



BANDEIRANTE. Ozires Silva em primeiro plano diante do Bandeirante nos anos 60. Ao lado, a construção da aeronave.



Divulgação/Embraer



Divulgação/Embraer

PROJETO TIME LIDERADO PELO ENGENHEIRO OZIRES SILVA CONTOU COM APOIO DE CONSTRUTOR FRANCÊS PARA CRIAR O BANDEIRANTE

ESTRUTURA E EXPERIÊNCIA FAZEM AVIÃO DECOLAR

Três fatores foram fundamentais para criação do Bandeirante: infraestrutura em S. José, experiência internacional e assistência do Ministério da Aeronáutica

No começo de 1965, visitava o Brasil o engenheiro francês Max Holste, famoso construtor de aviões.

Ele foi procurado por Ozires Silva, na época com 34 anos e há três formado pelo ITA (Instituto Tecnológico de Aeronáutica), então diretor do IPD (Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento) órgão do então CTA, hoje DCTA (Departamento de Ciência e Tecnologia Aeroespacial), em São José.

Ozires contou a Holste seus planos de construir um avião bimotor nacional.

O francês quis saber das reais chances do CTA no projeto, pois desconfiava na capacidade industrial brasileira.

Holste chegou a propor que se produzisse um bimotor criado por ele, mas acabou se engajando no projeto brasileiro. Formou-se, então, um time de alto gabarito ao redor do sonho de levantar as asas do Brasil.

O grupo analisou alguns aviões que poderiam ser montados no país, como por exemplo o F-27 da Fokker, o Hawker Siddeley HS-748, o Dart Herald e o Convair 580. Todos foram considerados grandes e complexos demais para a capacidade industrial brasileira.

A solução seria criar um modelo intermediário. A concepção é submetida ao Ministério da Aeronáutica e, em 15 de junho de 1965, o projeto é aprovado. Nascia o bimotor IPD-6504, de concepção simples: turboélice, metálico, asa baixa, trem triciclo, com peso máximo de decolagem de cerca de 4.500 quilos e equipado com dois motores.

Aos poucos foram surgindo os especialistas para desenvolver o avião. Foram necessários mais de 10 mil desenhos, 260 mil homens-hora e a ajuda do computador eletrônico do ITA para construir o Bandei-

rante, como o avião passou a ser chamado.

O sonho saiu do papel em três anos, metade do tempo esperado para esse tipo de projeto. “O Bandeirante começa a ter movimentos, a reagir, a viver. É uma viagem de descobrimento”, afirmaram os engenheiros do projeto, em um vídeo produzido na época.

DECOLAGEM.

Na manhã cinzenta e chuvosa de 22 de outubro de 1968, há 50 anos, para uma “torcida” de engenheiros e militares, o primeiro protótipo do Bandeirante decola da pista de terra batida do aeroporto de São José dos Campos para o primeiro voo oficial de demonstração.

Quatro dias depois outro voo para ministros, autoridades e um público de 15 mil pessoas.

“Não dá para descrever a emoção”, conta Ozires. ■



Divulgação/Embraer

Trabalho. Funcionários desenhando a aeronave

DECOLAGEM

Com Bandeirante no DNA, Embraer transforma-se na 3ª maior do mundo

PRODUÇÃO. A decolagem do Bandeirante levou junto a Embraer, criada pelo governo militar brasileiro em 1969 para produzir o avião. O primeiro presidente foi Ozires Silva, que comandou a estatal até 1986. A fabricante foi privatizada em 1994. O primeiro contrato foi para produzir 80 Bandeirantes para a FAB (Força Aérea Brasileira). As entregas começaram a partir de 1973.

A partir daí, o Bandeirante permaneceria em produção por 18 anos, sendo construído em mais de 20 versões. A linha de produção foi encerrada no final de 1991, sendo que a última unidade foi entregue ao governo do Amazonas, em 1995. No total, foram fabricadas 498 aeronaves, sendo 253 para o Brasil e 245 vendidas para o exterior, a clientes civis e militares de 36 países.

“Nunca imaginaria que daquele nosso projeto pioneiro nasceria a terceira maior fabricante de aviões do mundo”, diz Ozires Silva.

Há um ano, a Embraer batizou com o nome dele um dos protótipos do moderno E190-E2. ■

260

MIL

Homens-hora de trabalho foram empenhados na construção do Bandeirante, que fez nascer a Embraer