

O Brasil voando alto

A Embraer comemora onze anos com o sucesso do Bandeirante, críticas a seus aviões leves e o lançamento do T-27, inteiramente nacional

“**C**ontato no rumo um cinco zero. Distância, 22 milhas.” As informações do operador de radar ecoam nos fones do major Antônio Pinheiro Pinto Sobrinho, 37 anos, paulista de Birigüi e comandante do P-95 n.º 7058 da FAB. Sobrinho corrige ligeiramente a rota, e seu Bandeirante de patrulha naval, que decolara de Salvador, parte para o horizonte enevoadado — são 11h05 da manhã do dia 31 de julho.

Cinco minutos depois aparece o alvo: um enorme petroleiro de casco cinza, navegando a 50 milhas da costa sergipana. O Bandeirante perde altura e, a apenas 15 metros das ondas, faz uma primeira passagem junto ao navio — o “Tourmalin Bay”, de bandeira panameña —, que é fotografado do ar. O copiloto de Sobrinho anota o nome, porto de origem, tipo e rumo do barco, e calcula sua velocidade aproximada — 10 nós —, enquanto o avião desce para uma segunda passagem, e mais fotos.

A mais de 2000 quilômetros do litoral de Sergipe, no pátio de manobras da Embraer, em São José dos Campos, São Paulo, um outro Bandeirante de patrulha naval é rebocado para a pista. É igual ao aparelho de Sobrinho, mas não tem as

marcas da Força Aérea Brasileira. Sua fuselagem está recoberta por pintura de camuflagem em dois tons de cinza. No final desta semana, essa aeronave partirá para a Inglaterra, onde será exposta na Feira Internacional de Farnborough. Na mesma pista, o piloto de provas, coronel Luís Fernando Cabral, testa a aparelhagem do EMB-312, o avião de treinamento avançado T-27, *dernier cri* da aeronáutica nacional, último lançamento da Embraer, que na manhã desta terça-feira, quando a companhia comemora o seu 11.º aniversário, debuta fora do chão.

Para chegar até ter seus aviões simultaneamente realizando missões de patrulha naval, sendo admirados por ingleses, cortando o luminoso céu da Flórida, o ar gelado da Finlândia ou a tórrida atmosfera da Arábia Saudita, a Embraer lutou e venceu bravamente numerosas dificuldades técnicas e fortíssimas pressões políticas.

BEM-SUCEDIDA — Nesses onze anos, passou de mero projeto — o IPD-6504 Bandeirante — a uma empresa com 2 285 aviões construídos — 131 dos quais vendidos para dezessete países —, 5 400 funcionários distribuídos por 128 000 metros quadrados de edifícios e hangares. Além disso, o capital da Embraer saltou de 6 milhões para 1,3 bilhão de cruzeiros e deixou de ser predominantemente do governo para se concentrar (em 91%) nas mãos da iniciativa privada, em virtude de um incentivo fiscal concedido pelo governo e que le-





Na Inglaterra (a CSE)...



...nos EUA (a Royale)...



...são 300 Bandeirante

vou 184 000 empresas a comprarem suas ações.

Nascida no período da euforia econômica, privatizada rapidamente e preservada da rotatividade dos comandos militares — a sua direção é a mesma desde a fundação —, a Embraer é, sem dúvida, uma empresa bem-sucedida. Em 1979, faturou 4,6 bilhões de cruzeiros, mais do dobro do que em 1978, e apenas no primeiro semestre de 1980 chegou aos 3,5 bilhões, com 214 aviões vendidos — 188 aqui e 26 no exterior.

Esse desempenho, no entanto, foi decisivamente favorecido pelos financiamentos concedidos a quem se dispusesse a comprar os seus aviões e pelo inestimável privilégio de ser a única empresa do gênero no Brasil.

ONZE TIPOS — Na verdade, cedo a Embraer enxergou que suas principais concorrentes eram a Beechcraft, a Cessna, a Piper e as outras fabricantes estrangeiras que no período de 1964 a 1974 venderam quase 2 500 aviões leves a consumidores brasileiros — 1 900 só entre 1970 e 1974, comprados por cerca de 150 milhões de dólares. Passou então a consultar as indústrias americanas para uma associação que lhe permitisse fabricar os aviões americanos e explorar o mercado nacional, hoje responsável pelo quarto maior tráfego aéreo privado do mundo — tão intenso quanto o da França, e superado apenas pelos dos Estados Unidos, da União Soviética e do Canadá. A primeira consulta foi feita à Cessna, que, em 1974, detinha 59% das exportações para o Brasil — mas seus dirigentes não se mostraram dispostos a repartir esse gordo faturamento.

Assim, a 19 de agosto de 1975, depois de um ano de negociações, foi assi-

nado em São José dos Campos o acordo entre a Embraer e a Piper, para a fabricação de cinco monomotores e dois bimotores da marca americana — que, somados ao Bandeirante, ao Xingu, ao Xavante e ao Ipanema, elevaram para onze os tipos de aviões produzidos pela Embraer.

Para muitos operadores e pilotos privados, a associação com a Piper teria sido o único grande erro da Embraer. “O monopólio da Embraer na produção e comercialização de aviões leves”, diz o presidente da Transportes Aéreos Marília (TAM), comandante Rolim Amaro, “gerou profundas deficiências no atendimento ao mercado interno.” Para Amaro — cuja empresa opera nove *Bandeirantes* —, “a montagem da linha Piper fez a Embraer baixar o nível de qualidade que ela adotara para produtos como o *Bandeirante* e o *Xingu*”.



A linha de montagem, em São José dos Campos