sucesso.

"Preteza é uma combinação de homens, equipamentos e treinamento. Sem investimento, no treinamento, os outros dois elementos estão perdidos."

(Revista "Jane's Defence Weekly, de 2 de março de 1991)

