

Jolan Eduardo Berquó

Engenheiro Eletrônico (ITA).

Certificador de Produto Aeroespacial (DCTA/IFI), Representante Governamental da Garantia da Qualidade – RGQ (DCTA/IFI), MSC 15– 27 AGO 2012

jberquo@dcabr.org.br

Segurança (*Safety*) na Área Militar: um Ponto de Vista

Como diz o título deste *flash*, externaremos aqui nosso ponto de vista a respeito da segurança¹ na área militar, seja aqui, no Brasil, seja acolá, em outros países conscientes dos objetivos da missão de uma Força Aérea.

Externamos nossa opinião com base na longa experiência que acumulamos ao longo de nossa vida profissional, sendo a mais importante aquela de 23 anos no extraordinário programa da aeronave militar AM-X, em conjunto com a *Aeronautica Militare Italiana (AMI)*, batizada na FAB como A-1, junto também à EMBRAER e ao Instituto de Fomento e Coordenação Industrial (IFI) do Departamento de Ciência e Tecnologia Aeroespacial (DCTA), em São José dos Campos (SP).

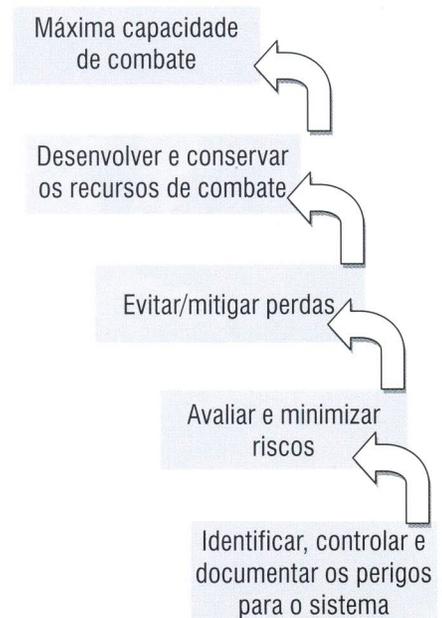
Não temos notícia de que qualquer outro programa, na América Latina, tenha tido porte, nem sequer semelhante, ao do Programa AM-X, ainda mais considerando que, nesse programa, houve transferência real de tecnologia para o Brasil, em especial para a EMBRAER. Foi um programa que fez, também, crescer a capacidade de gerenciamento de programas no então Ministério da Aeronáutica. Quem participou desse programa sabe que tudo isso ocorreu.

Começamos dizendo que, em se tratando de aeronáutica civil, a grande pre-

ocupação é com a segurança da tripulação e dos passageiros, tanto nas aeronaves de pequeno porte, quanto nas de grande porte. Já na aeronáutica militar, a grande preocupação é com os recursos que são utilizados para a maximização da capacidade de combate. Preocupa-se também com a tripulação? Claro, qualquer pessoa preocupar-se-ia nesse sentido. Mas, o foco principal é considerar a tripulação como um dos preciosos recursos para a maximização da capacidade de combate.

De fato, uma Força Aérea é feita para a batalha, seja na defesa, seja no ataque. Para isso, precisa ter uma capacidade de combate tão elevada quanto possível, mas a custos contidos.

O quadro mostrado a seguir dá uma ideia do que estamos querendo dizer:



Como se vê, o grande objetivo é maximizar a capacidade de combate. Para isso, é necessário desenvolver e preservar os recursos de combate, evitando perdas, por meio da avaliação e minimização dos riscos, a partir da identificação e documentação dos perigos para o sistema. É uma maneira de encarar a segurança (*safety*) diferentemente da aviação civil.

Quando se fala em recursos de combate, fala-se do sistema como um todo, ou seja, o subsistema operacional (avião, pilotos) e do subsistema logístico (mecânicos e recursos de manutenção).

Por isso, o conceito de segurança (*safety*) se estende para “Segurança de Sistema – SS” (*System Safety*). É exatamente o que preconiza a MIL-STD-882 (hoje na versão E)², padrão do DOD referenciado, inclusive, na documentação da FAA (*Federal Aviation Administration*), organização dos Estados Unidos voltada para a aviação civil.

Uma aeronave, sua tripulação e os mecânicos são inestimáveis recursos para a maximização da capacidade de combate. Repor uma aeronave de combate, um piloto de caça ou um mecânico não é uma coisa simples e custa caro para o erário público. É dinheiro saindo do bolso dos cidadãos que pagam impostos. Não é exatamente o mesmo na aviação civil.

O perfil de voo de uma aeronave civil de transporte de passageiros ou de carga consiste no seguinte: “Taxi, Decolagem,

