A VIABILIZAÇÃO DA INDÚSTRIA DE ASA ROTATIVA NO BRASIL – A Marinha e os 35 anos da Helibras*

"Aqueles que não lembram o passado estão condenados a repeti-lo"

George Santayana

PEDRO AUGUSTO BITTENCOURT **LYNCH****
Capitão de Mar e Guerra (Refº)

SUMÁRIO

Helibras, um pouco do passado e do presente
1972 – Embraer, Coronel Ozires e o Gazelle, o projeto que não deu certo
1979 – Helibras, Esquilo HB-350, o projeto que deu certo!

HELIBRAS, UM POUCO DO PASSADO E DO PRESENTE

A Helibras foi fundada em 1978, por meio da participação acionária do estado de Minas Gerais e da Aerospatialle (hoje Eurocopter). Em fevereiro de 1979, iniciou suas atividades a partir da assinatura de um contrato com a Marinha para o fornecimento de seis helicópteros Esquilo HB-350 B. Naquela ocasião, a Helibras ainda estava instalada provisoriamente no hangar X-10 do Centro Tecnológico da Aeronáutica (CTA), em São José dos Campos (SP), sendo posteriormente transferida para sua atual sede em Itajubá (MG) – o mesmo hangar X-10 que serviu de berço para o primeiro avião Bandeirante, produzido pela Embraer.

Trinta e cinco anos depois, com 700 helicópteros produzidos, assistimos emocionados à inauguração das suas novas linhas de montagem, destinadas à fabricação de

* Adaptado pelo autor de capítulos selecionados de seu livro *O Voo do Falcão Cinza*.

** Aviador Naval pela MB e pela US Navy, Instrutor de Voo, comandou o HU-1, possui 3.500 horas de voo, delegado da Marinha e chefe da Comissão de Recebimento dos primeiros seis He Esquilo 350 HB na Helibras, autor do livro *O Voo do Falcão Cinza*, Premio Revista Maritima Brasileira de 2004. Na Iniciativa privada desde 1985, preside o Grupo Simtech que representa no Brasil a Lockheed Martin, a ITT, a Barco e a MBDA entre outras empresas internacionais de Defesa.

50 helicópteros EC 725 biturbina, de última geração, sendo dois para a Presidência da República e 48 para as Forças Armadas brasileiras. Desse total de aeronaves, 16 unidades serão destinadas à Marinha, sendo oito configuradas para lançamento dos modernos mísseis ar-superfície Exocet AM 39 block 2. Ademais, no âmbito do Projeto H-XBR do Ministério da Defesa, este contrato proporcionará, além da transferência de sofisticada tecnologia, ampla participação da cadeia industrial brasileira, por meio da criação de 750 empregos diretos e 3 mil indiretos.

Este empreendimento, de cerca de 500 milhões de euros, só foi possível graças ao apoio do governo e ao esforço de brasileiros e franceses que, com persistência e coragem, souberam superar desafios e agregar conhecimentos e experiência profissional, transformando uma iniciativa ousada em um empreendimento amplamente bem-sucedido. Neste esforço conjunto, ao longo destes 35 anos, merecem ser lembrados o então ministro da Marinha, Geraldo Henning, e o então diretor de Aeronáutica da Marinha, Vice-Almirante José Maria do Amaral Oliveira, cujo empenho e apoio foram decisivos para a fundação e a implementação da Helibras. No âmbito da empresa, além dos seus funcionários, não podemos deixar de realçar, entre outros, o vice-presidente Mauad; os gerentes Comandante Ayres (Águia Púrpura), Coronel Roxo e Sras. Ester e Lucilene; os ex-presidentes Nivaldo Alves, Jean Raquin e Jean Noel Hardy; e o seu atual presidente, Eduardo Marson, grande responsável pela consolidação tecnológica e expansão da empresa.

Hoje, ao presenciarmos o sucesso da Helibras, devemos rever o seu passado para entender o seu presente

Pela sua relevância em termos econômicos e de capacitação tecnológica para o País, a cerimônia de inauguração contou com a prestigiosa presença de vários ministros de Estado, do governador de Minas Gerais e dos três comandantes militares. Na ocasião, o presidente da Helibras, Eduardo Marson, em seu discurso de agradecimento, anunciou a meta de produzir até 2020 o primeiro helicóptero bimotor, totalmente projetado pela Helibras e com 100% de conteúdo nacional.

Hoje, ao presenciarmos o sucesso da Helibras, devemos rever o seu passado para entender o seu presente, procurando levar em conta o quanto falta para sua plena consolidação como Empresa Estratégica de Defesa. Para tal necessitamos de uma melhor política de preferência e padronização no processo de reaparelhamento e aquisição de helicópteros para as Forças Armadas (FA) e órgãos públicos. Assim, como feito em outros países que possuem sua própria indústria aeronáutica, o governo brasileiro deveria dar preferência, sempre que possível, aos modelos produzidos pela Helibras.

A padronização dos modelos e tipos de helicópteros usados pelas Forças Armadas e pelo governo proporcionará a escala de produção necessária para sua viabilização, para que a Helibras possa investir na fabricação e no desenvolvimento de projetos que atendam aos requisitos do mercado brasileiro. Ademais, a aquisição de um mesmo modelo feito em conjunto pelas FA certamente proporcionará uma redução substancial no preço de sua aquisição, de seus sobressalentes, sensores, apoio logístico etc.

O que aconteceu nestes 35 anos? Como tudo começou? Qual o papel da Marinha na história da Helibras?

Onde tudo começou – Hangar X-10, em São José dos Campos. Instalação provisória – 1979.
Os dois primeiros Esquilos N-7050 e N-7051, do contrato com a Marinha

Com o propósito de contribuir para a recuperação dos fatos que fizeram a história da Helibras em seus 35 anos de atividades, recentemente fui entrevistado pelo Núcleo de Memória Empresarial, que está escrevendo a evolução da participação da Helibras na implantação e no desenvolvimento da indústria brasileira de asa rotativa.

O convite para a entrevista, segundo o Centro, foi feito por indicação da Helibras, que generosamente incluiu meu nome na lista das pessoas que contribuíram de forma relevante para sua fundação e seu desenvolvimento.

Rememorando meu envolvimento profissional com a empresa, vejo que realmente tive a oportunidade única de vivenciar, como partícipe ou testemunha, momentos importantes e inesquecíveis da sua fundação e trajetória.

Considero que um destes momentos mágicos foi, sem dúvida, quando nomeado delegado e fiscal da Marinha, ser responsável pelo recebimento e testes em voo dos seis primeiros helicópteros HB 350 Esquilo produzidos pela Helibras. E em sequência, como comandante do HU-1, ter como missão fazer a avaliação operacional do Esquilo, qualificar os 33 pilotos do Esquadrão e comandar a sua implementação e seu emprego no âmbito da Esquadra.

Vale ressaltar que o helicóptero Esquilo Marinha N-7050, o primeiro a ser produzido no País, atestando sua qualidade e robustez, após 35 anos de seu recebimento continua operacional no Esquadrão HU-3 de Emprego Geral, sediado em Manaus.

Para me preparar para a entrevista refresquei minha memória relendo os capítulos do meu livro *O Voo do Falcão Cinza* que contam os primórdios da indústria de asa rotativa, os fatos inerentes ao nascimento da Helibras, a partir da desistência da Embraer de fabricar helicópteros e a participação decisiva da Marinha, interessada em apoiar a Helibras para que o país tivesse sua indústria de asa rotativa.

A riqueza de detalhes narrados nos itens a seguir transcritos recomenda sua leitura, para que o leitor tenha um perfeito entendimento sobre o relevante papel da Marinha na criação da Helibras.

1972 – EMBRAER, CORONEL OZIRES E O GAZELLE, O PROJETO QUE NÃO DEU CERTO

A primeira vez que ouvi falar em nacionalização, indústria aeronáutica e fabricação de helicópteros no Brasil foi na sala de *briefing* do Primeiro Esquadrão de Helicópteros de Instrução, o HI-1. Estávamos no ano da graça de 1971, e eu era imediato e instrutor de voo daquele Esquadrão, comandado na época pelo então Capitão de Fragata Júlio Pessoa.

O Comandante Pessoa e os oficiais do Esquadrão (Capitão de Corveta Senna e Capitães-Tenentes Herialdo, Cândido, Rangel, Fonseca, Ney e Alencar) discutiam sobre a necessidade de a Marinha ter um helicóptero leve, fabricado no Brasil. Achavam que este helicóptero deveria ser fabricado pela Embraer e atender às missões de instrução e emprego geral da Marinha e da Força Aérea. De repente, o Comandante Pessoa surpreendeu a todos nós, pouco habituados que estávamos com atos de ousadia e liderança de capitães de fragata, dirigindo-se a mim e

dizendo: "Imediato! Vamos a São José dos Campos falar com o Coronel Ozires Silva, presidente da Embraer". Perguntei, ainda surpreso: "O senhor não vai pedir licença ao diretor da Aeronáutica para falar com o Coronel Ozires?" Eu realmente não conhecia o Comandante Pessoa. Ele me olhou e disse: "Imediato, sou o comandante de uma unidade aérea de instrução e entendo que este assunto está dentro da minha área de responsabilidade. Pode tomar as providências necessárias para um deslocamento aéreo à Embraer".

Dois dias depois decolamos de São Pedro da Aldeia para São José com cinco helicópteros. Em três horas estávamos na Embraer sendo recebidos pelo Coronel Ozires. Depois do tradicional cafezinho, fomos para a sala de reuniões da empresa para um *briefing* sobre as suas atividades. Após a apresentação dos programas de fabricação de aeronaves para atender às necessidades da Força Aérea Brasileira (FAB), o Comandante Pessoa pediu a palavra e, com muita facilidade de expressão e inteligência, fez um resumo das necessidades da Marinha em número de aeronaves, requisitos operacionais etc.

Em sua exposição clara e objetiva, ficou patente ao Coronel Ozires o grande cliente que a Marinha representava para qualquer indústria de helicópteros.

Enquanto o Comandante Pessoa apresentava ao coronel as necessidades operacionais e o tamanho da demanda da Marinha, seus oficiais a tudo assistiam com admiração e orgulho, por estarem servindo sob as ordens daquele comandante inteligente, entusiasta, ousado e cheio de conhecimentos!

No decorrer do almoço, o Coronel Ozires explicou de forma clara que seria imprescindível a participação da Força Aérea em um projeto de criação de uma indústria nacional de helicópteros. A Força Aérea também teria que figurar como cliente para, conjuntamente com a Marinha, assegurar a escala econômico-financeira requerida para viabilizar o empreendimento.

Ele ressaltou a importância da associação da Embraer com indústrias francesas, com especial interesse na Aerospatialle, que já desejava se estabelecer no Brasil e se associar à Embraer. Contou-me que a Aerospatialle estava testando um helicóptero, chamado Gazelle, estado da arte da asa rotativa e com várias novidades tecnológicas. Disse também que os franceses estavam dispostos a transferir essa tecnologia para a Embraer e que os havia convidado a testar os dois protótipos do Gazelle em operação na fábrica em Mariagne.

Incentivado pelo Comandante Pessoa, o Coronel Ozires nos disse que iria avistar-se com os ministros da Marinha e da Força Aérea, Almirante Adalberto Nunes e Brigadeiro do Ar Araripe (pai do meu colega e amigo Mauro Araripe), a fim de discutir o interesse preliminar da Embraer em fabricar no Brasil o helicóptero Gazelle, para atender aos requisitos operacionais das duas Forças. Disse, ainda, que iria pedir a cada ministro que colocasse à disposição da Embraer um grupo de seus mais experientes pilotos para testarem o Gazelle. Esses pilotos viajariam para a França, com despesas pagas pela Embraer, em comitiva presidida pelo Engenheiro Serra, vice-presidente da empresa, e ficariam na fábrica da Aerospatialle por cerca de três semanas para avaliar, voar e testar os dois protótipos do helicóptero Gazelle.

Pouco tempo depois da visita inopinada e oportuna do Comandante Pessoa, o Coronel Ozires reuniu-se com os dois ministros e conseguiu de ambos a indicação de seus pilotos para compor duas comissões, de Avaliação e Teste de Voo. A Marinha indicou para chefiar sua Comissão o então Capitão de Corveta Lynch, e a Aeronáutica indicou o Tenente-Coronel-Aviador Dagoberto.

Na ocasião, o Almirante Carneiro pediu-me que indicasse mais dois oficiais com experiência em manutenção e missões de

"Águia de Prata" e "Águia Púrpura" (chamada fonia do HU) em Raid de avaliação operacional – SPA/Salvador

emprego geral. Assim, considerando o perfil desejado, a competência profissional, a experiência aérea, a disposição para trabalho e pilotagem, indiquei e tive aprovados os nomes do Capitão de Corveta Senna, então oficial de Manutenção do HI-1, e do Capitão-Tenente Paulo César, então oficial de Operações do HU-1. Nunca tive arrependimento dessa escolha. Cumprimos com êxito e de forma transparente a missão que nos foi atribuída. Sem pestanejar, escolhi os dois melhores nomes para a missão em questão.

A pedido do Coronel Ozires, fui a São José dos Campos para trocarmos ideias sobre a missão na França e para ter a oportunidade de conhecer melhor o Engenheiro Serra, vice-presidente e chefe da missão. Fui informado pela secretária do Coronel Ozires que estava convidado para jantar no dia da minha chegada e que a Embraer havia feito reserva no hotel de trânsito do Instituto Tecnológico da Aeronáutica (ITA). O coronel iria me apanhar entre 8 horas e 8h30, pois ele estava em São Paulo e viria direto para o nosso encontro. Quis o destino que o nosso jantar estivesse marcado para o dia do incêndio do Edifício Joelma, uma tragédia que abalou a cidade de São Paulo e o Brasil. Com o tumulto causado pelo incêndio, o trânsito ficou paralisado, e o Coronel Ozires só conseguiu chegar a São José de madrugada. Mesmo assim, ao chegar, encontrou-me acordado à sua espera ouvindo as notícias do incêndio. Embora cansados, conversamos por quase duas horas.

Minha impressão sobre o coronel, em conversa a dois, foi a melhor possível. Eu estava diante de um homem que empolgava com sua palavra fácil permeada por seriedade, inteligência, conhecimento profissional e trato franco. Nosso encontro decorreu em clima de perfeita interação, empatia instantânea e respeito profissional. Estas considerações, ao longo de nosso relacionamento, muito contribuíram para que, ao passar para a reserva, fosse convidado por ele para representar a Embraer no Marrocos. A franqueza sempre norteou nossas conversas, e dentro desta linha pude certa vez perguntar: "Coronel, onde começam e onde terminam os interesses da Força Aérea na Embraer?"

Uma amizade permeada de respeito mútuo nasceu naquela noite e solidificou-se nos anos seguintes. Dois meses depois, chefiando meu Grupo de Avaliação, embarquei para a França e lá permaneci por cerca de 30 dias, na Aerospatialle, em Mariagne, voando, testando e avaliando os dois cabeças de série e protótipos do helicóptero Gazelle.

Em paralelo ao voo, tínhamos reuniões e palestras diárias na fábrica para conhecer o projeto de transferência de tecnologia que visava à fabricação do helicóptero no Brasil. Discutíamos aspectos de navalização do Gazelle para atender a necessidades peculiares da operação embarcada como corrosão, jogo do navio etc. A *performance* do Gazelle nos impressionou desde o primeiro voo. Sua velocidade chegava fácil a 150 nós, e no mergulho chegamos, por diversas vezes, a alcançar 175 nós. O Gazelle voava como um avião, não tinha rotor de cauda e em seu lugar apresentava uma turbina com várias pás chamada "fenestron", que substituía o rotor de cauda com maior segurança e outras muitas vantagens.

Depois de quase 30 dias na fábrica e outros dez visitando organizações da Marinha e do Exército francês, regressamos ao Brasil.

O relatório abordava todas as características do Gazelle por meio de uma avaliação extensa e detalhada da sua manutenção, *performance* de voo, apoio logístico, fornecimento de sobressalentes, tecnologia, nacionalização, apoio no Brasil e seu emprego na Marinha, em missões de instrução e de emprego geral.

O Gazelle foi considerado por nossa comissão um helicóptero de nova geração, compatível com a missão de instrução básica e avançada, uma vez que estava sendo homologado para voo em condições de instrumento (IFR), e compatível também com as missões de emprego geral.

Entre os pontos positivos considerados de maior importância para sua fabricação no Brasil estavam seu estado da arte, a excepcional *performance*, novas tecnologias e o fato de ele ter sido escolhido pelas Forças Armadas francesas e inglesas como o seu helicóptero leve, para instrução, missões armadas e de emprego geral.

O preço do Gazelle, na época em torno de 500 mil dólares por aeronave, e os investimentos a serem feitos pela Embraer para ativar a divisão de helicópteros e sua linha de montagem tornavam necessário e essencial que tanto a Marinha quanto a Força Aérea firmassem com a Embraer um contrato para a aquisição de dez helicópteros cada. Sem esta escala de produção de 20 Gazelle, o projeto seria inviável.

A Diretoria de Aeronáutica estava confiante na possibilidade de viabilização do projeto, uma vez que a Marinha necessitava adquirir esta quantidade de helicópteros para reequipar seu Esquadrão de Instrução e, ainda, porque se sabia que a Força Aérea também estava pensando em substituir seus velhos Bell HTL usados na instrução de seus pilotos. Por que não? Faltava apenas um pequeno empurrão para que o Brasil tivesse, finalmente, a sua indústria de helicópteros.

Infelizmente o espírito corporativista prevaleceu, e a Força Aérea, sentindo que estava a reboque da Marinha no processo de criação da indústria de helicópteros, área que considerava de sua exclusiva atribuição, resolveu tirar o corpo fora, declinando de sua participação no contrato da Embraer. Além de inviabilizar economicamente o projeto, a Força Aérea, que na época tinha total controle sobre a Embraer, pressionou o Coronel Ozires para que ele não desse seguimento à criação da divisão de helicópteros da Embraer, mesmo que a Marinha quisesse prosseguir sozinha, assumindo um contrato de 20 Gazelle.

Em 1973, sem o apoio da Força Aérea e com receio de prosseguir sozinha, a Marinha desistiu de fomentar e investir na criação de uma divisão de helicópteros na Embraer, optando pela aquisição de dez helicópteros Bell Jet Ranger fabricados nos Estados Unidos. Com esta decisão, a implementação da indústria de helicópteros no País sofreu um atraso de sete anos. Fica a pergunta: onde estaríamos agora se a Embraer tivesse, naquela época, implementado sua divisão de helicópteros?

1979 – HELIBRAS, ESQUILO HB-350, O PROJETO QUE DEU CERTO!

Em 1978, servindo na Diretoria de Aeronáutica da Marinha, tive a grata satisfação de saber que a Helibras estava se associando à Aerospatialle para fabricar no País, em *joint venture*, o helicóptero Esquilo HB-350. A fundação da Helibras, feita com a participação acionária do governo do Estado de Minas Gerais a partir da desistência da Embraer de fabricar helicópteros, passou a contar com o apoio declarado e firme da

Marinha, interessada em que o País tivesse sua indústria de asa rotativa.

Em fevereiro de 1979, a Marinha assinou um contrato com a recém-criada Helibras para a aquisição de seis helicópteros Esquilo HB-350. Assim, a Marinha repetiu com confiança sua atuação de 1914, na qual, de forma pioneira, foi responsável pela criação da indústria aeronáutica do Brasil, instalando a fábrica de aviões do Galeão. Desta vez, por meio deste contrato, a Marinha alavancou a produção da Helibras, contribuindo de forma decisiva para a viabilização da indústria de asa rotativa no País.

Merecem ser realçados, por dever de justiça, o empenho e o papel decisivo do Vice-Almirante José Maria do Amaral Oliveira, então diretor de Aeronáutica da Marinha, na concretização desse contrato, tão acalentado pelos nossos pilotos.

A Marinha alavancou a produção da Helibras, contribuindo de forma decisiva para a viabilização da indústria de asa rotativa no País

Mas minha maior satisfação foi receber a notícia – quando servia como chefe do Departamento de Projetos da Diretoria de Aeronáutica da Marinha – de que eu havia sido nomeado fiscal e delegado, junto à Helibras, para receber e avaliar os seis primeiros Esquilo encomendados pela Marinha.

O Esquilo HB-350, embora sem ter a mesma performance do Gazelle, era uma excelente aeronave, de última geração, muito mais barata, projetada para missões de emprego geral e com capacidade para transportar quatro passageiros confortavelmente. Com algumas modificações de instrumentos, com armamento de foguetes, metralhadoras e outras coisas mais, poderia perfeitamente suprir as necessidades e os requisitos operacionais para missões de emprego militar armado, com a vantagem de ser vendido também para o mercado privado.

Infelizmente a Marinha optou pelo helicóptero Bell Jet Ranger para instrução de voo, por ser ainda mais barato que o Esquilo. Alguns anos depois, a Força Aérea e, posteriormente, o Exército, com a criação de sua aviação orgânica, aderiram ao programa, adquirindo da Helibras vários helicópteros Esquilo para sua instrução de voo e missões de emprego geral e transporte.

Para presidir a Helibras na época de sua fundação foi escolhido um coronel da reserva da FAB, o Engenheiro Aeronáutico Nivaldo Alves da Silva; para seu instrutor-chefe e piloto de teste, a Helibras contratou o excelente piloto de Marinha e ex-comandante do HU-1 CMG (RM1) Tarcísio Nogueira; e para chefiar a área de produção, o engenheiro da Aerospatialle Jean Raquin (posteriormente presidente da empresa). Sem dúvida, a determinação, o entusiasmo e o espírito de luta do Coronel Nivaldo e de sua equipe foram de fundamental importância para a implementação e o sucesso da Helibras.

Um grupo de técnicos franceses da Aerospatialle começou a montagem dos primeiros helicópteros, e em dois meses já tínhamos o primeiro helicóptero Esquilo HB-350, matrícula Marinha 7050, pronto para qualificar o primeiro piloto da Marinha. Mais uma vez a Marinha exercia seu papel pioneiro como incentivadora e mola mestra da indústria de helicópteros no País.

Em abril de 1979 cheguei a São José dos Campos para assumir as funções de chefe da Comissão de Recebimento e de delegado e piloto de teste para o recebimento dos seis Esquilos contratados pela Marinha. Estava

acompanhado de seis subalternos especialistas em motores, aviônica e estrutura. Para exercer minhas funções de avaliador, piloto de teste e recebedor, eu tinha que ser o primeiro piloto a ser qualificado no Esquilo. Naquela ocasião, a Helibras usava provisoriamente o hangar X-10, enquanto aguardava a construção de suas instalações definitivas em Itajubá. O hangar X-10 transmitia uma influência positiva a todos nós, por ter sido o local onde nasceram o projeto do avião Bandeirante da Embraer e a própria empresa.

Sentíamos como se fôssemos a Embraer de asa rotativa; e o Esquilo, o Bandeirante. Dentro deste espírito de pioneirismo e com muito desejo de dar certo, nós, Marinha e Helibras demos as mãos nos primeiros momentos para que tudo funcionasse a contento. Em uma sala modestamente mobiliada, iniciamos o primeiro *ground school* sobre o Esquilo. Seis semanas depois, iniciei os primeiros voos de qualificação, tendo o Nogueira como meu instrutor de voo. Desde o primeiro voo com o Esquilo, experimentei a sensação de amor à primeira vista. O Esquilo era tudo o que eu havia sonhado como helicóptero: muita potência, excelente manobrabilidade, resposta pronta de comandos e velocidade! À medida que ia voando e tomando mais intimidade com o helicóptero, nossa relação se tornava mais permissiva e prazerosa.

Com 50 horas de voo no Esquilo, já estava dominando a aeronave e pronto para iniciar o curso de piloto de teste, necessário para o processo de aceitação. A esta altura já levava o Esquilo para o "badalo preguiçoso" e ao seu final emendava em um mergulho na vertical, em que chegava a 150 nós!

Desde o primeiro voo com o Esquilo, experimentei a sensação de amor à primeira vista. O Esquilo era tudo o que eu havia sonhado como helicóptero

De abril a outubro de 1979, fiquei na Helibras, em São José, trabalhando dentro do hangar X-10, recebendo os helicópteros, coordenando os diversos cursos e voando pelo menos 50 horas em cada aeronave recebida. Foi um período muito dinâmico, em que eu tinha total independência para tomar minhas decisões e exercer minha criatividade. As relações com a Helibras eram ótimas, e eu me sentia como se estivesse comandando um Esquadrão de seis helicópteros sediado em São José dos Campos.

Nesse período listei os testes operacionais de aceitação que seriam conduzidos por mim no decorrer dos testes de voo e no processo de aceitação de cada helicóptero. Incluí neles as missões típicas de emprego naval, como pouso a bordo, emprego armado etc.

Para exercer efetivamente as funções de delegado da Marinha e chefe da Comissão de Recebimento dos helicópteros na Helibras, fiz o curso de piloto de testes e de instrutor de voo no Esquilo HB-350. Já como instrutor do Esquilo, tive a satisfação de qualificar o Almirante Amaral, o Capitão de Fragata Senna, o Capitão de Corveta (FN) Hardman e o Capitão de Corveta (FN) Magalhães.

Tive também o grande prazer de dar instrução de voo no Esquilo para o Coronel-Aviador Fares Netto, considerado o melhor piloto de helicópteros da Força Aérea Brasileira. Voando com o Fares, pude constatar que ele era mesmo um dos nascidos com o dom de voar, ou *gifted*. Sem problemas para voar, ele "solou" rapidamente a aeronave e, uma vez qualificado, pôde fazer a avaliação da aeronave, visando à sua aquisição pela Força Aérea.

Em fins de outubro de 1979, a Helibras foi transferida para a cidade-presépio de Itajubá, Minas Gerais. O primeiro módulo da fábrica, com hangar, instalações de manutenção e administrativas, ficou pronto em outubro. Contra minha vontade, deixei São José e fui para Itajubá. Estava contrariado com o fato de passar a receber e testar nossos helicópteros em uma fábrica ainda em construção, situada em uma cidade encravada no meio de serras e montanhas, com condições atmosféricas que de julho a setembro impediam o voo pela manhã devido à forte cerração, e ainda fora do eixo da indústria aeronáutica, concentrada em São José dos Campos.

Qual teria sido a razão que levou o Brasil a escolher a cidade de Itajubá para sediar uma indústria de helicópteros? Evidentemente, essa decisão precisou de um bom cacife político. Nesse caso, o apoio veio do vice-presidente da República, Aureliano Chaves, eminente mineiro, que nutria um desejo inabalável de trazer para Itajubá uma indústria de alta tecnologia como a Helibras.

Preocupado com os constantes atrasos na avaliação dos Esquilos, motivados pelas condições meteorológicas da área, solicitei permissão ao diretor de Aeronáutica para fazer uma viagem de longa duração com o objetivo de testar a *endurance* dos helicópteros e terminar as horas de voo estipuladas pelo contrato para as duas últimas aeronaves a serem recebidas.

O Almirante Amaral, então diretor de Aeronáutica, determinou que a missão fosse feita para Manaus, de forma a coincidir com a cerimônia de inauguração do Destacamento Aéreo da Flotilha do Amazonas. A cerimônia seria presidida pelo Ministro Maximiniano, e o Destacamento – constituído por três helicópteros Bell Jet Ranger do HU-1, uma nova e importante conquista para a Aviação Naval – seria comandado pelo então Capitão-Tenente Jorge Machado.

No dia 18 de dezembro de 1979, depois de um bom planejamento, decolamos com dois helicópteros Esquilo de São José dos Campos. A aeronave 01 era tripulada pelos Capitães de Fragata Lynch e Senna; e a 02, pelo Almirante Amaral e pelo querido e saudoso amigo Capitão de Corveta (FN) Marcello Hardman. O deslocamento foi feito em três dias, com escalas em Vitória, Ilhéus, Salvador, Recife, Mossoró, Belém, Portel, Santarém, Itacoatiara e, finalmente, Manaus.

A viagem transcorreu sem problemas e serviu como excelente teste de *endurance* para os Esquilos. Para nós, pilotos navais, sobrevoar a floresta amazônica foi uma experiência fantástica e diferente. Voar sobre aquele imenso tapete verde,

Apresentação do Esquilo ao Presidente Figueiredo e ao Governador Francelino Pereira, de Minas Gerais, CF Lynch e CC Magalhães. Itajubá – 1979

Vice-Presidente Aureliano Chaves faz o primeiro voo de Esquilo produzido pela Helibras, 1979

entrecortado por rios sinuosos, deixou-nos extasiados por aquela beleza e aquele mistério. Decolamos de Belém para Portel às 5 horas da manhã, voando a uns 2 mil pés de altitude. Podíamos ver a imensidão verde se fechando à medida em que penetrávamos na floresta. Era uma sensação diferente, e o nosso silêncio na fonia dizia o que sentíamos. Depois de umas duas horas de voo, chegamos a Portel, uma pequena vila com um destacamento rádio da FAB, onde a Corveta *Angostura*, comandada pelo Capitão de Corveta Ronald Cardoso, nosso velho companheiro dos tempos de Diretoria de Aeronáutica da Marinha, havia deixado tambores de querosene. Depois da faina de retirar a água, que devido à forte umidade estava misturada ao querosene dos tambores, abastecemos totalmente as aeronaves e decolamos com destino a Santarém. Depois de um voo de duas horas, chegamos ao nosso destino, onde já nos aguardava a *Angostura* do Cardoso, com mais tambores de querosene. Após reabastecermos e inspecionarmos as aeronaves, pernoitamos no grande Hotel da Varig e decolamos de madrugada para Manaus, a nossa última etapa.

No dia seguinte, depois de uma merecida noite de descanso, participamos da cerimônia de inauguração do novo hangar e da sede do destacamento. Fizemos uma demonstração de voo com os novos Esquilos para o Ministro Maximiniano e sua comitiva e decolamos com destino a Belém, para chegar ao Rio na véspera do Natal de 1979.

Primeiro He Esquilo a pousar no heliporto do Daeflotam – Manaus, 1979 – 1P VA Amaral, 2P CF Lynch

Na viagem de volta incorporei à minha equipagem, no Esquilo 01/Marinha 7050, o meu filho César Augusto, que havia voado para Manaus. De macacão de voo, César curtiu comigo as emoções de voar as belezas e os mistérios da Floresta Amazônica. Grande companheiro de viagem, dividimos com o Senna algumas emoções extras, como o sobrevoo ao Projeto Jari e o pouso em Macapá após um desvio de rota feito para fugirmos de um tremendo "CB", tempestade típica das tardes daquela região. O desvio foi tão grande que pousamos em Macapá com a "luz da bruxa" acesa, ou seja, tínhamos apenas mais 15 minutos de combustível! Após o reabastecimento, decolamos de Macapá para cruzar em voo rasante a Ilha de Marajó. O voo de quase uma hora sobre a ilha foi indescritível, por sua beleza e seu ineditismo. Voando rasante, vimos os búfalos e jacarés nas margens e nas lagoas da ilha. Certamente esta experiência constituirá, no futuro, uma das mais belas memórias do meu filho César.

Depois de um pernoite em Mossoró e de uma atribulada chegada noturna em Vitória debaixo de forte chuva, pernoitamos na Escola de Aprendizes Marinheiros, então comandada pelo Lima Barros, "Passarinho", meu colega de turma. No dia seguinte, 24 de dezembro, decolamos rumo ao Rio de Janeiro, chegando ao heliporto da Lagoa Rodrigo de Freitas a tempo de participar do Natal familiar, para total satisfação e tranquilidade de minha mulher Lucia.

Ao regressar da viagem, como delegado e chefe da Comissão de Recebimento de Helicópteros, orgulhei-me de receber as chaves do Marinha N-7050, primeiro Esquilo fornecido pela Helibras, e da certeza de ser partícipe de um momento histórico. A entrega das chaves, feita pelo Coronel Nivaldo, então diretor

superintendente da Helibras, em cerimônia formal realizada no campo de esportes da Escola Naval, com a presença do Al-

Cerimônia na Escola Naval – Entrega do primeiro Esquilo N-7050. Cel Nivaldo, presidente da Helibras, CF Lynch e CC (FN) Hardman

mirante de Esquadra Carneiro Ribeiro, diretor-geral do Material da Marinha; do Vice-Almirante José Maria do Amaral, diretor de Aeronáutica da Marinha; e de várias outras autoridades navais materializou o sonho, impulsionado e viabilizado pela Marinha, da criação da indústria de asa rotativa no Brasil.

Vale lembrar que, em recente visita ao HU-1, pude rever aquela aeronave, no interior de seu hangar, e recordar com muita saudade que, em junho de 1979, em nome da Marinha, eu a havia recebido na Escola Naval. Constatei emocionado que, 35 anos depois, o Esquilo N-7050 continua voando. Parabéns, Helibras!

Hoje, vejo com muita satisfação e muito orgulho de brasileiro o sucesso da Helibras, com 700 helicópteros produzidos uma empresa que se estabeleceu com muito esforço, persistência e trabalho profissional, e que atualmente conta com presença significativa de mercado no Exército, na Força Aérea, na Marinha e especialmente na área civil, particularmente para operações de apoio *Offshore*. Ao presenciarmos o sucesso da Helibras, devemos rever o seu passado, entender o seu presente e, principalmente, analisar o seu futuro, procurando levar em conta o quanto ainda falta para a sua consolidação e para o pleno atendimento dos requisitos das nossas Forças Armadas e do mercado como um todo.

Penso que o que ainda precisa ser feito é relativamente simples, demandando do governo medidas para a adoção de uma melhor política de preferência e padronização no processo de reaparelhamento e aquisição de helicópteros para as Forças Armadas e outros órgãos públicos. Como vem sendo feito em outros países que possuem sua própria indústria aeronáutica, o governo brasileiro deveria dar preferência, sempre que possível, aos modelos produzidos e apoiados pela Helibras.

Como vem sendo feito em outros países que possuem sua própria indústria aeronáutica, o governo brasileiro deveria dar preferência, sempre que possível, aos modelos produzidos e apoiados pela Helibras

A padronização dos modelos e tipos de helicópteros usados pelas FAs e pelo governo proporcionará a escala de produção necessária para que a Helibras possa investir na fabricação e no desenvolvimento de projetos que atendam aos requisitos deste mercado.

Os exemplos de outros países que possuem uma indústria aeronáutica própria e um Ministério da Defesa indicam a necessidade de padronização das aeronaves a serem usadas pelas suas Forças Armadas.

A aquisição de aeronaves de um mesmo modelo feito em conjunto pelas FA certa-

Helibras, 2003: Linha de montagem dos Esquilos, com 300 helicópteros já fornecidos

Primeira operação do Esquilo no NAeL Minas Gerais, como "Pedro" (helicóptero SAR/Salvamento)

mente proporcionaria uma redução substancial no preço de sua aquisição, de seus sobressalentes, sensores e armamentos, além de facilidades de apoio logístico que seriam disponibilizadas pelas três Forças. Os serviços de manutenção de Parque – dentro do conceito de terceirização – poderiam ser executados na Helibras, com vantagens de custo/benefício, como, aliás, já vem sendo feito pelo Exército Brasileiro.

Essa política de preferência pela indústria nacional, se adotada de forma mais incisiva e normatizada pelo Ministério da Defesa, virá ao encontro da racionalização, da economia e da padronização de meios, que inspiraram, motivaram e determinaram a criação deste Ministério.

Assim, revendo os 35 anos do processo de criação da Helibras, aflora, de forma notável, o papel decisivo que a Marinha teve para sua viabilização.

Pouso a bordo de fragata classe *Niterói*

🗁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<FORÇAS ARMADAS>; Aviação; Aviação Naval; Helicóptero; Indústria aeronáutica; Indústria militar naval; Embraer; Diretoria de Aeronáutica da Marinha; História da Marinha do Brasil;