

A decolagem

M

ADRUGADA de 22 de outubro de 1968: o avião encontrava-se em forma e o hangar, cheio de gente. Estávamos agitados demais para dormir, esperando a hora do vôo inicial de nossa máquina.



Por Ozires Silva

de um sonho

Foi quando a chuva forte começou a cair. A pista de decolagem não era pavimentada e não tínhamos idéia do estado em que se encontraria após tanta água. Os pilotos de prova, treinados em academias francesas, buzinavam palavras de prudência em nossos ouvidos.

Esperávamos em silêncio que cessasse o barulho dos pingos da chuva sobre o telhado de zinco do hangar.

Por fim, o dilúvio passou. Amanheceu e algumas nesgas de luz coloriram o céu. Os pilotos repetiam: “Teto de 10 mil pés e visibilidade horizontal de dez quilômetros.” Insistiam que estas seriam as condições mínimas para a decolagem. Eu procurava ser sensato, mas aquela máquina no meio do hangar tinha muito de mim e de cada um de nós.

Caminhei pela pista. Embora a visibilidade horizontal fosse boa, o teto ainda não chegava a 5 mil pés. Voltei ao escritório, chamei todos à minha sala e, após um breve discurso, anunciei: “Vamos voar!”

No pátio, mulheres e filhos de funcionários formavam um grupo. A expectativa aumentou quando os pilotos apareceram com uniforme de vôo. Depois da tradicional inspeção externa, embarcaram, fizeram um sinal de que estava tudo bem e logo se ouviu o ruído dos motores. Eu me sentia para lá de nervoso. Meu sonho de menino estava prestes a se realizar.

O sonho

TODAS AS manhãs eu corria da minha casa ao colégio, em Bauru, interior de São Paulo. Um dia, o sinal já estava tocando quando consegui entrar na sala de aula segundos antes do professor.

– Alguém sabe o que se comemo-

ra no dia de hoje? – perguntou ele à turma.

– Os 40 anos do primeiro vôo de um avião? – resolvi arriscar.

– Certo! – exclamou o professor. – Em 23 de outubro de 1906, o brasileiro Santos Dumont voou com o 14-Bis, em Paris. Pela primeira vez um aparelho mais pesado do que o ar decolou, acionado por meios próprios.

– Se o Brasil teve Santos Dumont e é um grande país, por que não fabrica aviões? – perguntei.

Fiquei sem resposta. Ao fim da aula, continuei pensativo e discuti o assunto com meu amigo e colega de turma, Benedicto César, o Zico. Ele tinha 17 anos – um ano a mais do que eu. Juntos, liderávamos um grupo de entusiastas da aviação, afiliados a uma escola de aeromodelismo e ao Aeroclube de Bauru, onde ajudávamos na manutenção de planadores. Para repará-los dependíamos de peças e equipamentos que, quase sempre, vinham dos Estados Unidos. E isso nos deixava inconformados.

Naquele dia, planejávamos fazer um novo teste do nosso último aeromodelo, um avião-foguete com asas de 30 centímetros. Zico imaginara que, se utilizássemos a pólvora dos foguetes juninos, poderíamos conseguir um impulso mais potente do que o dos pequenos motores a explosão com hélices que costumávamos usar.

Na parte de trás da fuselagem, abrimos um furo onde inserimos o motor (na realidade, um cilindro

cheio de pólvora socada com serragem). Estávamos prontos e caminhamos até uma área segura do Aeroclube, na qual improvisamos uma rampa de lançamento.

Depois de colocarmos o foguete no lugar, começamos a nos perguntar quem acenderia a ignição. Foi então que avistamos José Sampieri, um dos nossos colegas de turma, que vivia insistindo em participar de nossas experiências. Sua presença veio a calhar. Zico e eu concordamos que ele seria a pessoa perfeita para acender o motor.

Enquanto nós dois nos escondíamos atrás de um pequeno monte de

Eu só obtive meu brevê inicial quatro anos depois. Para conquistar o brevê categoria C, que me permitiria pilotar planadores avançados, era preciso fazer um vôo de longa duração e com ganho de altitude especificado.

No dia previsto decolei, puxado por um avião-rebocador, que me largou a 600 metros de altitude. Era uma tarde quente e bonita, com o céu carregado de nuvens do tipo cúmulos de desenvolvimento vertical, ótimas produtoras de térmicas – bolhas de ar quente que, resultantes do aquecimento do solo, criam correntes ascensionais, permitindo ao pla-

O planador começou a perder altura e eu ainda estava longe demais da pista.

areia, Sampieri acendeu o engenho. Para nossa surpresa, a aceleração foi tão grande que o modelo decolou somente com a fuselagem, deixando as asas na rampa! Entreolhamo-nos espantados, enquanto Sampieri, derubado pela pequena explosão, jazia estirado no chão.

Logo concluímos que não havíamos fixado as asas com a firmeza necessária. Nunca mais vimos a fuselagem. Sampieri se recuperou e brigou conosco, mas aceitou nossas desculpas. Naquele dia, entendemos a importância das forças da inércia.

Zico e eu estávamos determinados a aprender a pilotar aviões de verdade. Ele tinha começado cedo e freqüentava o Clube de Vôo a Vela, tornando-se piloto aos 12 anos.

nador ganhar altitudes significativas. Larguei o rebocador e ganhei altura. Durante três horas fiz um vôo muito agradável. *O brevê C está no bolso*, pensei, transbordando de alegria.

Meu otimismo, no entanto, foi exagerado. Não cuidara de monitorizar bem a duração do vôo e o entardecer se aproximava. Em Bauru é comum, ao fim da tarde, ocorrer um aumento da intensidade de um vento mais frio, vindo do sudoeste. Isso usualmente faz com que as nuvens se achatem e percam a capacidade de gerar térmicas. O resultado naquela tarde foi claro: com rapidez o planador começou a perder altura. E eu ainda estava longe demais da pista do aeroclube.

Procurei uma área livre para pousar. Escolhi um terreno ao sul da cidade. O espaço não era suficiente para uma aterrissagem segura, mas eu não tinha opção. Transpus a copa das árvores e, para meu alívio, logo a roda do planador tocava o solo. Quando comecei a frear, vi que algumas vacas pastavam com tranquilidade diante de mim. No último instante, dei um cavalo-de-pau e o planador parou abruptamente, em meio à poeira. Os danos foram mínimos e eu estava inteiro, embora com as pernas trêmulas.

Pouco depois, meu instrutor suíço, Kurt Hendrich, chegou em seu velho Ford 1929 e foi logo dizendo: “*Sua burra! Agora tem de carregar este droga de folta.*” Foi o que tive de fazer, ajudado por Zico e outros alunos do instrutor.

Cadetes do ar

ZICO E EU continuávamos a perseguir nosso sonho de voar e de fabricar aviões.

Mas, como? Dinheiro nossos pais não tinham. E, pelo que sabíamos, não havia cursos adequados no país. Os engenheiros aeronáuticos brasileiros, na época, eram militares formados na França ou nos Estados Unidos.

Líamos revistas de aviação assinadas pelo aeroclube. Pesquisávamos tudo que caía em nossas mãos. Numa tarde, Zico apareceu com um exemplar da revista americana

Flying e me mostrou uma publicidade de um instituto americano que estava oferecendo a jovens a oportunidade de estudar engenharia aeronáutica.

Não perdemos tempo: fomos ao correio e mandamos uma carta para o instituto. A resposta chegou algumas semanas depois. Mas a animação durou pouco. O curso era pago – mais de mil dólares por ano, fora a estada.

Não tínhamos essa fortuna. Decepcionados, guardamos o precioso envelope. De vez em quando o olhávamos, esperançosos de que algo acontecesse. O remédio, porém, foi continuar estudando, frequentando a escola de aeromodelismo e pilotando planadores, quando conseguíamos.

No fim de 1946, surgiu, enfim, outra oportunidade. A Força Aérea Brasileira (FAB) abriu concurso nacional para admissão no curso de oficiais-aviadores. Como militares, poderíamos aprender a pilotar aviões motorizados e seguir uma carreira ligada à aviação.

Três meses depois tomamos um trem para São Paulo, cheios de entusiasmo. Nunca vou me esquecer daquele exame. Foi um vexame! Zico e eu fomos reprovados.

Tivemos de esperar um ano para fazer as provas novamente. Retornamos a Bauru e estudamos com afinco. Fomos, então, aprovados e, em abril de 1948, tornamo-nos cadetes do ar. Zico e eu: juntos, como sempre.



Amigos – Ainda cadetes, Benedicto César, o Zico (em pé, à direita), e Ozires (à frente, à direita) compartilhavam o sonho de voar.

Na Escola de Aeronáutica, no Campo dos Afonsos, no Rio, cumprimos as primeiras etapas do treinamento militar, até chegarmos ao momento crucial: o primeiro vôo solo. Com cuidado, alinhei o avião para a decolagem. Acelerei e, à medida que o avião ganhava velocidade e me separava do solo, crescia minha alegria.

O primeiro vôo de um piloto sozinho é uma experiência como nenhuma outra. Zico e eu conseguimos vencer essa etapa nos agora velhos aviões Fairchild T-19. Mais tarde descobri que aquele no qual solei era o de matrícula 0508, produzido no Brasil sob licença, na antiga fábrica do Galeão. Mas foi um feliz acaso:

meu primeiro vôo foi num avião de fabricação brasileira.

Em agosto de 1949, eu era um dos oficiais-aviadores que se formavam. Zico e eu ocupamos a 10^a e a 11^a posições. A boa colocação nos deu a chance de escolher onde queríamos começar a carreira.

Para Zico, não havia dúvida: a aviação de caça era mesmo o seu destino. Eu, porém, era fascinado pela idéia de conhecer o Brasil. A aviação de transporte era o caminho e, aproveitando que a FAB estava criando um novo esquadrão de patrulha, em Belém, aceitei o desafio de começar minha vida profissional na Amazônia.

Antes, casei-me com minha na-

morada de infância, Therezinha, e fizemos a viagem de 2.600 quilômetros do Rio a Belém.

Logo naquela época surgiu a idéia da criação de um serviço que denominamos Correio da Fronteira. O projeto previa que a cada 15 dias um avião sairia de Belém para cumprir um circuito que passava pelas mais remotas regiões amazônicas. Utilizávamos os hidroaviões PBY-5 e 5A Catalina, conhecidos como "Patas-Chocas", por voarem em baixíssimas velocidades e serem capazes de decolar e pousar na água.

Transportávamos médicos, dentistas, assistentes sociais e padres — muitas vezes até cinco deles ao mesmo tempo. Quando chegávamos a cada cidade, havia batismos, casamentos, consultas médicas e odontológicas. Quase tudo era feito ao ar livre, seguido de festas. Mesmo durante as comemorações, os médicos e os dentistas se desdobravam para atender o maior número possível de convidados.

Todos os dias a Amazônia nos dava uma lição e me ajudava a compreender a extensão e a grandeza do Brasil e dos brasileiros. Numa ocasião, em 1954, pousamos no Rio Negro, na fronteira tríplice com a Colômbia e a Venezuela. Estávamos longe de tudo, inclusive de qualquer meio de comunicação.

Pouco depois, retornei à base para reabastecer e recebi um telegrama de minha mulher, que estava em São Paulo, na casa dos pais: "Nasceu

nosso filho, Arnaldo, 3,180 quilos. Tudo bem. Beijos. Therezinha." Agora, eu era pai de um garoto.

Premonição

EM 1955, transferido para o Rio de Janeiro, fui designado para voar no Correio Aéreo Nacional (CAN), que era, na época, uma unidade de muito prestígio da FAB. Utilizando os famosos Douglas DC-3, remanescentes da 2ª Guerra Mundial, operava em todo o território nacional e também na América do Sul.

Durante o processo de transferência, reencontrei Zico, que já estava voando com os Gloster Meteor — jatos de combate equipados com ruidosos motores Rolls-Royce. Embora considerados modernos, esses aviões, na verdade, mostravam-se difíceis de operar. Eram velozes, mas, como tinham asas muito pequenas, aproximavam-se para o pouso com uma velocidade alta demais. Ainda assim, Zico estava entusiasmado por pilotá-los.

Solteiro inveterado, ele ocupava o mesmo apartamento de um quarto em Copacabana, onde passávamos os fins de semana nos últimos meses do curso da Escola de Aeronáutica. Aproveitamos para pôr a conversa em dia. Falei das imensidões amazônicas e ele, cheio de energia, contou-me como se tornara piloto de caça, maior galardão que a FAB pode oferecer a um profissional de vôo.

Falou dos instrutores, dos colegas e, mais do que tudo, dos Gloster Meteor, que o entusiasmavam.

Numa das noites, a conversa resvalou para o grande número de colegas que tinham morrido, vítimas de acidentes aéreos. Nós tentávamos descobrir qual o motivo de termos perdido tantos amigos. Nessa hora, Zico disse: "Sempre acreditamos que os acidentes fatais só acontecem com 'os outros'. Não conosco! Pois é. Recentemente eu sonhei, com espantosa clareza, que um de nós estava levando o outro para Bauru, morto."

Desconversei, assustado e, principalmente, preocupado. As palavras de Zico ficaram na minha cabeça.

Cumpria-se assim a profecia: um de nós levaria o outro à sua última morada.

Alguns dias depois, numa folga, voei para São Paulo, onde estava Therezinha. Quando chegava à casa de meu sogro, ela me esperava no portão, aflita. Não tive dúvidas. Zico tinha morrido.

Meu amigo inseparável sempre me parecera indestrutível, com sua alegria e vivacidade. De repente, fiquei sem seu sorriso caloroso e, sobretudo, sem nossos sonhos, que só pareciam possíveis se os realizássemos juntos. Aparentemente, num vôo de instrução num Gloster Meteor TF-7, a capota de plástico que cobre a cabine do piloto se abriu, por motivos desconhecidos, na reta final para o pouso. Meu amigo não teve

tempo de controlar o aparelho, que entrou em parafuso e se chocou contra o solo.

Nossa amizade era conhecida na FAB. Por isso, fui avisado de que o avião que transportaria seu corpo à nossa cidade natal pousaria em São Paulo para me apanhar. Cumpria-se assim a profecia de Zico: um de nós levaria o outro à sua última morada.

Para reagir à perda de meu amigo, dediquei-me a fundo ao trabalho e à minha família, que aumentava. Em 1956, nascia minha filha Ana Maria.

OS PILOTOS PROFISSIONAIS precisam passar por provas escritas e testes de vôo para renovar ou aumentar suas

qualificações. Essa rotina me levou a reviver o sonho de construir aviões, amortecido pela perda de Zico.

Na madrugada de 20 de maio de 1958, eu já estava na cama, no dormitório da Base Aérea do Galeão, onde fora renovar meus cartões de vôo. Fui acordado pelo major Coelho de Souza, um amigo que servira comigo em Belém. Constrangido, Coelho explicou que também precisava renovar seus cartões de vôo. No dia seguinte, ele voltaria a São José dos Campos, onde estudava engenharia eletrônica no Instituto Tecnológico da Aeronáutica (ITA). Tinha conseguido um avião disponível e a papelada necessária. Só lhe falta-

va um instrutor, e era aí que eu entrava no esquema.

Na mesma hora concordei e me vesti. Decolamos por volta das 3 horas. Enquanto seguíamos os procedimentos de voo rotineiros, eu perguntava a Coelho sobre o curso no qual ele estava matriculado. O que para mim era inicialmente mera curiosidade foi começando a se tornar um sério interesse. Então Coelho me surpreendeu: disse que eu preenchia todas as condições para concorrer a uma vaga no ITA. Se aprovado, teria direito a uma bolsa integral e em cinco anos me tornaria engenheiro aeronáutico.

O surgimento dessa oportunidade tão pouco tempo depois da morte de Zico me fez imaginar se ele não estaria de alguma forma interferindo.

Não pude mais dormir. No dia seguinte, logo cedo, voei para São Paulo. Lembro-me de que, quando vi a pista do Aeródromo de Cumbica – onde se situa a Base Aérea –, já nos últimos metros antes do pouso, pensei: *Depois que as rodas deste avião tocarem o solo, vou dirigir todos os meus esforços para conseguir entrar no ITA. Serei engenheiro!*

Batismo de fogo

CONSEGUI ser aprovado e, quando ingressei no ITA – parte do Centro Técnico Aeroespacial (CTA) de São José dos Campos –, estava determinado a ter sucesso. Os idealizadores do institu-

to acreditavam que, para a criação e o desenvolvimento de uma indústria aeronáutica no país, seria necessária uma escola de alto nível. Foi então firmado um convênio com o Instituto de Tecnologia de Massachusetts, dos Estados Unidos, a fim de habilitar o ITA a formar engenheiros aeronáuticos.

Tive de estudar muito para competir com os mais jovens e passar nos duríssimos exames. Quase ao fim do curso, assumi um projeto ambicioso, a última etapa antes da obtenção do diploma. Eu queria instalar tanques de combustível na ponta das asas do North American T-6, avião de treinamento de fabricação americana.

Esse avião era então usado pela FAB para formação e treinamento dos pilotos militares. Embora gostassem da aeronave, os pilotos reclamavam da capacidade reduzida de armazenamento de combustível, cuja autonomia de voo era de apenas três horas.

Meu orientador não estava convencido de que eu seria capaz de terminar o projeto a tempo, mas suas dúvidas apenas fizeram aumentar minha determinação.

Trabalhei muito e concluí os cálculos e os desenhos de fabricação. Na busca de solução para a manufatura, tive ajuda no Parque de Aeronáutica do Galeão. Cederam-me as chapas de alumínio aeronáutico de que eu precisava e uns velhos moldes de madeira que se adequavam a meu projeto, e encontrei um exce-

lente artífice para fazer as soldas necessárias.

Por fim, um velho amigo da Escola de Aeronáutica dos Afonsos, major Hugo de Oliveira Piva, então chefe do Departamento de Aeronaves (PAR) do CTA, autorizou-me a instalar os tanques num T-6 da Divisão de Vôo.

O avião ficou pronto, e bonito. Após os testes de terra, afinal fiz o primeiro vôo. Constatei, com orgulho, que as qualidades de vôo da aeronave haviam melhorado e o sistema de abastecimento funcionava perfeitamente.

Fiquei feliz quando Piva resolveu, ele mesmo, testar o avião. Mas,

Sem se importar com o peso extra, Piva fazia 'loopings'. Eu mal respirava.

quase de imediato, ele me deu um susto. Do solo, vi o louco ganhar altura rapidamente e começar a fazer todas as manobras e acrobacias do seu vasto repertório.

Sem se importar com os tanques nas asas, fazia *loopings* e outras manobras que exigiam grandes acelerações, imprimindo altas velocidades. Eu mal respirava. Se um dos tanques se soltasse, a assimetria derrubaria o avião. Felizmente meu amigo pousou a salvo. Quando desceu do avião, disse-me, com naturalidade: "Os novos tanques estão ótimos!"

Meu coração demorou para voltar ao normal. Realmente, aquele vôo de teste foi meu batismo como engenheiro aeronáutico.

Encontro afortunado

LOGO DEPOIS de formado, em 1963, comecei a trabalhar no próprio CTA, no Departamento de Aeronaves do Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento, a convite de Piva. O Departamento estava engajado em projetos de um revolucionário helicóptero, o Beija-Flor, e de um avião híbrido, o Convertiplano, capaz de decolar verticalmente. Entretanto, nenhuma das duas iniciativas ia bem.

As críticas ao PAR eram gerais e a escassez de recursos era implacável. Logo nos meus primeiros dias de

trabalho, após a formatura, entendi que novos rumos deveriam ser procurados.

Foi nesse contexto de pouca credibilidade que chegamos a 1964, quando o Brasil se viu em meio a uma complexa convulsão política. Tudo contribuiu para que o nosso departamento passasse a enfrentar uma lista de dificuldades. E, quando Piva foi estudar nos Estados Unidos, coube-me a difícil missão de assumir a direção da unidade.

Apesar de algumas preocupações inevitáveis, acreditei que o cargo me abriria caminho para projetar e construir um avião de transporte aéreo regional. Essa máquina representaria um papel importante na

criação do programa de desenvolvimento de uma indústria aeronáutica brasileira realmente competitiva.

Mas só um ano depois o sonho começou a tomar forma. Um dia, eu estava em casa, quando o telefone tocou por volta das 21 horas. Era o fundador da Indústria Aeronáutica Neiva, José Carlos Neiva. Perguntou-me se eu poderia receber para uma conversa o conhecido construtor de aviões Max Holste, que retornaria a Paris no dia seguinte. Eles chegaram uma hora depois.

Max, que tinha deixado a França dois anos antes e no momento morava no Marrocos, era um homem baixo, atarracado, de pele avermelhada e cabelos começando a embranquecer. Mostrava determinação e competência, mas nenhuma simpatia. Após algumas tentativas sem sucesso no Marrocos, ele decidira voltar a atenção para a América do Sul.

José Carlos conhecera Max ao estagiar em sua fábrica, e agora o francês acreditava que a empresa Neiva poderia ajudá-lo a participar do desenvolvimento da indústria aeronáutica no Brasil. Mas José Carlos achava que o CTA precisava assumir a iniciativa. Por isso me procurara.

Conversamos sobre a produção no Brasil de um avião de transporte que Max desejava fosse um dos modelos já fabricados na França. Mencionei que estava convencido de que uma nova aeronave, destinada ao transporte aéreo regional, faria sentido. Max concordou e se disse capaz de liderar uma equipe para desenvolver

Realização –

A equipe que desenvolveu o projeto do Bandeirante se reúne no dia do teste de vôo.



tal aparelho, segundo as linhas básicas que acabava de lhe descrever.

Hesitante, mencionei a idéia de colocá-lo trabalhando dentro do PAR a fim de desenvolver esse projeto. Max entusiasmou-se. Disse-me que começara do nada na França e produzira muitos aparelhos que voavam com as cores da Força Aérea Francesa, em diferentes países do mundo.

Receoso do passo que sugeria ao francês, mencionei os possíveis obs-



táculos que enfrentaríamos. Senti que tudo o que eu dizia não fazia o menor sentido para Max. E ele anunciou que voltaria em dois meses. Era o tempo, segundo ele, que teríamos para conseguir autorizações e recursos.

Quando saíram, fiquei pensando no que tinha feito. Estava preocupado com o compromisso assumido e não sabia por onde começar. Fui dormir alheio ao fato de que, naquela noite, o

avião Bandeirante e sua fabricante, a Embraer, começavam a ser gerados.

Novo começo

NA ÉPOCA da conversa com Max Holste, um novo diretor-geral muito firme, o oficial-general da FAB brigadeiro Henrique de Castro Neves, estava assumindo o comando do CTA. Nu-

Algo me dizia que o avião um dia ia voar. Eu acreditava que Zico me ajudaria.

ma visita, verificou o pequeno volume de trabalho no PAR e decretou: “Este departamento não serve para nada. Vamos fechá-lo.”

Desaparecer não estava em nossos planos. Uma das tarefas do departamento era a homologação de aeronaves e de seus equipamentos. Isso justificava a sua existência. Chamei meu pessoal para discutir a ordem recebida e o que faríamos. Isso já era uma ousadia, pois militares não podem questionar ordens. Mas, impulsionado pelo entusiasmo e pelas conversas com Max Holste, eu não tinha muita escolha. E mais, o francês estava prestes a voltar ao Brasil!

Na época, o Ministério da Aeronáutica tinha um plano: substituir os motores dos velhos aviões T-6 para fazê-los trabalhar por mais algum tempo. Consegui que Max fosse contratado para trabalhar em nosso departamento, a fim de desenvolver o projeto de substituição dos motores dos T-6. Estávamos salvos.

Só não contávamos com a reação do francês: “*Je dis non! Pas de bricolage! Je suis un avionneur!*” (Eu digo não! Nada de arranjos! Eu sou um fabricante de aviões!)

Após acaloradas discussões, prometemos a Max que ele se dedicaria ao novo avião. Seria apenas consultor da equipe que trabalharia no motor. Por fim, conseguimos con-

vencê-lo. E nunca mais se falou em fechar o PAR.

Mas ainda precisávamos de aprovação para desenvolver nosso pequeno avião de transporte. Preparamos a papelada e a enviamos à direção do CTA para encaminhamento ao Estado-Maior da Aeronáutica.

Chegamos a convencer alguns escalões inferiores, mas, quando a papelada foi remetida aos níveis superiores, tivemos de refazer toda a documentação. O projeto foi transformado e, bem ao gosto da burocracia, ganhou uma designação e uma sigla, a de IPD-6504. Novos dados foram acrescentados e, enfim, a proposta foi encaminhada à apreciação do ministro da Aeronáutica Eduardo Gomes.

Eu continuava meu trabalho em São José dos Campos, preparando tudo para a chegada de Max, selecionando pessoal e me debatendo com restrições orçamentárias. Mas tudo ficou em suspenso depois que o ministro negou autorização para o projeto.

Ele disse que as iniciativas do CTA tinham sido uma série de fracassos, inclusive o Convertiplano e o Beija-Flor. Isso mexeu com nossos brios! Em resposta, apresentamos uma proposta heróica: o projeto IPD-6504 não exigiria recursos adicionais – usaria as verbas existentes e serviria para treinamento de pessoal.

O ministro aceitou a idéia e, final-

mente, em 26 de junho de 1965, o CTA foi autorizado a dar início ao projeto. A alegria foi tamanha que nem nos lembramos de que o empreendimento deveria ser desenvolvido “sem custos extras”. Na realidade, acreditávamos que, no futuro, conseguiríamos resolver os impasses.

Embora me sentisse esmagado pela responsabilidade, no íntimo algo me dizia que nosso avião um dia voaria. Achava que, onde quer que estivesse, Zico me ajudaria.

O Bandeirante

LOGO O PROJETO começou a ser comentado dentro do CTA. Percebi que nosso pequeno grupo e nossas idéias eram alvos de muita desconfiança.

Um dia, uma turma de oficiais, alunos da Escola de Aperfeiçoamento, foi levada a uma visita ao PAR. Alguns minutos antes, desabara um violento temporal. Para nosso azar, uma árvore caíra sobre o telhado da sala de desenhos e abriu um enorme buraco, pelo qual entrou muita água, molhando os desenhos do projeto IPD-6504.

O aguaceiro terminou e os alunos chegaram. Seguindo minha prática habitual, comecei a falar, empolgado, sobre o instituto e o projeto. Enquanto eu falava, os técnicos enxugavam desajeitadamente os desenhos.

Terminada a visita, acompanhei os oficiais à saída. Quando me despedia, um deles virou-se para mim e

disse, em tom sarcástico: “Até logo, Santos Dumont!”

Naquele momento senti como seria difícil convencer todos de que o Brasil poderia fabricar aviões e se tornar um produtor de respeito internacional.

Enfim Max Holste chegou, trazendo uma enorme papelada e muitas exigências. A mais complicada foi a importação de um reluzente Mercedes vermelho, que marcaria época em São José dos Campos.

Apesar dessas idiosincrasias, agora podíamos enfim contar com alguém que sabia o que fazer. Max, o “construtor de aviões” (como exigia ser chamado), rapidamente montou seu escritório e distribuiu as tarefas. Tinha habilidade em trabalhar com poucos recursos, mas vivia se queixando da falta de infra-estrutura industrial no país.

Respondíamos que nossa meta era trabalhar exatamente para corrigir esse problema. Eu costumava provocá-lo, dizendo: “No Brasil, o caminho mais curto entre dois pontos jamais é uma linha reta.” Ele me olhava perplexo. Não sei se entendia, mas sofria as conseqüências diretamente.

EM 1965, não eram muitos os aeroportos brasileiros que tinham condições de operar aviões de grande porte. Se pretendíamos atender comunidades menores, com pistas de terra, a aeronave precisaria ser robusta. Os motores teriam de apresentar grande tração, a fim de decolar após uma corrida curta. A modernidade era essen-

A cada peça que se unia à estrutura, fazíamos uma festa. Estava ficando bom.

cial em cada detalhe, para dar credibilidade ao projeto.

O avião tomava forma na prancheta, mas ainda nos faltava um nome. O brigadeiro Paulo Victor, entusiasta do nosso projeto, chegou com uma sugestão que evocava o pioneirismo do que estávamos fazendo – pôr no ar um aparelho complexo, de concepção inteiramente nacional, num esforço semelhante aos membros das expedições coloniais exploratórias brasileiras: Bandeirante. A aceitação foi imediata.

Prosseguíamos com o trabalho. Os diferentes sistemas – navegação, pneumática, hidráulica, etc. – consumiam horas de exaustivas discussões. Muitos itens começaram a ser produzidos localmente, por empresas também cada vez mais entusiasmadas com a idéia de se fabricarem aviões de transporte no Brasil.

No início de 1967, começamos a cortar as chapas do Bandeirante. Por incrível que pareça, não dispúnhamos de prensas. Portanto, o velho martelo manual era usado para modelar o alumínio da superfície externa do avião. As chapas eram colocadas sobre os moldes de madeira e marteladas até que tomassem os formatos desejados. O resultado era razoavelmente preciso.

A cada peça que se unia à estrutura, fazíamos uma festa. Estava começando a ficar bom. Para motivar

o pessoal, pensamos em marcar a data do primeiro vôo.

Max reagiu com veemência, pois achava arriscado demais. Nossa equipe era pequena e inexperiente, e os recursos, limitados. Lembrou-nos de que, em outros países, ninguém marcava data para primeiros vôos de protótipos, muito menos na presença de autoridades e da imprensa.

Hoje vemos que ele tinha razão. Mas o Bandeirante não era um avião qualquer. Representava o enorme desafio que havíamos aceitado, e estávamos confiantes de que voaria. Não cedemos aos protestos de Max. Como símbolo da nossa determinação, fizemos uma placa para iniciar a contagem regressiva. Em 27 de outubro de 1968, um domingo, o Bandeirante teria de voar.

A decolagem

EM JANEIRO de 1968 estávamos, é claro, com o cronograma atrasado. Mas, quando as asas foram fixadas e o esqueleto do Bandeirante tomou sua forma definitiva, nosso ânimo redobrou. Enviamos dois pilotos a um centro de ensaios de vôo na França, a fim de prepará-los para pilotar o protótipo.

O tempo corria. Os estrangeiros que vinham acompanhar as instalações dos componentes importados se

O dia D – O Bandeirante decola em seu primeiro vôo oficial: 27 de outubro de 1968.



acotovelavam com os brasileiros no interior do protótipo, trabalhando nas horas mais improváveis.

Na madrugada de 17 de outubro, com a placa da contagem regressiva mostrando apenas um algarismo, os motores do Bandeirante roncaram pela primeira vez. Foi um momento mágico!

Marcamos um vôo preliminar para 22 de outubro. No dia 20, um de nossos melhores montadores, Jorge *Papai*, completou a instalação das portas do trem de pouso. Terminado o serviço, o Bandeirante foi rebocado até a pista, onde taxiaria pela primeira vez. Mas um degrau semi-acabado da pista em construção prendeu-se à roda do nariz, forçando seu recolhimento. A frente do avião foi ao chão. *Papai*, desolado, sentou-se no chão e chorou.

Apesar do susto e da tristeza, a equipe rapidamente iniciou os reparos necessários, que não eram tão extensos como pareceram a princípio. Max Holste balançava a cabeça: “*Mon Dieu! Incroyable!* Esse avião não vai ficar pronto!” Mesmo sem a aprovação de Max, decidimos ir em frente com o vôo de teste.

Depois da forte chuva do dia 22, quando o protótipo saiu do hangar e foi rebocado até a pista, toda a equipe do CTA, ao lado de parentes, reuniu-se para vê-lo.

Na sua primeira corrida no solo, o Bandeirante chegou a 60 nós (110 km/h) e freou com eficiência antes do fim da pista. Então, os pilotos – o major José Mariotto Ferreira e o engenheiro Michel Cury – sentiram-se seguros e pediram permissão para



Visão panorâmica – Em 1969, às vésperas da criação da Embraer, o protótipo do Bandeirante sobrevoa o Rio de Janeiro.

decolar. Autorizados, alinharam o Bandeirante no início da pista. Os motores foram acelerados e todos prenderam a respiração.

A corrida foi curta e, a um pequeno comando, nosso avião saltou para o ar, apontou suavemente o nariz para o céu e elevou-se do solo. Estava voando. Levantamos as mãos e nos abraçamos. Max, sempre receoso, finalmente abriu um grande sorriso.

Depois de várias manobras no ar, vimos o Bandeirante surgir alinhado à pista, com o trem de pouso baixado. Foi então que notei algo estranho. A oscilação era muito grande; parecia difícil manter o avião nivelado.

A aeronave reagia mal a cada comando de descida e chegou mesmo a corcovear. Mas, graças à habilidade de Mariotto, a máquina tocou o solo em segurança.

Ficamos apreensivos. No entanto,

muito se tinha a fazer até o vôo oficial programado, cinco dias depois. Felizmente, constatamos que o problema era uma questão de aerodinâmica, que foi possível corrigir em dois dias. Pusemo-nos, então, a nos preparar para a apresentação oficial.

No dia 27 de outubro, sob um sol fortíssimo, as portas do hangar se abriram ao som da banda do CTA e o Bandeirante foi puxado para fora. A equipe de vôo marchava ao lado. Era o momento do coroamento de três anos de esforços.

Pelos alto-falantes, um locutor narrava as etapas do vôo: decolagem perfeita, uma curva suave para a direita e a manobra que fez o avião passar diante de todos, em baixa altitude e velocidade de cruzeiro. O Bandeirante estava no ar.

No dia seguinte, tudo havia mudado. O Brasil tinha o seu avião. Passáramos do mundo técnico para o dos negócios, e tínhamos de nos preparar para lutar pela fabricação em série do Bandeirante.

Correndo riscos

PARA CONQUISTAR apoio, fazíamos demonstrações e transportávamos passageiros. Sem que os testes estivessem completos, essa era uma atitude obviamente irregular e acontecia sob os veementes protestos de Max.

O francês tinha razão em suas objeções, mas estávamos dispostos a correr riscos para garantir o êxito do

programa. Em uma de nossas demonstrações, a pedido do ministro da Aeronáutica, levamos o Bandeirante a Brasília. O ministro, no auge de seu entusiasmo, convidou o presidente da República para voar, sob os protestos e horror das equipes de segurança. O presidente Costa e Silva ignorou seus assessores e embarcou.

Eu mesmo pilotei o avião e levei o presidente naquele vôo, que repercutiu em toda a imprensa do país. Felizmente, tudo correu bem. Quando soube do feito, Max quase morreu: “São uns doidos! Colocam o presidente a bordo de um protótipo. Não estou lidando com pessoas sensatas.”

Notava-se que o francês andava cansado, reclamando que nunca tinha ficado tanto tempo apenas cuidando de protótipos. Um dia, entrou em meu escritório, quase gritando:

– Vocês me prometeram infraestrutura industrial e, após três anos, tenho uma equipe de amadores.

Era o discurso de sempre. Mas, nesse dia, Max passou dos limites. Virei-me para ele e disse:

– Certo, Max! Você não acredita que estamos fazendo o máximo para ir em frente. Se quiser ir embora, estou de acordo.

Os outros diretores e eu, todos na faixa de 30 anos, tínhamos aprendido muito com o grande construtor de aviões. Mas, naquele momento, não tive dúvidas sobre nossa capacidade de manter o projeto em curso. Max decidiu partir e prosseguimos sem ele. Estávamos em 1969.

Desolado, descendi e disse: 'Deus limitou a inteligência, mas não a burrice!'

Sabíamos que, para produzir o Bandeirante, precisávamos de uma fábrica de gestão privada. Para convencer os empresários, fazíamos apresentações diante de platéias atentas, porém céticas. Numa dessas noites, após uma animada descrição do projeto, fui interrompido pelo presidente de uma fábrica de motores a *diesel*. Com o carregado sotaque alemão, ele atacou: "Se o *senhorrr* pensa que *famos facerrr infestimentos* em aviões fabricados no Brasil, o *senhorrr* está redondamente enganado."

Ele tocara no ponto-chave. Ninguém acreditava que tivéssemos *know-how* e competência para um empreendimento daquele porte.

Retornamos a São José dos Campos com uma nova estratégia: criar uma empresa, sim, mas inicialmente capitalizada pela União Federal.

Uma quase conspiração deu o impulso de que precisávamos. Eu recebi do Ministério da Aeronáutica a missão de ir à Europa, numa delegação, avaliar aviões de combate supersônicos para equipar o novo Sistema de Defesa Aérea brasileiro. Em Londres, acrescentamos aos pedidos propostas para se fabricarem no Brasil, sob licença, aviões de treinamento.

A criação de uma linha de produção para essas aeronaves, incluindo o Bandeirante, poderia ser o sufi-

ciente para dar partida na nossa sonhada fábrica.

Voltamos para o Brasil e conseguimos o apoio do ministro da Aeronáutica. Só faltava convencer o restante do governo. Com a aprovação do presidente da República, ainda entusiasmado com o seu vôo, foi marcada uma reunião com alguns ministros. Tinha chegado a hora da verdade.

A Embraer

EM 26 DE JUNHO de 1969, ao fim da reunião, o ministro da Fazenda, Antônio Delfim Netto, acabou por acreditar na possibilidade do desenvolvimento de um novo segmento industrial. Num dos cantos da sala, de forma irreverente, ele exclamou: "É possível que essa porcaria funcione mesmo!" Estávamos quase lá.

Em agosto de 1969, fomos convocados por Delfim Netto para finalizar o acordo que nos permitiria dar início à fábrica, em São José dos Campos. Foi quando o nome da empresa surgiu pela primeira vez. Escolhemos Embraer: Empresa Brasileira de Aeronáutica.

Numa viagem de demonstração a Campo Grande, encontramos uma multidão nos esperando. Ficamos entusiasmados. Decolamos, fizemos

algumas passagens baixas sobre as pessoas e nos aproximamos para o pouso. Quando tocamos o solo, constatei, horrorizado, que tínhamos esquecido de baixar o trem de pouso. Pousamos de barriga no solo, o que, naquele momento, foi realmente um desastre.

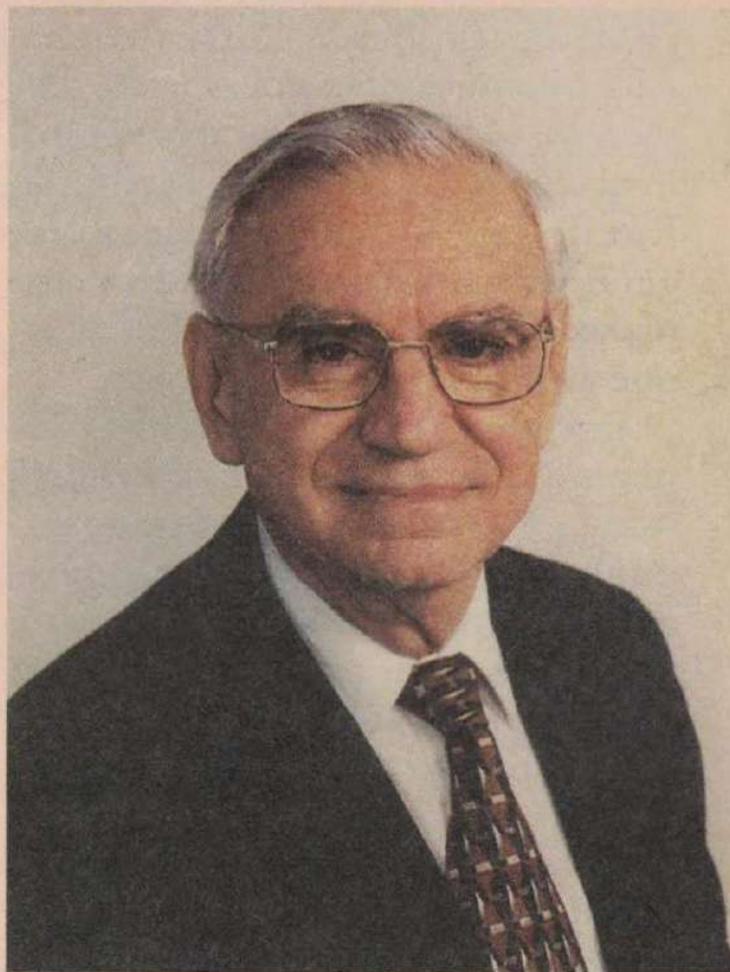
Desolado, desci e me encostei na asa, que tocava a pista. Quando os outros chegaram, eu disse: “Deus limitou a inteligência, mas não a burrice!”

Os danos acabaram sendo pequenos e, dois dias depois, já quase esquecido do episódio, voei para São José dos Campos. Quando pousamos, com grande frustração, vi que ninguém nos esperava. Taxiei para o hangar e desliguei os motores. Quase instantaneamente a porta do hangar se abriu e uma banda, acompanhada de funcionários do CTA, entre eles o brigadeiro Paulo Victor, saiu alegremente, portando uma enorme faixa: “Foi criada a Embraer!”

O presidente da República assinara o decreto determinando a criação da empresa. Depois de quatro anos, nosso esforço era recompensado.

No entanto, o trabalho não podia esmorecer. A FAB, após extensos estudos, decidiu que o avião de treinamento a ser fabricado sob licença pela Embraer seria o MB-326G, da companhia italiana Macchi.

Mas, para que tudo pudesse ser formalizado, a Embraer precisava ser constituída como empresa. Numas das viagens que costumava fazer



Mudança de rumo – ‘De repente, éramos empresários’, diz Ozires.

a Brasília, encontrei o ministro da Aeronáutica, Márcio de Souza Mello. Sem me cumprimentar, ele foi logo dizendo: “Você vai ser o presidente da Embraer.” Ameacei protestar, mas fui interrompido: “Menino! Você tem me dado muito trabalho. Assunto decidido.”

Eu nada entendia de administração. Era um oficial voador da FAB. Ia precisar da ajuda de alguém experiente e, assim, consegui que Aldo Baptista Franco, funcionário do Ministério da Fazenda, fosse nomeado presidente, enquanto a mim cabia o cargo de diretor-superintendente.

Foi assim que, às 14 horas do dia

29 de dezembro de 1969, a equipe da Embraer estava novamente reunida no gabinete do incansável ministro Márcio de Souza Mello, no Rio de Janeiro, para a assembléia geral de constituição da nova empresa. Foi algo simples, mas inescusável.

Era uma sensação estranha. Tínhamos finalmente realizado nosso sonho, e agora a realidade nos impunha uma grande responsabilidade. De um momento para outro, havíamos nos transformado em empresários. Não tivéramos tempo de nos preparar. Mas era hora de avançar.

Nosso Bandeirante protótipo, exibindo as cores da FAB, esperava-nos no Aeroporto Santos Dumont, sob o tórrido sol do verão carioca. Acomodei-me no assento do piloto. Dei

partida no motor, apliquei potência e o avião começou sua corrida. Momentos depois, ganhávamos altitude. Olhando a paisagem através do pára-brisa, pensei: *Os problemas que temos são tão imensos quanto esse horizonte. Para resolvê-los, temos de saber em que direção caminhar.*

Ozires Silva, que dirigiu a Embraer até 1986, deixou a empresa para assumir a presidência da Petrobras e, mais tarde, o Ministério da Infra-Estrutura. Em 1991, retornou à direção da empresa, quando comandou seu processo de privatização. No início de 2002, as vendas médias anuais da Embraer já haviam superado US\$ 2 bilhões e, de suas linhas de produção, haviam saído mais de 5 mil aviões, que voam em pelo menos 26 países, com as cores de centenas de companhias aéreas.

NA ERA DA INFORMÁTICA



Você sabe que entrou definitivamente na era dos computadores quando:

- Tem uma lista de 15 números de telefones e nove endereços eletrônicos para localizar os quatro membros de sua família.
- Manda um *e-mail* para o seu filho, que está no quarto, avisando que o jantar está pronto, e ele responde com outro *e-mail*, perguntando: “O que tem para o jantar?”
- Bate papo várias vezes por dia com um estranho no outro lado do mundo, mas passou o ano inteiro sem falar com seu vizinho de porta.
- Sua mãe pede arquivos *jpeg* do seu filho recém-nascido para fazer um protetor de tela.
- Pára o carro na frente do seu portão e usa o celular para saber se tem alguém em casa.

—MAHREEN MAHMUD, Paquistão