



O turboélice CBA-123: encomenda garantida para doze países



O EMB-145: roubando a liderança de vendas...

AVIAÇÃO

Surpresa na pista

A Embraer prepara um jato de 100 lugares e já começa a faturar com dois novos modelos

Os engenheiros da Embraer — a estatal que fabrica aviões em São José dos Campos, no interior de São Paulo — estão trabalhando num projeto especial. Na mesa deles está sendo preparado o desenho de um avião a jato de 100 lugares. Até agora, a Embraer especializou-se em projetar e construir aviões pequenos, como o Bandeirante — no máximo médios, como o Brasília, de trinta lugares. No ano passado, arriscou-se num avião um pouco maior, o EMB-145, um jato que terá 45 lugares e deve voar no ano que vem pela primeira vez. Ao projetar um avião de 100 passageiros, a empresa dá um passo largo. Se o projeto for adiante e a Embraer conseguir o mesmo sucesso de vendas que tem obtido até agora com seus modelos, a estatal terá ingressado como irmã menor num clube fechadíssimo, que tem na sua liderança fabricantes do calibre da Boeing e da McDonnell Douglas. A empresa não confirma oficialmente sequer a existência do

plano. Entre os seus engenheiros, sabe-se que ela se prepara para ocupar uma brecha importante. A Embraer estaria de olho no lugar do Boeing 737 — um avião desenhado há mais de vinte anos e que tem os dias contados para sair de fabricação. “Só há um jato moderno do tamanho do 737, fabricado pela Fokker. Existe mercado para mais um modelo”, diz um desses engenheiros.

A existência desse projeto pode soar como algo pretensioso, mas tinha-se a mesma atitude em relação à Embraer quando ela — uma empresa brasileira, vejam só — planejava fabricar aviões no fim dos anos 60. O que se viu, porém, foi uma fila surpreendente de projetos bem-sucedidos. Daqui a um mês, por exemplo, voará o primeiro protótipo do CBA-123, um turboélice para dezenove passageiros construído em conjunto com uma empresa aeronáutica argentina, a Fama. Na semana passada, o primeiro exemplar do CBA-123 era apenas um esqueleto de lata nos hangares da Embraer, mas já podia ser visto como um bom lance comercial. O CBA-123 ainda passará seis meses em vôos de prova, mas a Embraer já registrou 150 encomendas, feitas por empresas aéreas dos Estados Unidos, do Canadá, da Inglaterra, da França e de outros oito países, sem contar os compra-



Pessotti: arquiteto dos aviões da Embraer



Ozilio: sucesso com os.



FOTOS ANDRÉ PENNER

dores brasileiros. "O CBA-123 nem voou e já é um sucesso", diz o diretor-superintendente da Embraer, Ozílio da Silva.

PROFESSOR PARDAL—

Entre os grandes fabricantes, é praxe que os compradores façam fila na porta da empresa antes mesmo que um modelo saia da linha de montagem. Na Embraer, esse fenômeno já começa a acontecer com frequência. O seu jato de 45 lugares, o EMB-145, não existe sequer como protótipo

cês, todos os outros aviões saíram da prancheta do engenheiro Pessotti, um paulista de Piracicaba, de 57 anos. "Eu tenho a idéia, depois faço o desenho. A partir daí o projeto começa em conjunto com os outros engenheiros", afirma Pessotti.

Em sua rotina de trabalho, Pessotti há muito tempo não usa mais papel e nanquim para criar seus aviões e os croquis mais antigos foram para a lata de lixo. Hoje, o engenheiro senta-se ao lado de um técnico em computação e vai desenhando suas idéias com o auxílio de um computador. Em duas semanas, o desenho fica pronto, em todos os seus detalhes. Depois disso Pessotti começa a dirigir o trabalho dos engenheiros que fazem os cálculos. Para um brasileiro leigo, acostumado a acompanhar apenas de longe o cotidiano de um fabricante de aviões, os projetos que saem da Embraer têm a cara de um produto 100%

nacional. Na verdade, contudo, a estatal é responsável por duas pontas na construção do avião. Uma delas, importantíssima, é a concepção do avião, seu projeto. Já a segunda pode ser enquadrada na categoria do supérfluo. Nessa ponta, a empresa compra no mercado interno os carpetes, as cadeiras, as torneiras, os travesseiros e outras coisas que vão equipar o avião para torná-lo confortável. As peças mais importantes, como o motor, os computadores e os trens de aterrissagem, até mesmo a própria carcaça, são compradas no mercado internacional. Não chega a ser uma falha brasileira. Como no caso dos automóveis, as indústrias de aviões são uma espécie de montadoras. O mais decisivo é ter carros ou aviões eficientes e vendáveis e dispor de uma estrutura industrial e comercial adequada ao negócio. Nisso, a Embraer vai muito bem. ■

...OO Brasília

— tudo o que na, por enquanto, é uma maquete em tamanho natural feita em madeira — chamada "mock-up" — que serve para testes aerodinâmicos. Já existem, contudo, 297 pedidos de reserva. Só as empresas aéreas americanas encomendaram 205 desses jatos. Existem duas curiosidades nesses números. A primeira delas é que nesse lote inicial de encomendas já dá para zerar o investimento de 200 milhões de dólares feito no projeto. A segunda é que o EMB-145 tornou-se, potencialmente, o novo campeão de vendas da empresa, posto que até agora pertence ao Brasília, um turboélice para trinta passageiros desenhado em 1980. "O EMB-145 vai ser o carro-chefe da empresa pelos próximos anos", diz Ozílio.

A Embraer é uma empresa curiosa por vários motivos. Ela é uma estatal, mas não suga dinheiro público para financiar seus projetos. O investimento no EMB-145 foi financiado em parte com recursos da própria empresa, em parte com dinheiro de seus fornecedores estrangeiros. Ela também é uma empresa nova — foi criada em 1969 — e já está entre as maiores fabricantes de aviões. Existe um outro detalhe interessante na Embraer. Ela possui um batalhão de projetistas, mas o desenho inicial de um avião cabe ao engenheiro Guido Pessotti, diretor técnico da empresa, que trabalha como uma espécie de Professor Pardal da Embraer. Com exceção do Bandeirante, que foi concebido por um engenheiro fran-



...projetos