

## REPORTAGEM DA REVISTA AVIÃO REVUE DE FEVEREIRO DE 2007.

-Por Roberto Pereira

### Projetos brasileiros

A maioria das indústrias brasileiras ligadas ao setor aeronáutico surgiu do sonho de entusiastas, que tinham em comum o gosto pela aviação. A história da Plasmatec não é diferente. Ela resulta da mania aeronáutica do seu fundador e atual diretor, Jesus Rodrigues, que comprou o primeiro caminhão aos 17 anos e, aos 21, ingressou no curso de pilotagem do Aero clube de São Paulo. “Eu trabalhava transportando cargas no Paraná”, lembra ele. Pelo gosto por coisas mecânicas e por um dos seus sonhos de infância, que ele conquistou o brevê.



Com o brevê em mãos Jesus Rodrigues não hesitou: vendeu os três caminhões que possuía e comprou um Cessna 182, para trabalhar transportando garimpeiros no interior do Pará. Passou também a comprar sucatas de aeronaves acidentadas ou quebradas, para recuperá-las e vendê-las de novo. Como ele próprio admite, essa atividade teve duas conseqüências positivas: trouxe lucros e o fez conhecer o engenheiro Carlos Gonçalves, um dos fundadores e donos da Sociedade Aerotec, de São José dos Campos.

Isso foi no começo da década de 1990, quando a Aerotec já tinha parado de operar, vítima de uma das periódicas crises desse setor no Brasil. Mas se faltava dinheiro, sobrava experiência, pois fabricou mais de 100 treinadores Uirapuru e Tangará para a Força Aérea Brasileira e para outros países, como a Bolívia e o Paraguai.

Em 1992, Jesus Rodrigues definiu uma parceria com Gonçalves e os dois foram para Itu no interior de São Paulo, para levar adiante os planos de desenvolvimento de uma versão evoluída do Tangará. Foi da soma dos conhecimentos e experiências de ambos que nasceu o projeto do modelo G200.

### ➔ Novos caminhos



O projeto era promissor, prevendo um treinador de dois lugares em tandem, de asa baixa, todo metálico e com trem triciclo. Mas, em 1993, Gonçalves faleceu e Jesus Rodrigues conheceu Ozires Silva, fundador e então presidente da Embraer, que sabendo dos seus planos, o convidou

a montar o protótipo no Hangar X10, em São José dos Campos, no mesmo lugar em que fora construído o protótipo Bandeirante.

Rodrigues contou também com o apoio do Brigadeiro Taveira, na época à frente do CTA, e depois de quatro anos de intenso trabalho, o protótipo ficou pronto, começando os ensaios em voo.

Em 1995, finalmente, Rodrigues deu o passo mais importante, criando a empresa Plasmatec para desenvolver e depois fabricar em série o avião, batizado como Guará. O canopy do Guará deu trabalho, mas concedeu à empresa experiência, que a levou a ser contratada para fabricar o canopy do treinador Tucano da Embraer, dando início à associação industrial entre as duas empresas.

### ➔ Longa Geração

Como as outras indústrias aeronáuticas brasileiras, a Plasmatec teve de enfrentar os chamados "problemas de infância", e a geração do Guará foi tão meticulosa como lenta. Hoje, a Plasmatec tem um quadro de 74 funcionários e está na fase final de homologação do seu treinador monomotor, que provou nos testes ser um digno continuador da fama dos antigos Uirapurus.

O avião atual inclui uma série de melhorias ditadas pelos testes e, entre as novidades, recebeu o motor francês SMA SR 305 de 230 hp, que funciona com querosene de aviação JET A1, sendo por isso um dos treinadores militares da sua classe mais econômicos do mundo. Pode também ser equipado com um grupo Lycoming AEIO 360 A1B6, de 200 hp.

Para desenvolver e construir o protótipo do Guará, a Plasmatec investiu cerca de R\$ 4 milhões e acredita que terá de gastar mais R\$ 2 milhões até concluir o processo de homologação. Mas Jesus Rodrigues considera ter sido um bom investimento. A aeronave já foi avaliada e aprovada por pilotos brasileiros e estrangeiros e, tanto a FAB como outros países da América do Sul terão em breve de substituir seus treinadores básicos por modelos mais modernos.

Por isso, a Plasmatec já pensa no futuro e adquiriu um terreno de 1.040.000 m<sup>2</sup> onde irá implantar sua linha de montagem. Mas ela não visa apenas os treinadores. De olho no mercado, trabalha agora em dois aviões agrícolas metálicos, o G300 e o G400. O primeiro usará várias partes e componentes do Guará, terá motor de 300 hp e poderá transportar até 600 kg de defensivos. O modelo G400 será mais avançado, com motor diesel e hélice multipá, tendo capacidade para até 1.000 kg de produtos agrícolas.



Plano ambicioso? Jesus Rodrigues acha que não. "Temos um modelo treinador básico excelente para o mercado, que certamente em breve ele estará em produção seriada".

Quando isso acontecer, o seu sonho de menino terá virado realidade.