

Este artigo está sendo escrito no dia 21 de outubro de 2009, na antevéspera da decisão sobre o vencedor do chamado Projeto FX-2 - Brig-Ar R1 Teomar Fonseca Quírico

PROJETO FX-2: ALGUNS COMENTÁRIOS A RESPEITO NA ANTEVÉSPERA DA DECISÃO

Nesses últimos meses tenho sido questionado com bastante frequência a respeito do que eu acho desse processo de seleção do mais novo avião de caça que o Brasil vai comprar: quem vai ganhar, qual dos três aviões é o melhor etc. Companheiros da Força, amigos militares de outras forças, civis conhecidos e por vezes até desconhecidos (é impressionante a atração que o avião, em especial o avião de caça, tem sobre o homem comum!), eventualmente sabedores da minha condição de piloto de caça na reserva, todos querendo saber a minha opinião a respeito.

Eu sempre desconversei, no sentido de não tumultuar mais ainda um processo já por demais tumultuado, dentro da filosofia popular que diz que “piru de fora não se manifesta”! Um dia nós ainda vamos aprender a fazer como a Marinha, que compra 5 submarinos, um deles nuclear, troca de portaviões, compra aviões de caça, tudo com muito pouco ou quase nenhum ruído na mídia!

A todos eu dizia que os três aviões eram muito bons, que todos atendiam as nossas necessidades operacionais, e que o mais importante seria aquilo que o Brasil iria ganhar além dos aviões. Dizia, ainda, que independentemente da minha opinião, o parecer que fosse assinado pelo oficial responsável pela equipe técnica de avaliação eu assinaria embaixo porque, conhecedor do perfil e do profissionalismo desse oficial, tinha a certeza de que o que ele indicasse sem dúvida nenhuma seria a melhor alternativa a ser adotada pela FAB e pelo Brasil.

Naturalmente que tenho uma opinião em relação ao assunto e em respeito aos amigos que me questionaram em tempos atrás, resolvi colocar minhas considerações no papel neste momento, na antevéspera da decisão a ser tomada, mas somente tornando-a pública após o anúncio do projeto vencedor. Se não o fiz no passado para não tumultuar o processo, faço-o agora, antes da decisão, para não ser contaminado ou influenciado pelos comentários que certamente irão surgir e para não dar uma de “engenheiro de obra pronta”, figura que sempre abominei ao longo da minha carreira.

Naturalmente que faço isso com a irresponsabilidade da reserva, por não ser conhecedor de qualquer aspecto das propostas apresentadas e baseado apenas no sentimento e experiência angariados em mais de trinta anos de serviço dedicados em especial à aviação de caça do Brasil. Claro que é fácil falar quando não se tem a responsabilidade de uma decisão, mas dentro do mais puro espírito da “Tribuna Livre do Piloto de Caça” aí segue minhas considerações.

1- Qual dos três aviões é o melhor?

Para quem voa Mirage 2000, F-5E modernizado, A-1A/B ou AT-29 “é ruim” dizer que um Rafale, um F-18E/F ou mesmo um Gripen não atende às nossas necessidades operacionais!

Costumo comparar a situação com aquela em que um proprietário de um Monza 87, com o dinheiro da poupança no bolso, procurando um automóvel novo para comprar, recebeu ofertas de um Peugeot/Citroen último tipo, de um Cadillac também último tipo, bem como de um Volvo não menos atualizado; é difícil para o cara dirigindo aquele Monza antigo dizer que qualquer dos carros ofertados não atendem a sua necessidade de transporte!

Entretanto, se além do automóvel um fornecedor pouco ou nada oferece, um outro dá um ano de seguro total gratuito e o terceiro oferece, além do seguro gratuito, dois anos de assistência técnica e de peças de reposição também gratuitos, com quilometragem livre, agora nosso bravo proprietário do Monza já teria algumas vantagens adicionais em escolher um ou outro automóvel.

Ou seja, o que menos importa nessa competição é o avião, uma vez que todos, com certeza, atendem às nossas necessidades operacionais; o que importa mesmo é o que o Brasil vai receber ALÉM dos aviões!! A diferença está aí e, nesse sentido, estão certíssimas nossas autoridades que dizem que a transferência de tecnologia é que será o fator primordial para a decisão, muito embora essa expressão – transferência de tecnologia – mereça algumas considerações que serão feitas ao final.

Mas o que importa no momento é ressaltar que o fator de decisão não deve ser o avião, mas o pacote de benefícios que o Brasil irá receber além da aquisição pura e simples das aeronaves. A partir deste raciocínio, mesmo o homem comum, principalmente aquele ligado às coisas da aviação, já tem condições de fazer um prejulgamento considerando o histórico dos três países envolvidos na disputa.

2- França (Rafale), EUA (F-18E/F), Suécia (Gripen NG)

Novamente falando, todos os comentários a seguir eu os faço irresponsavelmente a partir da experiência acumulada ao longo da carreira, uma vez que não tive acesso a qualquer informação pertinente à disputa, além daquelas que se tornaram públicas pelos meios da imprensa.

Minha experiência com os franceses é a pior possível, vem de longa data, desde o início da minha carreira como piloto de caça, e a não ser que de alguma forma nossos amigos gauleses tenham mudado radicalmente e expressado isso nos documentos apresentados (o que também não garante nada!), minha opinião é de nem levá-los em consideração ab initio!

Ela se inicia com a comparação das publicações técnicas vindas com o Mirage III com aquelas que trouxemos junto com os nossos F-5. Basta pegar as TO-1 de ambas as aeronaves e se verá a pobreza das informações contidas na TO do Mirage em comparação com aquelas existentes na do F-5. Tradicionalmente as publicações técnicas francesas pouco informam de importante, em comparação com o nível de informações contidas nas publicações americanas, por exemplo. Gráficos de desempenho, gráficos de combate... basta comparar e ver a diferença entre elas!

Além disso, minha experiência com eles passa pela definição do canhão que equiparia a série das nossas aeronaves AMX. Poucos sabem, mas nossos protótipos de A-1 foram

ensaiados com o canhão DEFA 554, uma versão melhorada daqueles canhões que equipavam nossos Mirage III. Pois bem, depois de toda uma campanha de ensaios feita com o DEFA 554, na hora em que fomos colocar nosso pedido de compra para a série, nossos amigos franceses colocaram tanta dificuldade e tanto sobre preço que, a despeito de todo o gasto que tínhamos para ensaiar um novo canhão, saiu mais barato e conveniente trocarmos de armamento e começarmos tudo de novo, com um novo canhão de um outro país que poderia, inclusive, ser produzido no Brasil!

Essa experiência ruim continua com a gestão do contrato da troca dos helicópteros “Puminha” pelo Super-Puma onde, a despeito de contratualmente constar a implantação de um banco de provas do motor, para evitar o tremendo gasto das revisões gerais feitas na França, tivemos que suar várias camisas para convencer nossos amigos gauleses a simplesmente cumprirem as cláusulas previstas contratualmente que eles haviam concordado e assinado! E saí da logística sem saber se eles efetivamente cumpriram o contrato ou se estamos até hoje mandando nossas turbinas para fazerem revisão geral na França!

E falando em logística, só quem trabalhou nessa área para saber o elevadíssimo custo de manutenção dos produtos franceses, quase que inviabilizando, economicamente, a operação desses equipamentos.

Quanto à transferência de tecnologia, bem, basta alguém procurar saber hoje, passadas algumas dezenas de anos, qual é o índice de nacionalização dos nossos helicópteros Esquilos montados em Itajubá para se ter uma idéia da filosofia francesa em relação ao assunto. Um companheiro antigo da Força costuma dizer que a diferença entre o americano e o francês é que o americano pouco ou nada entrega, mas aquilo que ele se comprometeu a entregar ele o faz; já o francês, promete que vai entregar mundos e fundos e, ao final, apesar de compromissado e assinado, pouco ou nada entrega!

Eliminados os franceses restam, portanto, dois competidores.

3- EUA (F-18E/F) x Suécia (Gripen NG)

Ainda baseado na minha experiência de carreira e uma vez mais irresponsavelmente falando, entendo que a solução de menor risco é a americana, enquanto a alternativa que nos daria a maior independência é a sueca.

A solução americana é a de menor risco, uma vez que há centenas de F-18E/F voando em diversos países, com alguns milhares de horas de voo acumuladas, além de ser o avião de primeira linha de combate da marinha americana nos dias de hoje. A versão ofertada é a do Super-Hornet (F-18 E/F) e não a do Hornet antigo (F-18 A/B ou mesmo C/D). Isso nunca tivemos antes, uma vez que os americanos sempre nos ofertaram aviões de segunda linha e que não estavam sendo empregadas operacionalmente pelas suas próprias forças armadas.

A FAB já possui longa tradição em operar aeronaves americanas, temos já toda uma cultura operacional assimilada bem como uma completa cadeia logística implantada com nossos amigos americanos do norte. Táticas de combate, canais de suprimento, escritórios de ligação, tudo implantado e funcionando (bem)!

Além disso, se olharmos para frente e visualizarmos necessidades futuras para o nosso País, há já uma versão de combate eletrônico dessa aeronave, bem como ela própria é uma versão embarcada que poderia vir a preencher uma eventual necessidade futura da nossa marinha de guerra, com todas as vantagens que isso possa significar para ambas as Forças e para o nosso País.

Como ponto negativo, tradicionalmente nossos amigos do norte não fornecem os armamentos e os equipamentos mais atualizados e que na guerra fazem a diferença! Podemos até tentar, mas penso que dificilmente eles nos cederiam tudo aquilo que desejamos, seja por filosofia política seja pela arrogância típica americana! Entretanto, o pouco ou o muito que conseguirmos obter nas negociações de agora, ANTES da indicação da aeronave vencedora, certamente iremos receber; tradicionalmente os americanos cumprem o assinado em contrato, sem grandes desgastes por parte do contratante.

Se a alternativa americana é a de menor risco, é porque a solução sueca tem um risco maior. E isso é debitado ao fato de que a aeronave ofertada de fato não existe, é um projeto em desenvolvimento, com todos os riscos e custos que isso possa significar. Paradoxalmente, é exatamente por isso – ser um projeto em desenvolvimento – a razão para a maior independência que o nosso País teria ao operar essa aeronave. Por estar em desenvolvimento, poderíamos desde já participar com as nossas empresas em projetos, processos, testes, ensaios, fabricação etc., nas áreas de nosso maior interesse, nos mesmos moldes utilizados do desenvolvimento da aeronave AMX, com uma grande e marcante diferença, com toda a experiência do que deu certo e do que não deu certo naquele projeto!

Essa é a única forma de se ter independência, é conhecer o porquê (know-why) das coisas, e não apenas o como fazer (know-how) dessas coisas.

É importante ressaltar que a forma de participação nesse desenvolvimento, as áreas em que atuaríamos, os compromissos e documentos que norteariam esse trabalho, tudo que dissesse respeito a isso teriam de ser definidos e assinados ANTES da indicação do projeto vencedor, enquanto o poder de barganha está conosco; se deixarmos para depois, o poder de barganha passa para o outro lado e só teremos aquilo que ele quiser nos dar!

Quanto ao risco em escolher uma aeronave em desenvolvimento, em minha opinião esse risco é bem reduzido; não podemos esquecer que a versão ofertada (Gripen NG) é uma versão melhorada de uma aeronave já existente e voando em diversas Forças Aéreas no mundo, e que a Suécia é um país com grande tradição e sucesso no desenvolvimento de aeronaves de caça, com soluções pioneiras que, posteriormente, algumas delas se tornaram presentes em outras aeronaves (a aerodinâmica utilizando o duplo delta da aeronave Draken, a superfície canard totalmente móvel usada no Viggen, o trem de pouso principal em tandem e o uso de reverso no motor do mesmo Viggen).

Além do mais, a experiência que tivemos recentemente com os suecos no desenvolvimento da versão de vigilância aérea da aeronave E-99, utilizando o radar Erieye, sugere que teríamos um ambiente de extrema e profícua colaboração entre os dois países e as empresas participantes.

Bem, depois de tanto falar, resta ainda a pergunta - qual dos dois projetos seria, em

minha opinião, o melhor para o nosso País: o de menor risco (Super-Hornet) ou o da maior independência (Gripen NG)?

O cachimbo deixa a boca torta, assim diz um dito popular. Talvez por ter participado do desenvolvimento da aeronave AMX, por ter percebido as chances enormes que nosso País teve em termos de obtenção de conhecimento, tecnologia, trabalho com elevado valor agregado etc., por ser um incorrigível entusiasta da indústria nacional sou levado dizer que em minha opinião a melhor solução a ser adotada pelo Brasil é a solução sueca. Já que, por definição, todos os aviões atendem às nossas necessidades operacionais, participar do desenvolvimento da versão NG da aeronave Gripen, com nossos amigos suecos, certamente é a alternativa que maior possibilidade dá de transferência de tecnologia e aquisição de conhecimentos para o nosso País.

E em relação a isso – Transferência de Tecnologia – vale à pena fazer alguns comentários em função de experiências passadas.

4- Transferência de Tecnologia: Falácia ou Panaceia?

Ao longo de todo esse processo de escolha tenho ouvido diversos companheiros se manifestarem a respeito da cláusula mandatária de transferência de tecnologia (off-set) que todos os fornecedores de alguma forma devem aderir.

Muitos entendem que isso ao final de nada vale, pois na prática ninguém transfere conhecimento que custou milhões e milhões de dólares para ser obtido simplesmente porque está vendendo um determinado equipamento. Além do mais, transferir tecnologia pressupõe alguém capacitado em receber, seja em termos materiais e humanos, e aí o problema se agiganta pelo fato de termos pouca ou nenhuma empresa em condições.

Da minha parte, eu sou um eterno entusiasta da política de Off-Set, convicto de que para um País como o nosso, com todas as nossas dificuldades, ela é a única forma de desenvolvimento científico e tecnológico capaz de superar o imenso gap existente entre nós e as nações mais desenvolvidas.

Entretanto, da mesma forma que sou um incorrigível entusiasta em incentivar a indústria aeroespacial brasileira, eu sou um eterno frustrado pelos resultados obtidos até agora pelo nosso País, em especial pela Força Aérea.

Recordo neste instante uma frase do Maj. Brig. José Rebello Meira de Vasconcellos, herói da FAB e veterano piloto de caça com 93 missões na Segunda Guerra Mundial que dizia num outro contexto, mas que se pode usar para o tema em discussão: “Não se pode ensinar nada a quem não quer aprender e não se aprende nada sem que alguém saiba ensinar”!

Neste instante em que estamos definindo todos os aspectos concernentes à transferência de tecnologia que o vencedor da concorrência terá que cumprir, é bom olharmos para a experiência e resultados que a FAB obteve com o Programa de Industrialização Complementar (PIC) do programa AMX para não cometermos os mesmos erros que nos levaram a resultados tão pífios para o montante investido.

Em minha modesta opinião, o Programa AMX, por meio desse PIC, oferecia (e dava) o paraíso que qualquer empresário sempre desejou: aquisição de tecnologia de ponta em determinadas áreas, capacitação de pessoal, ampliação e adequação de instalações, aquisição de máquinas e equipamentos e, talvez o mais importante, uma carga de trabalho garantida por várias décadas (enquanto a aeronave estivesse voando!).

Naquela ocasião, selecionou-se um leque de empresas para receberem esse pacote por meio de um contrato de capacitação tecnológica e de industrialização de determinados equipamentos, e o resultado que temos hoje é ZERO ou muito próximo de ZERO! À exceção da EMBRAER, quase todas as demais empresas desapareceram, obviamente após receberem todo o pacote de bondades governamental, de forma que hoje temos que recorrer ao exterior para fazer revisões gerais dos nossos equipamentos. Chegamos a montar uma fábrica completa para a fabricação de trem de pouso e componentes hidráulicos e qual é o resultado que temos hoje? Na área do motor, chegamos a comprar a sublicença de fabricação de componentes com alto teor tecnológico para que pudéssemos ter uma empresa capacitada a, no futuro, revisar nossos motores internamente, fabricar componentes e, eventualmente, até desenvolver motores aeronáuticos... e o resultado hoje é nenhum. Nossos motores de AMX têm que ser enviados para o exterior para revisões gerais com todo o enorme custo financeiro que isso significa.

E não adianta considerar que a posse de uma “Golden-Share” por parte do governo na composição acionária da empresa é garantia de que tudo irá correr conforme desejamos, porque na prática isso pouco adianta se não sabemos como e quando usar essa “Golden-Share”, ou tivermos vontade política para usar.

Recordo-me de ainda na ativa ouvir de oficiais mais antigos, por diversas vezes, em situações em que estava gerenciando o desenvolvimento de algum sistema, um quase mantra: “Nós não queremos repetir os erros do AMX”!

Embora defenda com todas as forças o Programa AMX, seja pela aeronave fantástica que ele forneceu à Força Aérea, seja pelos pequenos, mas significativos resultados tecnológicos obtidos no desenvolvimento do avião, sou forçado a concordar que certas filosofias de Off-Set, de transferência de tecnologia etc. não deram certo e que é importante que neste momento nos voltemos para as experiências vividas no passado para não cometermos os mesmos erros.

Transferência de tecnologia não é falácia, mas também não é a solução para todos os nossos problemas. O leque de empresas que temos é esse que existe aí, para o bem ou para o mal; eventualmente podemos até recorrer a uma multinacional que aqui venha a se estabelecer! Os pífios resultados do passado não justificam que não tentemos mais uma vez. A Força Aérea sempre foi assim, sempre considerou as necessidades do País antes da sua própria necessidade; assim foi no passado e assim terá que ser agora. É a única forma de legarmos um País melhor a quem nos seguirá!

5- Decisão Política vs Decisão Técnica

Durante o processo de seleção conduzido pela Força Aérea muito se falou de que a decisão seria política e não técnica. O próprio Presidente da República manifestou

publicamente que, ouvida a Força Aérea, a decisão seria dele e de ninguém mais.

Creio que ele está mais do que certo e que ninguém jamais colocou isso em dúvidas, pelo menos no âmbito da Força Aérea! Uma aquisição dessa monta, envolvendo uma imensa soma de recursos, com uma gama infundável de impactos na área geopolítica, tem que levar em conta os interesses maiores da nação e que somente o Presidente da República tem condições de avaliar concretamente.

Entretanto, decisão política não significa uma decisão qualquer. Decisão política deve obedecer a pressupostos básicos que irmanam a nação em torno de seus objetivos nacionais permanentes e não, apenas, as conveniências do momento.

Decisão política também exige explicações e justificativas coerentes a serem prestadas a toda a sociedade brasileira. Enganam-se aqueles que pensam que quanto maior o nível funcional menor é a necessidade de explicações e justificativas de seus atos! É exatamente o contrário pois maiores e mais amplas são as implicações daquilo que fazem e que falam!

Nesse sentido, quanto mais completo, consistente e baseado em avaliações objetivas for o relatório técnico que a Força Aérea está produzindo, maior será a chance de que a decisão final, política, esteja em linha com a avaliação técnica e que a aeronave ao final escolhida atenderá, não apenas aos interesses políticos da nação, mas, também, às necessidades operacionais da Força Aérea.

Em minha opinião, se na avaliação técnica duas aeronaves tiveram pontuação semelhante – por exemplo, numa escala de zero a cem, uma recebeu 95 pontos e uma outra 90, enquanto a terceira recebeu uma pontuação de apenas 30 pontos – uma decisão política que escolha a aeronave de 90 pontos em detrimento daquela com pontuação ligeiramente maior é perfeitamente aceitável. O que fica difícil de aceitar, e de justificar, mesmo politicamente, é que a escolha recaia naquela com pontuação extremamente inferior!

De qualquer forma, como já disse no início desse artigo, independente das minhas opiniões e da decisão final a ser adotada, serei um ardoroso defensor da opção indicada pelo oficial responsável pela equipe técnica de avaliação; o relatório técnico assinado por ele eu assino embaixo, “em cruz”, sem dúvidas de que ela é a melhor para o nosso País e para a FAB.

Nesse sentido, cabe um comentário final em relação a isso.

6- Decisão Final vs Disciplina Intelectual

Nós, profissionais da Força Aérea, ao longo da carreira, somos treinados e incentivados a tomar decisões. Nosso métier - voar e combater - pressupõe análise permanente do cenário que nos cerca, das condições das nossas aeronaves, das condições meteorológicas e operacionais reinantes, das condições das nossas equipagens de combate, de todas as variáveis, enfim, envolvidas no voo para decidirmos o que é melhor para a nossa missão.

Nossa rotina nos ensina e nos torna líderes naquilo que fazemos. Somos treinados para decidir, e decidir bem! Isso de alguma forma nos leva a ser extremamente críticos com alguma atitude diferente daquela que seria a nossa; até porque decisões erradas ou não apropriadas podem levar ao fracasso da missão e, por vezes, até a morte. Buscamos a perfeição e apenas o perfeito é aceito!

Nesse sentido, os puristas que me perdoem, somos até um pouco indisciplinados! Mas como alguém já disse, não são as respostas que movem o mundo, mas, sim, as perguntas, os questionamentos, e é assim que chegamos aos dias de hoje, de uma Força Aérea altamente operacional, doutrinada e coesa, da qual temos orgulho de pertencer!

Apesar disso, do nosso apurado espírito crítico, conclamo a todos a nos unirmos em torno de nosso comandante da Força Aérea e adotarmos como nossa a decisão que ele entender ser a melhor para a FAB.

Todo e qualquer assessoramento já foi prestado, tudo que alguém havia de falar devia ter sido dito ao longo das análises feitas e, agora, temos que ter apenas uma escolha: a escolha que o comandante da Força Aérea tiver feito.

Esqueçamos nossas diferenças, nossos conceitos, nossas concepções etc. Não podemos fazer como alguns ainda hoje fazem ao se manifestarem contra determinados projetos, décadas depois de eles terem sido implantados na Força. O que fazer com eles – jogar fora?

Em verdade nem sei muito bem por que estou escrevendo tudo isso uma vez que estou na reserva, sou página virada, em nada contribuo e quando ele se tornar público, daqueles poucos que me questionaram a respeito, a decisão já terá sido tomada e ele pouco ou nada ajudará no processo. De qualquer forma, em respeito a esses amigos, fica registrado aqui o que penso em relação ao assunto; pode ser que no futuro, ele possa servir para alguma coisa!

Um forte abraço e até o FX-3!!!!