

## Uma visita à Fábrica do Galeão

Reportagem de LUÍS CARLOS JÚNIOR  
Oficial Administrativo do Ministério da Aeronáutica,  
servindo no D. A. S. P.

REVISTA DO SERVIÇO PÚBLICO apresentou, em agosto de 1944, através da pena do nosso companheiro — o “velho repórter” Adalberto Mário Ribeiro — uma ampla reportagem, já editada em separata, sobre a Fábrica Nacional de Motores, localizada no quilômetro 37 da Estrada Rio-Petrópolis. Precisamente um ano depois, isto é, em agosto último, Guilherme Augusto dos Anjos, Chefe da Seção de Estatística Administrativa do D.A.S.P., divulgou em nossas páginas as atividades da Escola Técnica de Aviação de São Paulo.

Prosseguindo no ciclo dessas reportagens em torno do desenvolvimento da aeronáutica em nosso país, estampamos hoje as notas que se seguem, concernentes, desta vez, à Fábrica do Galeão, o modelar estabelecimento onde se constroem aviões de treinamento para a nossa gloriosa F.A.B.

\*  
\* \*

Havia muito que, em face de informações trazidas por visitantes que nos precederam, alimentávamos o desejo de conhecer de perto a Fábrica do Galeão, cujas atividades, extraordinariamente desenvolvidas nos últimos tempos, tanto têm contribuído para o surto crescente da Força Aérea Brasileira.

Foi, por isso, desvanecidos, que recebemos, da parte do Diretor daquele estabelecimento, por intermédio do Chefe da Divisão do Pessoal Civil do Ministério da Aeronáutica, o convite para uma visita pormenorizada à Fábrica de aviões, que se localiza na Ponta do Galeão, na Ilha do Governador.

A gentileza do convite incluía o Diretor da Revista, sua senhora e a irmã do redator destas notas.

Na manhã de 19 de setembro findo, reuniam-se assim, no Aeroporto Santos Dumont, o Sr. Gil de Figueiredo, Chefe da Divisão do Pessoal Civil do Ministério da Aeronáutica, seu secretário, Senhor

Murilo de Noronha, o Diretor da Revista do Serviço Público e Sra. Lopes Corrêa, a Sra. Lásinha Luís Carlos de Caldas Brito, o fotógrafo Rios e o encarregado desta reportagem.

Apareceu ao nosso encontro, para conduzir-nos à ilha a bordo de um “Fairchild”, a simpática figura do Major Aviador Antônio Eugênio Basílio. Na pequena caravana, três passageiros voariam pela primeira vez: o redator destas notas, sua irmã e o fotógrafo. Foi, portanto, com verdadeiro alívio que reconheceram o Major Basílio, cuja proficiência como piloto dispensa comentários. O batismo do ar seria feito com toda a segurança, como o foi realmente. Na verdade, a emoção da estréia ficou diminuída pela “classe” do piloto, não todavia, para o fotógrafo Rios, que teve de seguir em condução diferente. Como o pequeno “Fairchild” só tem capacidade para três passageiros, foi preciso que nos repartíssemos em duas turmas para duas viagens e, para que o fotógrafo não esperasse demasiadamente ao sol do aeroporto, conduziu-o, separadamente, em minúsculo avião de treinamento, com apenas dois lugares, o Sargento Aviador Telmo. Apesar da pouca idade, pois é ainda muito jovem, o Sargento Telmo demonstra já uma grande segurança no voo, sendo dignas de êncômios as suas belas aterrissagens.

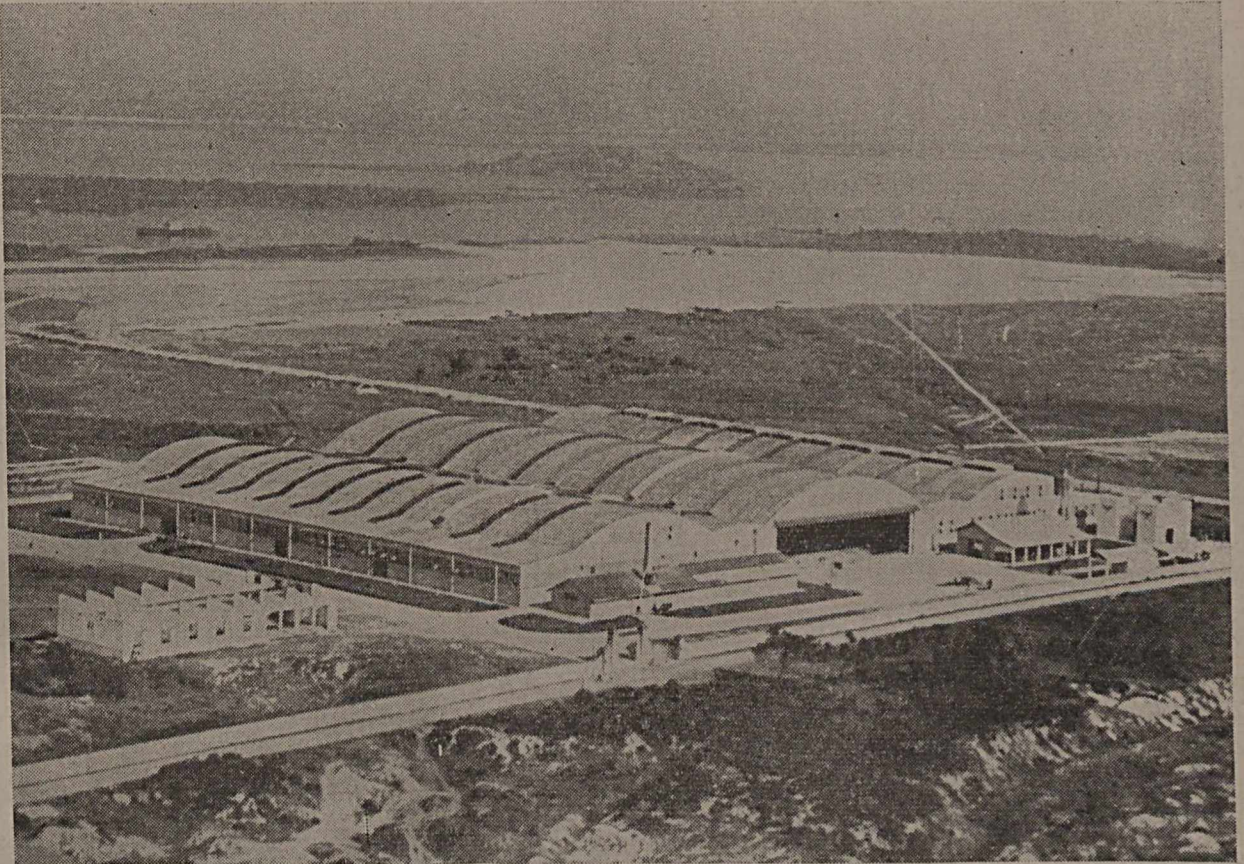
Com a garantia de tais pilotos, qualquer idéia de perigo se afastara e os neófitos do ar podiam sentir a realidade do “Canto do Aviador Brasileiro”:

*“O solo é belo, sim: veste-o a verdura,  
Mas é muito mais belo o azul da Altura.  
E eu não nasci para as distâncias rasas:  
Já são meus braços rudimentos de asas” (1).*

Na pista fronteíra aos hangares da Fábrica do Galeão, aguardava-nos o respectivo Diretor, tenente Coronel Agemar da Rocha Sanctos,

(1) LUÍS CARLOS — *Amplidão* (\*) — Renascença Editora, Rio, 1933, pág. 115.





*Vista geral da Fábrica do Galeão*

oficial de simpatia irradiante, que para logo, pela simplicidade do trato e lhanza de maneiras, conquistou os recém-chegados.

O Diretor da Fábrica é o Tenente Coronel Joelmir Campos de Araripe Macedo, que, no momento, se encontra afastado do cargo em desempenho de outra comissão. O Cel. Agemar, que o substitui interinamente, é Diretor Técnico efetivo, e era portanto, o melhor cicero com que podiam contar visitantes como nós, desejosos de conhecer minuciosamente os processos utilizados na fabricação dos "Fairchild" e "Focke-Wulf" nacionais.

Depois de posarmos para o fotógrafo diante de um dos aparelhos inteiramente construídos na ponta do Galeão, assistimos à primeira decolagem de um "Fairchild" de treinamento, dando início, então, à nossa visita.

A Fábrica, que está localizada entre a Escola de Especialistas de Aeronáutica e a Base Aérea do Galeão, na ponta deste nome, apresenta imponente aspecto exterior, como demonstra a gravura inicial desta reportagem.

Conduzidos ao gabinete do Diretor, começamos logo a inteirar-nos do movimento e atividades da Fábrica, que são, aliás, diretamente controlados dali por meio de gráficos luminosos atualizados de 15 em 15 dias. A entrada para o gabinete se faz através de elegante bar americano em cujas prateleiras — em garantia à segurança dos vãos — não figuram bebidas alcoólicas. Nesse bar foram servidos café e coca-cola e aí tivemos oportunidade de ser apresentados ao Major Jocelyn Barreto Brasil de Lima, Fiscal Administrativo da Fábrica, o qual se incorporou à nossa pequena comitiva, entremeando os esclarecimentos técnicos que nos ia prestando com lamentações pela última derrota do Flamengo e afirmações de fé inabalável na reabilitação dos rubro-negros...

Aproveitamos o ensejo de estar no gabinete do Diretor para solicitar ao Cel. Agemar alguns dados essenciais à reportagem sobre a Fábrica. Já víramos, de passagem, a pedra fundamental das "Oficinas da Aviação Naval", lançada em 11 de junho de 1936. Perguntamos, então, em que data fôra



fundada a Fábrica e de quem partira essa iniciativa.

O Cel. Agemar esclareceu:

— A Fábrica do Galeão foi fundada em 11 de setembro de 1936, como órgão do Ministério da Marinha. A iniciativa do empreendimento cabe ao Contra-Almirante Aviador Naval Antônio Augusto Schortch.

— Quantos diretores teve, até esta data, o estabelecimento?

— Cinco, que foram quatro, na realidade: o Capitão-de-Corveta Henrique de Sousa Cunha, sucedendo-lhe os capitães-de-corveta Raimundo de Vasconcelos Aboim e Paulo de Sousa Bandeira, voltando novamente ao cargo o Com. Henrique de Souza Cunha, em cuja gestão se processou a transferência da Fábrica para o Ministério da Aeronáutica e que passou a direção ao atual diretor, Tenente-Coronel Joelmir Campos de Araripe Macedo.

Pedimos vênias para, apesar de leigos, retificar o Cel. Agemar:

— Os cinco são cinco, na realidade. O senhor se esquece do Cel. Agemar da Rocha Sanctos, que estamos entrevistando neste momento... E, a propósito, em virtude de que ato foi a Fábrica do Galeão transferida para o Ministério da Aeronáutica?

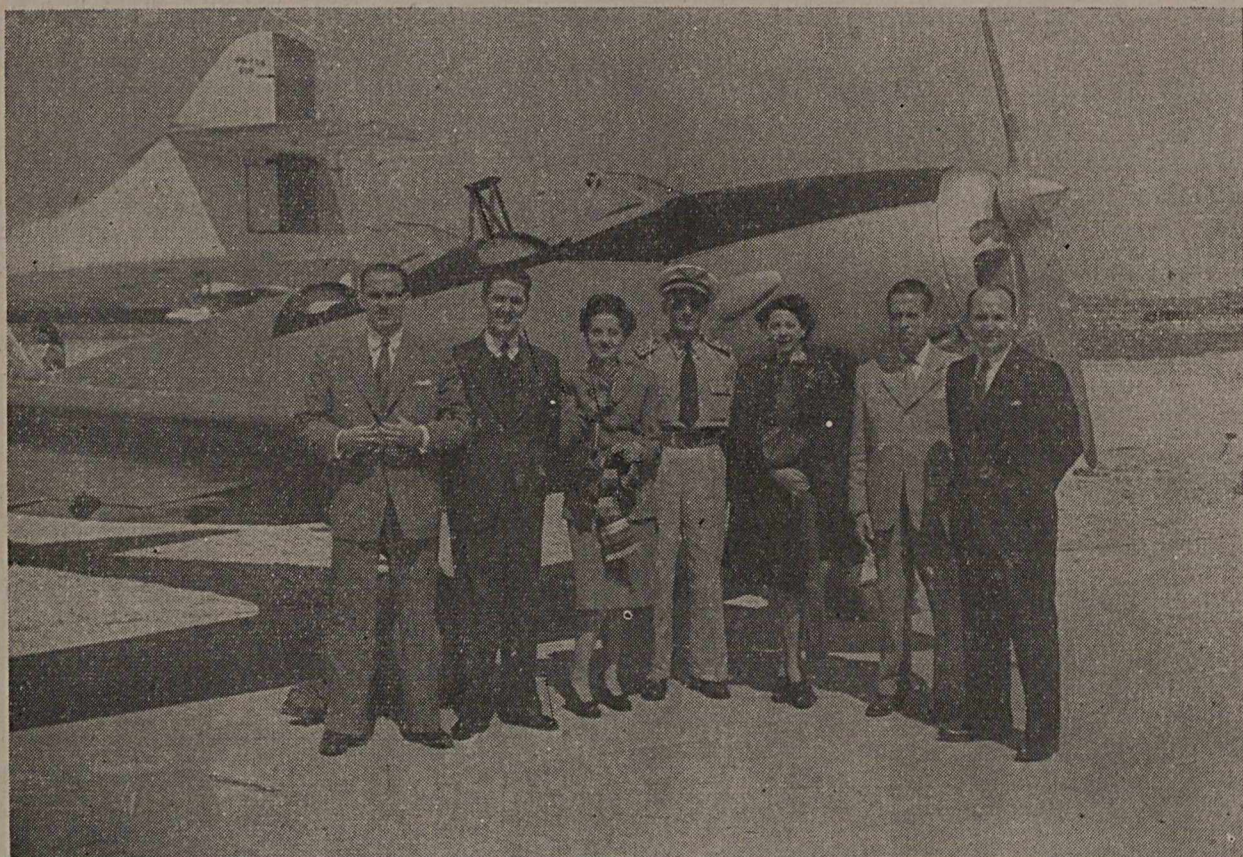
— A Fábrica do Galeão foi transferida para o Ministério da Aeronáutica em virtude do Decreto-lei n.º 2.961, de 20 de janeiro de 1941.

— De quantos servidores dispunha nessa época e com quantos conta hoje?

— O Ministério da Aeronáutica recebeu a Fábrica com 500 servidores. Hoje possuímos 1.063.

— E como se processa o recrutamento desse pessoal?

— Os diaristas são submetidos a exames profissionais, teóricos e práticos, bem como à indispensável inspeção de saúde. Os demais servidores são recrutados pelos processos postos em vigor pelo



O Diretor da Fábrica do Galeão, em companhia dos visitantes, posa para a nossa objetiva, ao lado de um avião ali inteiramente construído





*O redator da Revista do Serviço Público em palestra com o Cel. Agemar da Rocha Sanctos, Diretor, interino, da Fábrica do Galeão*

D.A.S.P. e seguem, portanto, a regra geral estabelecida para o serviço público. Até 1943 mantínhamos uma Escola de Aprendizes Artífices, na qual, após três anos de curso teórico e prático, o aprendiz se tornava operário da Fábrica. O primeiro ano correspondia a um curso geral, o segundo a um curso especializado, onde procurávamos atender às aptidões de cada um, e o terceiro, já atinente à parte prática, importava no ingresso do aluno nas oficinas como operário-ajudante.

— E por que não foi avante tão útil e meritória iniciativa?

— Por falta de local apropriado para os cursos. Com o desenvolvimento dos trabalhos e da produção da Fábrica, já não dispúnhamos de espaço para ministrar ensinamentos às novas turmas. Pleiteamos a incorporação à Fábrica do próprio nacional em que funcionava a antiga Escola João Luiz Alves, cujos internados deveriam ser transfe-

ridos para outro reformatório. Diante, porém, da doação do referido próprio a uma instituição de caridade, vimo-nos obrigados a encerrar as atividades da nossa Escola de Aprendizes por absoluta falta de local onde pudesse condignamente ser ministrado o ensino profissional.

— E' pena! não pudemos reprimir. E existe, para o pessoal, qualquer sistema de aperfeiçoamento?

— Um sistema, propriamente, não. Em casos de necessidade, como, por exemplo, no do aparecimento ou criação de novos tipos, costumamos enviar os Mestres ao estrangeiro. Essas viagens, em virtude da guerra, vinham sendo feitas nos Estados Unidos. Já tivemos, porém, dois técnicos enviados à Alemanha para se aperfeiçoarem no tipo "Focke-Wulf".

— A propósito de viagens, há elementos estrangeiros entre o pessoal da Fábrica?



— Não. Todos os que aqui trabalham são brasileiros, incluindo-se três naturalizados, já radicados no nosso país.

Folgamos em ouvir essa resposta. Na realidade, é um orgulho podermos declarar que os nossos aviões são todos fabricados por pessoal nosso, com técnicos nossos, com direção e supervisão nossas — o que, infelizmente, não pode ocorrer ainda em outros estabelecimentos industriais do Estado.

Prosseguindo em nossa entrevista, indagamos do Cel. Agemar sobre o horário ou horários de trabalho dos servidores da Fábrica.

— Os trabalhos da Fábrica se iniciam às 8 horas e se encerram às 16, com intervalo, de 11 às 12, para almoço. Há, ainda, uma interrupção de 15 minutos, às 14 horas, para fumar.

— Para fumar? perguntamos. Trata-se de alguma influência da cobra da F.E.B. sobre os operários da F.A.B.?

O Cel. Agemar sorriu e respondeu:

— Verificamos que, freqüentemente, os operários abandonavam os locais de trabalho, e iam para

as instalações sanitárias tirar as suas tragadas. Essas pequenas interrupções da atividade eram prejudiciais ao serviço. Resolvemos, então, acabar com essas sortidas, estabelecendo, durante o segundo turno do trabalho, um quarto de hora em que cada um, fora das secções ou oficinas, pode fumar à vontade.

Havia já algum tempo que nos chamavam a atenção uns sons melódicos, que atravessavam as paredes envidraçadas do gabinete do Diretor. Não resistimos à curiosidade e, indagando sobre o fato, viemos a saber que se tratava de música que é irradiada permanentemente para tôdas as dependências da Fábrica. O Cel. Agemar adiantou-nos que o sistema é usual em estabelecimentos americanos e que a produção aumenta com esse fundo musical.

As atenções dispensadas aos operários pela diretoria da Fábrica do Galeão chegam, como se vê ao requinte.

#### PERCORRENDO A FÁBRICA

As perguntas que até então havíamos formulado pareciam suficientes a um início de reportagem.



Gráficos para controle da produção, que figuram no gabinete do Diretor e são atualizados de 15 em 15 dias.



**VISITANTE**  
**ESTA É UMA FÁBRICA DE GUERRA.**  
**NÃO PERCORRA NENHUMA DE SUAS**  
**DEPENDÊNCIAS SEM AUTORIZAÇÃO**  
**COMPETENTE. DIRIJA-SE À PORTARIA.**

*Advertência existente à entrada das dependências da Fábrica*

Durante a visita às diferentes dependências do estabelecimento, outras indagações brotariam naturalmente da nossa curiosidade. Propusemos, por isso, ao Cel. Agemar, dar por encerrada a parte sedestre da reportagem e iniciar a fase peripatética, não, todavia, sem lhe solicitar, antes, esclarecimentos sobre a organização administrativa da Fábrica e a divisão do trabalho ali adotada.

A resposta não dependia de palavras. Já estava formulada antes da pergunta, representada no organograma que reproduzimos.

Começamos, então a percorrer as diversas dependências da Fábrica e começar pela

#### SECÇÃO DE IMPRENSA

*Imprensa* é uma das quatro secções em que se subdivide a Secretaria da Fábrica. As outras três denominam-se *Protocolo*, *Pessoal* e *Estatística*.

Na secção de *Imprensa*, que visitamos em primeiro lugar por ser contígua ao gabinete do di-

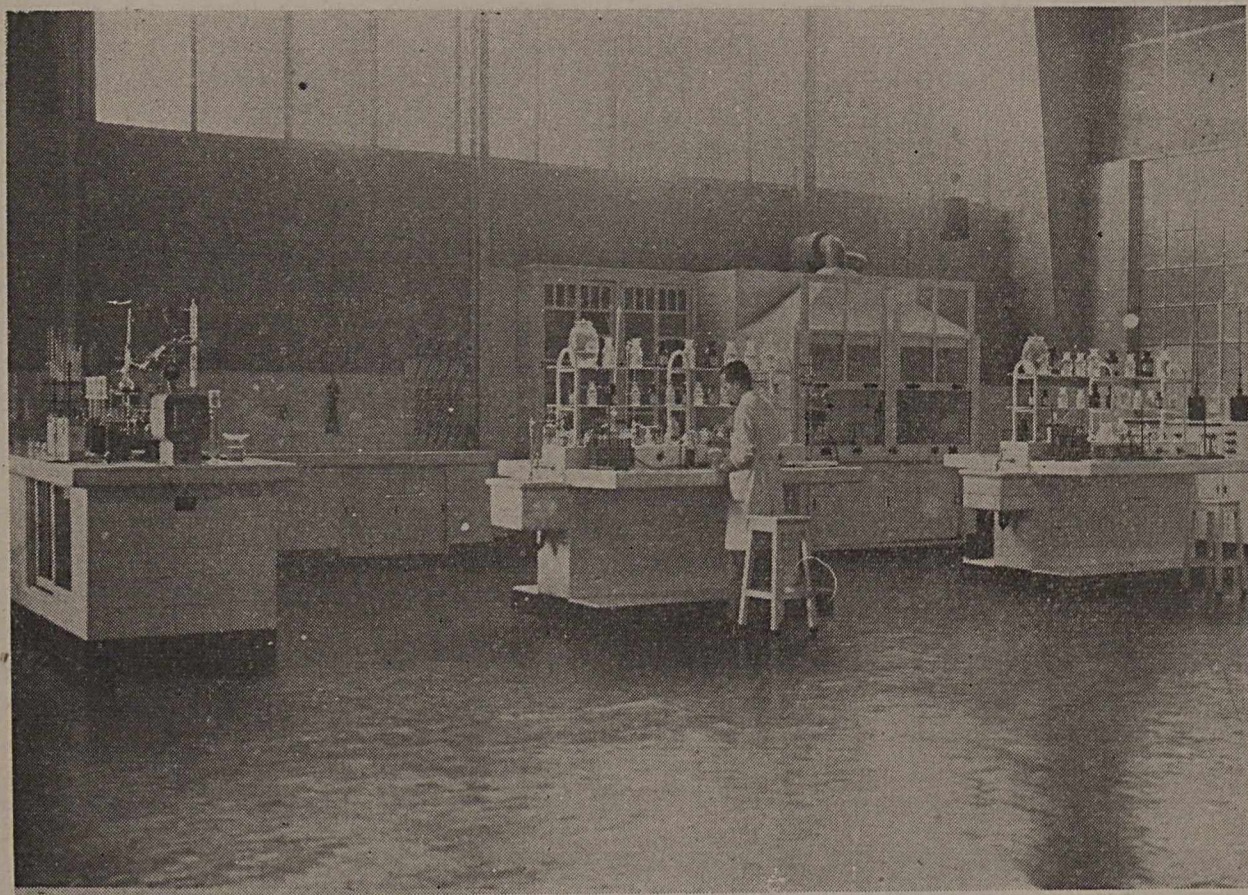
retor, há numerosas máquinas destinadas à impressão de toda a matéria gráfica da Fábrica. A aparelhagem é perfeita e os exemplares dos trabalhos que ali se imprimem impressionam pelo esmero com que são executados. Dentre esses trabalhos cumpre ressaltar o *Boletim da Fábrica do Galeão*, que nada fica a dever às publicações similares de outros órgãos da administração pública.

Pertencendo ao Serviço de Documentação do D.A.S.P., é com prazer que consignamos nossa ótima impressão desse sector da Fábrica, o qual tão bem se enquadra nas modernas tendências da documentação.

#### CENTRO MÉDICO

As secções mencionadas no tópico precedente, *Protocolo*, *Pessoal* e *Estatística*, seguem a orientação geralmente adotada em tais sectores administrativos. Deixamos, por isso, de lhes dedicar menção especial. Já o mesmo não se dá, entretanto, com o *Centro Médico*, diretamente subordinado ao





*Laboratório de Química*

Carpintaria, a Montagem, a Eletricidade, a Fábrica de Hélices, a secção de Instrumentos de Bordo e o Banco de Provas.

À *Divisão de Manutenção* subordinam-se a Mecânica, a Serralheria, a Solda, a Funilaria, a Carpintaria, a Entalagem e Dopagem, a Pintura e a Montagem. Embora as secções aqui enumeradas pareçam comuns a esta e à Divisão anteriormente mencionada, não o são na realidade, pertencendo parte delas à Fabricação e parte ao Reparo.

À *Divisão de Vão* subordinam-se o Registro de Vão e a Secção de Aviões.

#### O DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO

Este Departamento se desdobra em *Contabilidade, Almoxarifado, Aprovisionamento e Serviços Gerais e Transportes, Combustíveis e Lubrificantes*.

As atribuições desses quatro sectores administrativos são facilmente deduzíveis e, por isso, não

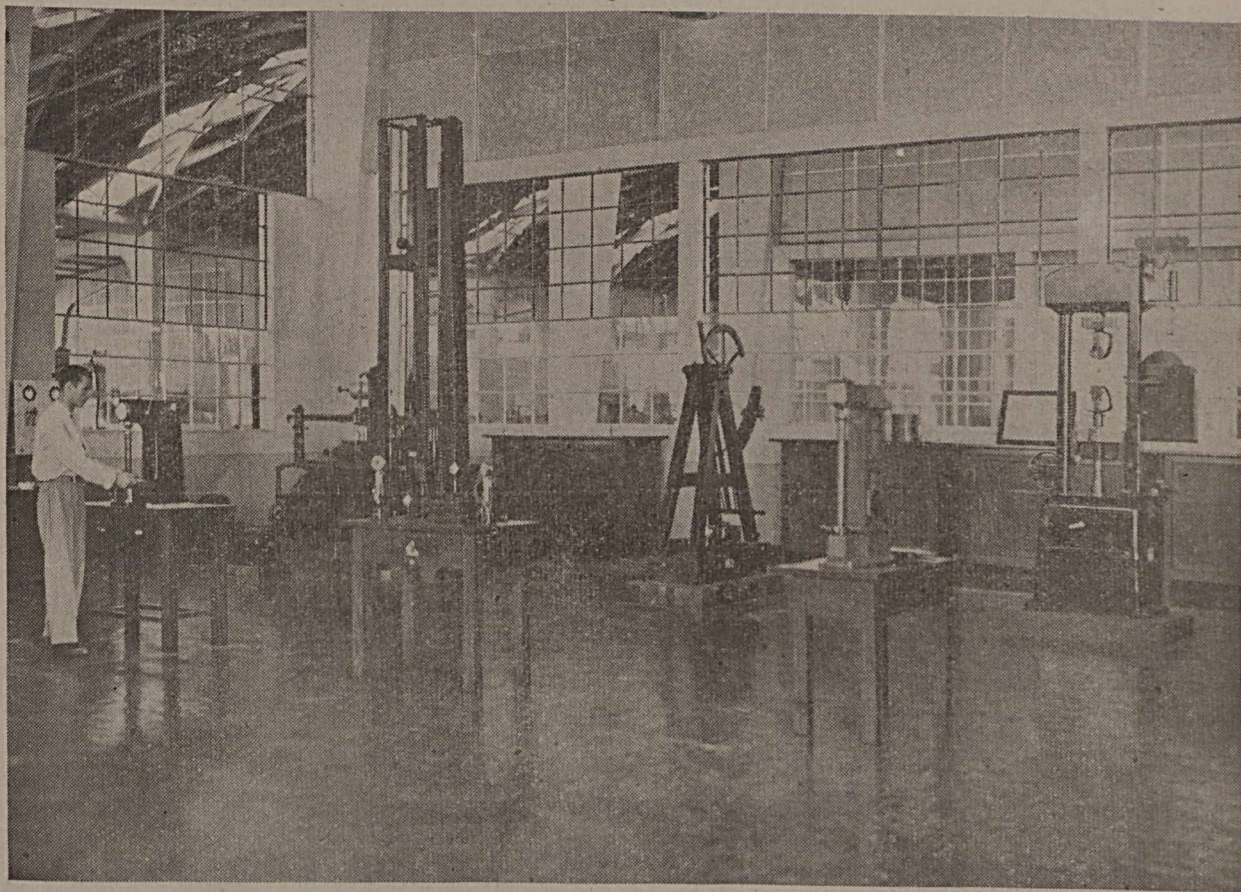
nos deteremos com relação a cada uma delas, a não ser naquilo que apresente aspecto peculiar. Aliás, na entrevista que mantivemos com o Cel. Agemar em seu gabinete, já tivemos oportunidade de apreciar vários ângulos da parte puramente administrativa da Fábrica.

#### A FABRICAÇÃO DE AVIÕES

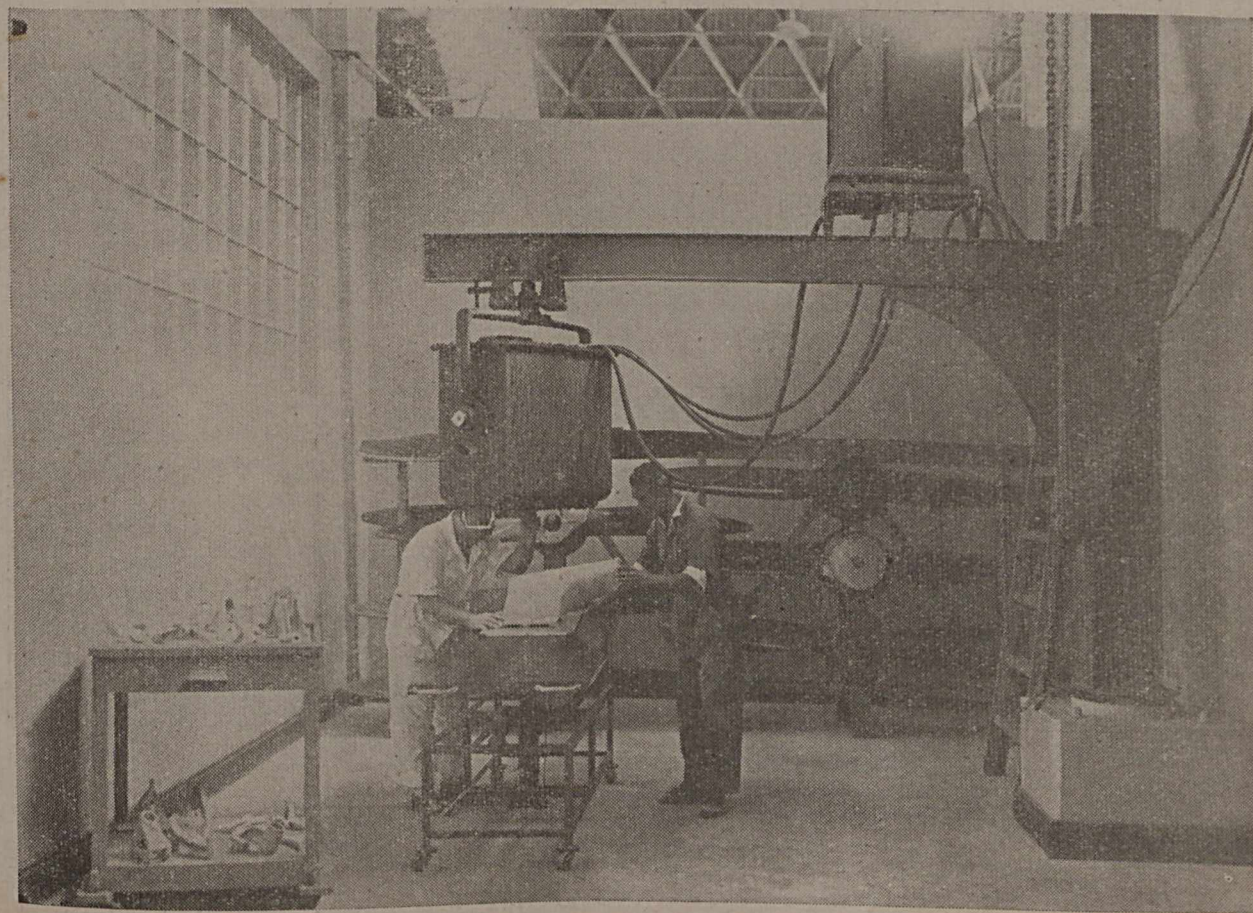
Nem todos sabem que os aviões que alçam vôo da pista fronteíra à Fábrica do Galeão são ali inteiramente construídos e montados. Com exceção dos motores e instrumentos de vôo, que ainda somos obrigados a importar do estrangeiro, tudo mais ali se prepara e fabrica, a começar pelas próprias ferramentas. Os pneus e câmaras de ar também são de fabricação nacional, mas adquiridos pela Fábrica.

O organograma da Fábrica nos auxilia a figurar, aproximadamente, para o leitor, um roteiro da construção dos aviões.





*Laboratório de Ensaios Mecânicos*



*Raio X — Examinando uma peça fundida*



Depois, evidentemente, das providências administrativas concernentes à aquisição e "stock" do material necessário às diferentes fases da construção de um aparelho e do pronunciamento dos órgãos da Divisão de Estudos do Departamento Técnico, as secções especializadas da Divisão de Fabricação entram em atividade, fabricando cada uma as peças que lhe competem. Essas peças vão depois à secção de Montagem para a construção do arcabouço do avião, que termina com a parte da secção de Eletricidade, dos Instrumentos d Bordo e da instalação do motor e hélices, vindos, respectivamente, do Banco de Provas e da Fábrica de Hélices.

#### O CONTRÔLE DO MATERIAL UTILIZADO

Todo o material utilizado na feitura de tôdas as peças passa por um rigorosíssimo contrôle tecnocientífico, que vai dos ensaios químicos ao exame radiográfico. Não é, porém, só o material a sofrer

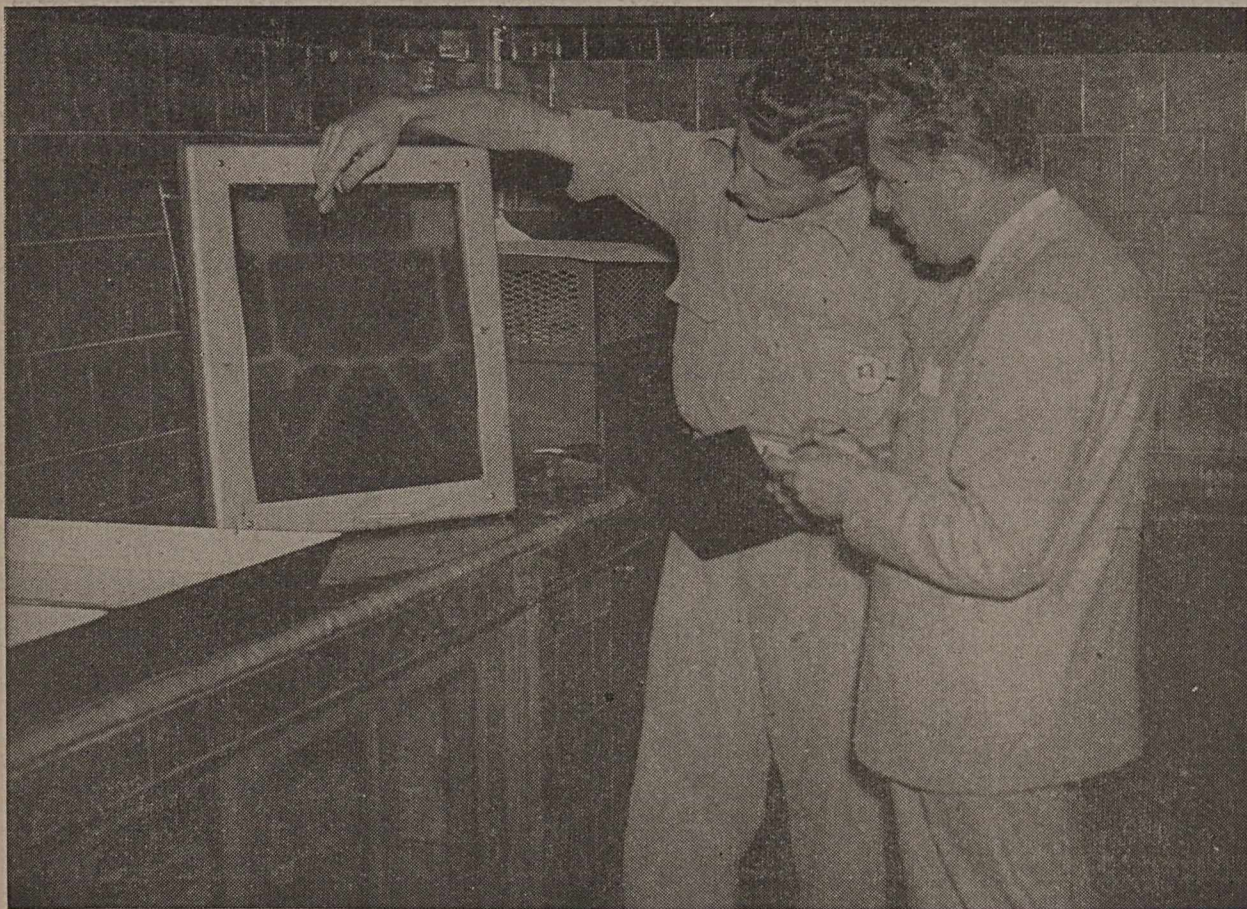
êsse contrôle extremo. Depois de fabricadas, com o material já assim controlado, as peças são, por sua vez, submetidas a novas provas e só são utilizadas em estado de absoluta segurança.

#### O GABINETE DE RAIOS X

Essa foi uma das dependências da Fábrica do Galeão que mais nos impressionaram, inclusive pela bela instalação. As peças ultimadas pelas diferentes secções, depois de submetidas a tôdas as provas ao alcance dos sentidos humanos, são levadas ao Raio X, que lhes devassa a contextura, revelando, não raro, falhas imperceptíveis até então, mas capazes, só por si, de motivar os mais trágicos desastres.

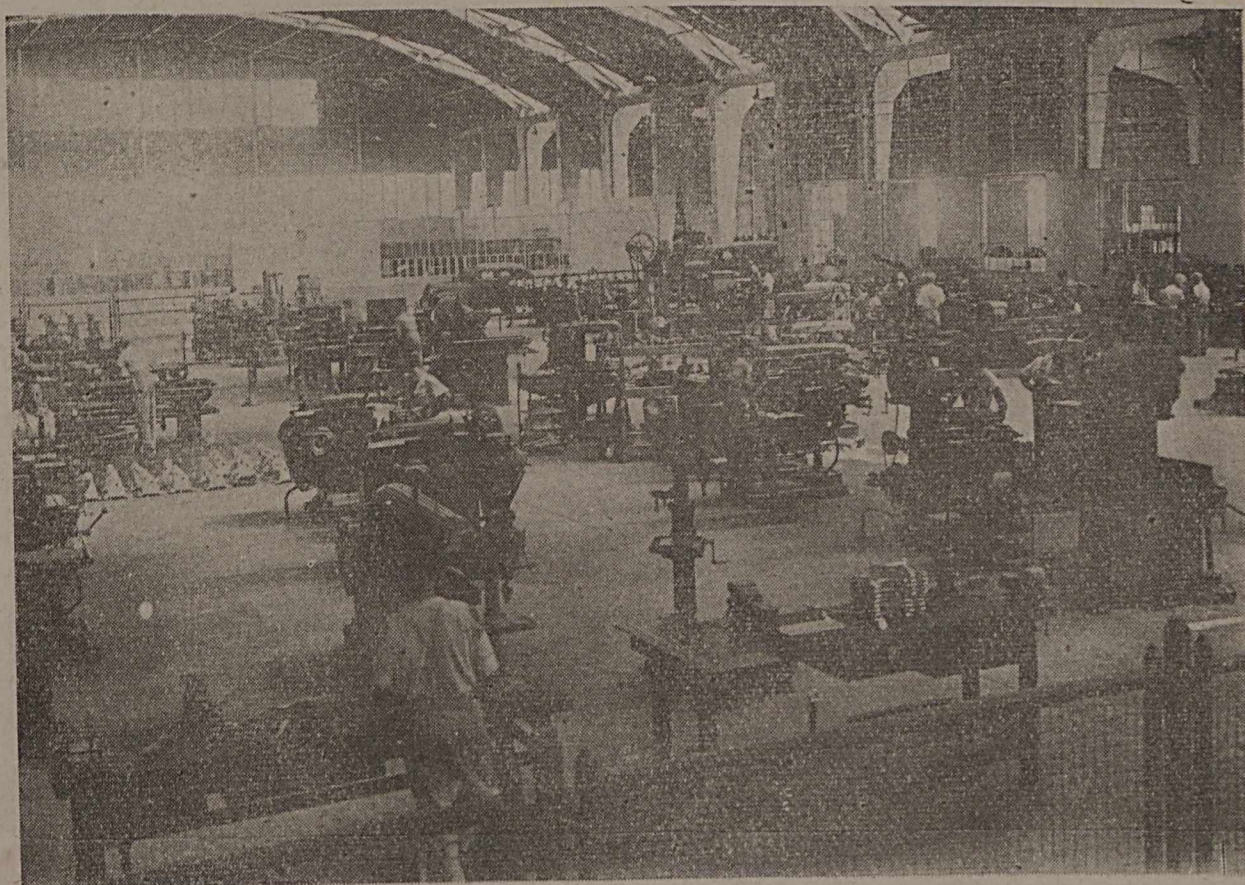
#### OFICINA MECÂNICA

A segurança parece ser a preocupação dominante dos dirigentes da Fábrica do Galeão. Ao



Com o Sr. José Bonifácio, sub-chefe do Laboratório de Raio X e Fotografia, examinando uma chapa de trem de aterragem de "Focke-Wulf", fundida na fábrica





Mecânica

fundo da Oficina Mecânica, uma das de maior tamanho e de mais belo aspecto, lêem-se, num cartaz, as seguintes palavras, endereçadas aos operários:

*"Lembra-te sempre que vidas humanas vão ficar na dependência da perfeição do teu serviço. Não escondas os teus erros. Leva-os imediatamente ao conhecimento de teu mestre."*

O cartaz, além de humanitário, se justifica como um ensinamento, pois a maioria dos que trabalham na Mecânica é composta de jovens recém-saídos da Escola de Aprendizes.

#### IDENTIFICAÇÃO INDIVIDUAL

Aproximando-nos de alguns operários com quem desejávamos estabelecer palestras, reparamos que todos usam um distintivo individual, que os identifica facilmente. Trata-se de um medalhão, preso à cintura, com o retrato e o nome do portador, além de outras indicações. Todo o pessoal civil usa em serviço essa identificação, inclusive os en-

genheiros, e, segundo nos informaram, até os visitantes autorizados têm de submeter-se a esse sistema.

#### SECÇÃO DE INSTRUMENTOS

Despertou nossa curiosidade o sentido que teria ali o vocábulo *Instrumentos*. Na realidade, desde a nossa chegada, já tínhamos visto grande número de instrumentos sem esse rótulo especial. O Cel. Agemar explicou-nos, então, que *instrumentos* ali são os indicadores que se colocam no interior dos aviões, tais como bússolas, altímetros, etc.

#### SERRALHERIA

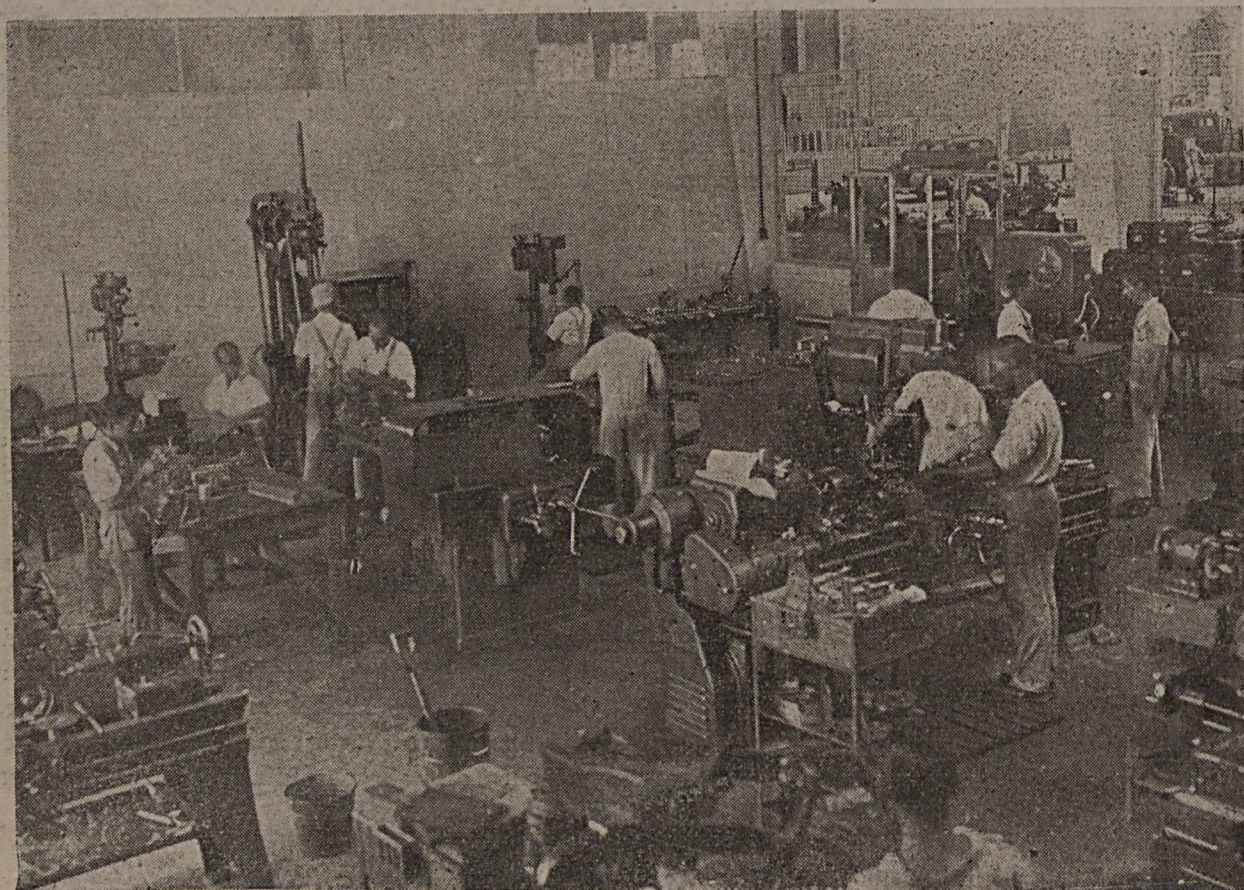
A *Serralheria* é um dos sectores mais importantes na fabricação dos aviões, cujas estrutura e armação das asas são integralmente de madeira. Examinando os esqueletos dos "Fairchild", parece até paradoxal que de tanta fragilidade possa prover tanta segurança.

Na *Serralheria* travamos conhecimento com o Mestre Manuel Azevêdo, um dos muitos inven-





*Examinando um cubo de roda de bequilha, na secção de Mecânica*



*Ferramentaria*



tores da Fábrica, cujo anonimato vamos agora quebrar. Inventou êle uma máquina para pregar, da qual assistimos ao funcionamento. Trata-se de engenhosa realização que muito tem contribuído para o aceleração dos trabalhos de colagem das asas.

#### HÉLICES

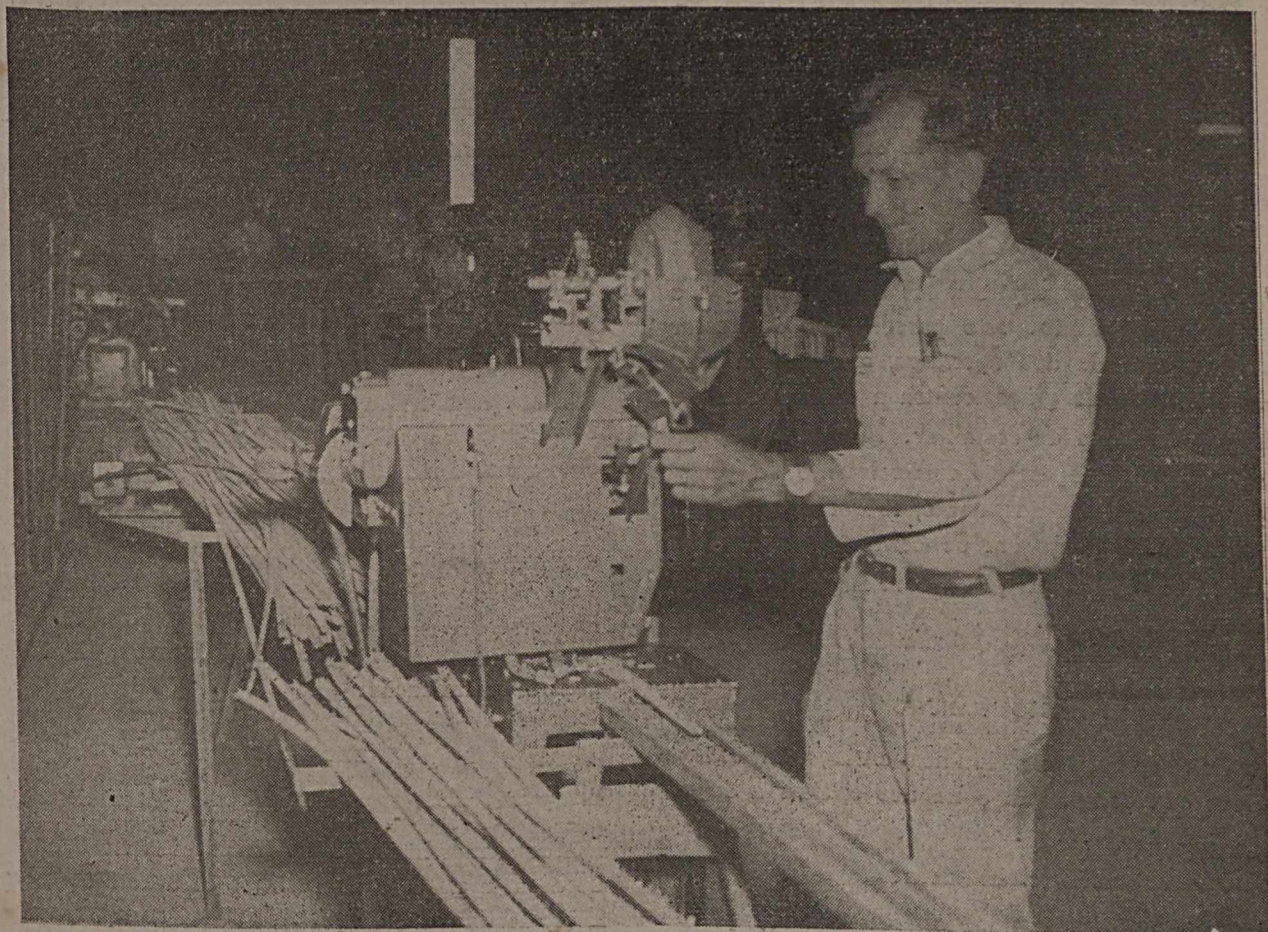
Também em madeira são fabricadas tôdas as hélices dos "Fairchild". A produção se dá em larga escala, pois se trata de peças que podem sofrer freqüentes substituições. Além disso, no Galeão se fabricam tôdas as hélices de madeira que equipam os aviões da F.A.B., bem como os da Campanha Nacional de Aviação. O aspecto da oficina onde se fabricam as hélices é muito agradável à vista, tanto pela harmonia de contornos dêsses acessórios do avião, como pela combinação de cores com que saem da pintura.

#### O RANCHO

Quando nos dirigíamos a outras dependências em prosseguimento à nossa visita, surpreendeu-nos um inesperado toque de "sirene", que teve o condão de paralisar instantaneamente tôdas as máquinas da Fábrica. Pela atitude tranqüila dos nossos anfitriões, verificava-se facilmente que o sinal não significava alarme. Olhamos então para o relógio. Eram 11 horas precisamente e o toque de "sirene" marcava a interrupção das atividades para o almoço dos servidores.

Com uma certa pressa, mas em absoluta ordem, os operários irrompiam de tôdas as partes, reunindo-se em fila, à entrada do refeitório, situado no próprio corpo da Fábrica.

O sistema é de bandejas, como no S.A.P.S., I.P.A.S.E., Comerciairos etc. Cada um apanha a sua e a conduz à mesa, sem esperas nem atropelos.



O Mestre Manoel de Azevedo, junto à máquina de pregar, de sua invenção, que muito contribuiu para o aumento da produção





*Carpintaria, onde são confeccionados, em madeira, estabilizadores, asas, flaps, quilhas, etc.*

Indagamos o preço das refeições.

O Cel. Agemar explicou-nos que, a princípio o almoço era gratuito. Isto parecia não interessar muito à maioria dos operários, que faziam cara feia à comida de graça, contra a qual supunham não ter o direito de reclamar. A direção da Fábrica, agindo com perfeito conhecimento da psicologia humana, resolveu, então, cobrar as refeições, fixando-lhes o preço em 60 centavos. A medida agradou em cheio, já que a comida perdeu o aspecto de coisa dada.

#### NOSSO "RANCHO"

O Cel. Agemar convidou-nos, então, para almoçar em sua companhia e na dos oficiais e engenheiros da Fábrica.

Foi uma reunião encantadora.

Em prédio situado na Praia do Galeão, quase fronteiro à ponte das barcas, foi servido um excelente almoço, que transcorreu entre efusões de cordialidade. Ao ótimo paladar dos pratos casa-

va-se o tempêro das frases de espírito, e os olhos podiam, ainda, abeberar-se nas águas mansas da Guanabara, cujas ondas, ao longe, beijam, contritas, a Ilha do Bom Jesus.

#### PROSSEGUE A VISITA.

Retemperados pelo almoço, pelo repouso e pela paisagem, reiniciamos a visita tão agradavelmente interrompida, percorrendo, então, os laboratórios de Ensaios Mecânicos e de Ensaios Físico-Químicos, as secções de Solda, de Tratamento Térmico, de Entelagem e Dopagem, de Pintura, de Decapagem e Metalização.

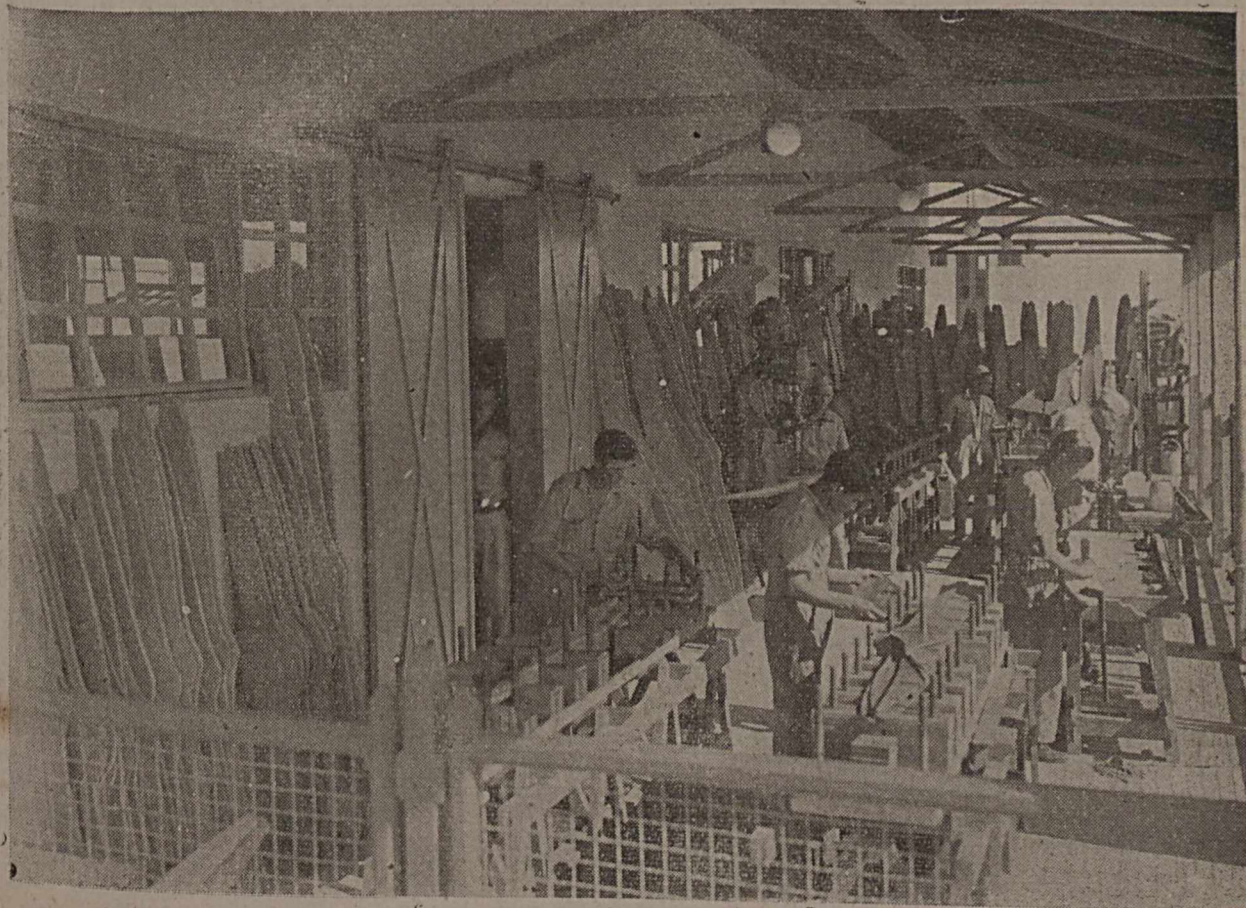
#### DECAPAGEM

A decapagem é um dos processos mais interessantes usados na Fábrica. Consiste em um banho de areia a que são submetidos os utensílios metálicos, destinado a limpá-los e fazer desaparecer as impurezas que apresentem na superfície. A decapagem das peças pequenas, inclusive ferramentas usuais, é praticada num aparelho que se as-





*Entrevistando um operário, na Carpintaria*



*Fábrica de hélices*



semelha a um forno, no qual o operário introduz a peça a decapar, manejando-a com luvas de borracha. A decapagem das peças grandes é feita numa câmara especial, na qual o operário penetra envergando traje de borracha e máscara contra emanções, espécie de escafandro que manobra em seco e que respira por um tubo de oxigênio.

#### DOPAGEM

A denominação intrigou-nos, mas ninguém melhor do que o Cel. Agemar para nos esclarecer. A esta altura, já sabíamos que, se o Major Jocelyn é um entusiasta de futebol, o ilustre Diretor da Fábrica é um aficionado de corridas. Poderia, por isso, explicar-nos que dopagem era aquela e como é que aos cavalos é vedado um tratamento oficialmente adotado para os pégasos modernos, uma vez que aqueles e estes estão todos sob a jurisdição suprema do Ministro Salgado Filho...

O que na fabricação de aviões se denomina *dopagem* é um processo a que são submetidas as telas utilizadas nas asas, com o fim de impermeabi-

lizá-las e torná-las resistentes. Os aviões, depois de dopados, podem voar muito tempo. Os cavalos também voam, mas depois...

#### BANCO DE PROVAS

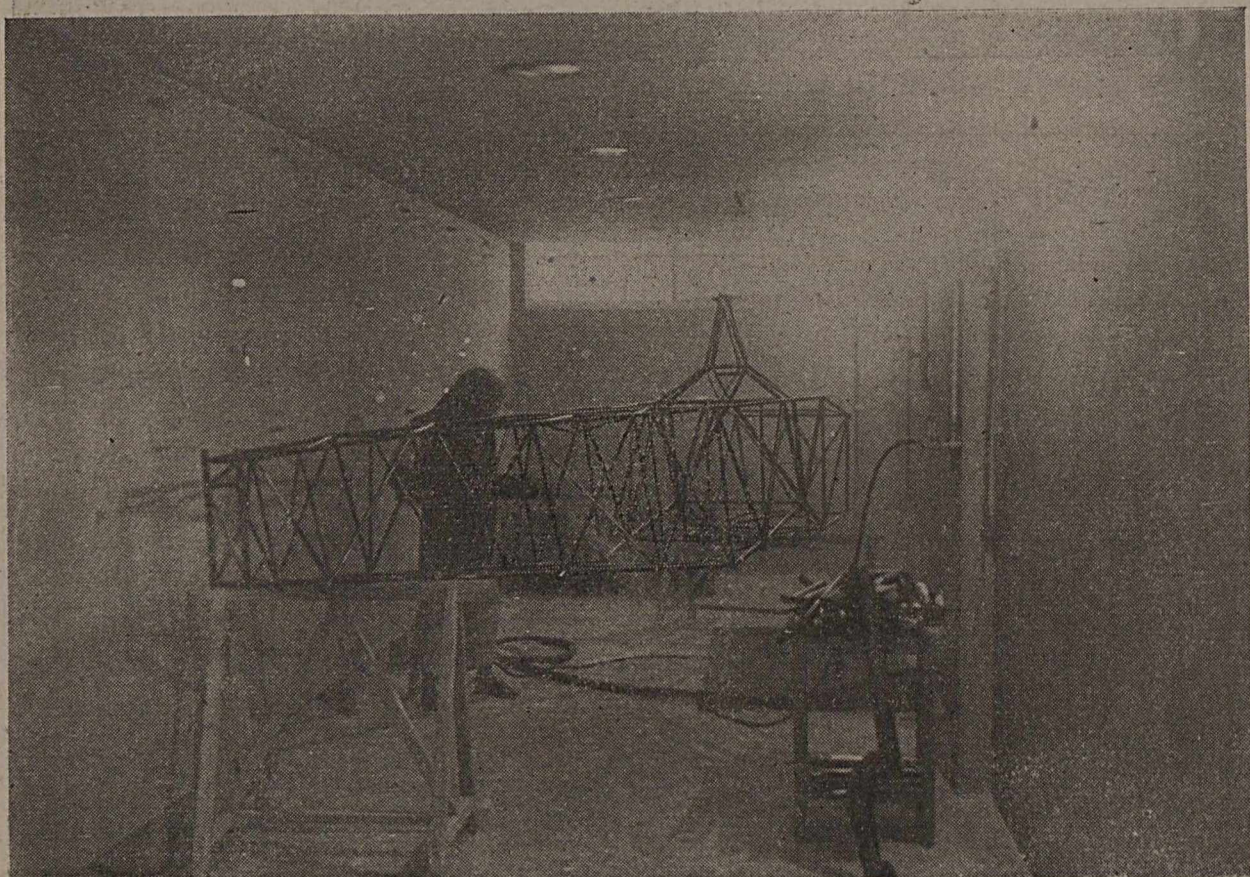
Com a proliferação de estabelecimentos bancários que, nos dias de hoje, brotam semanalmente em tôdas as ruas centrais do Rio de Janeiro, não era de espantar que encontrássemos um Banco em plena Fábrica do Galeão.

Lá está êle, coerente com a época, instalado em edificação separada do corpo da Fábrica.

— Que espécie de transações se efetuam aqui? perguntamos.

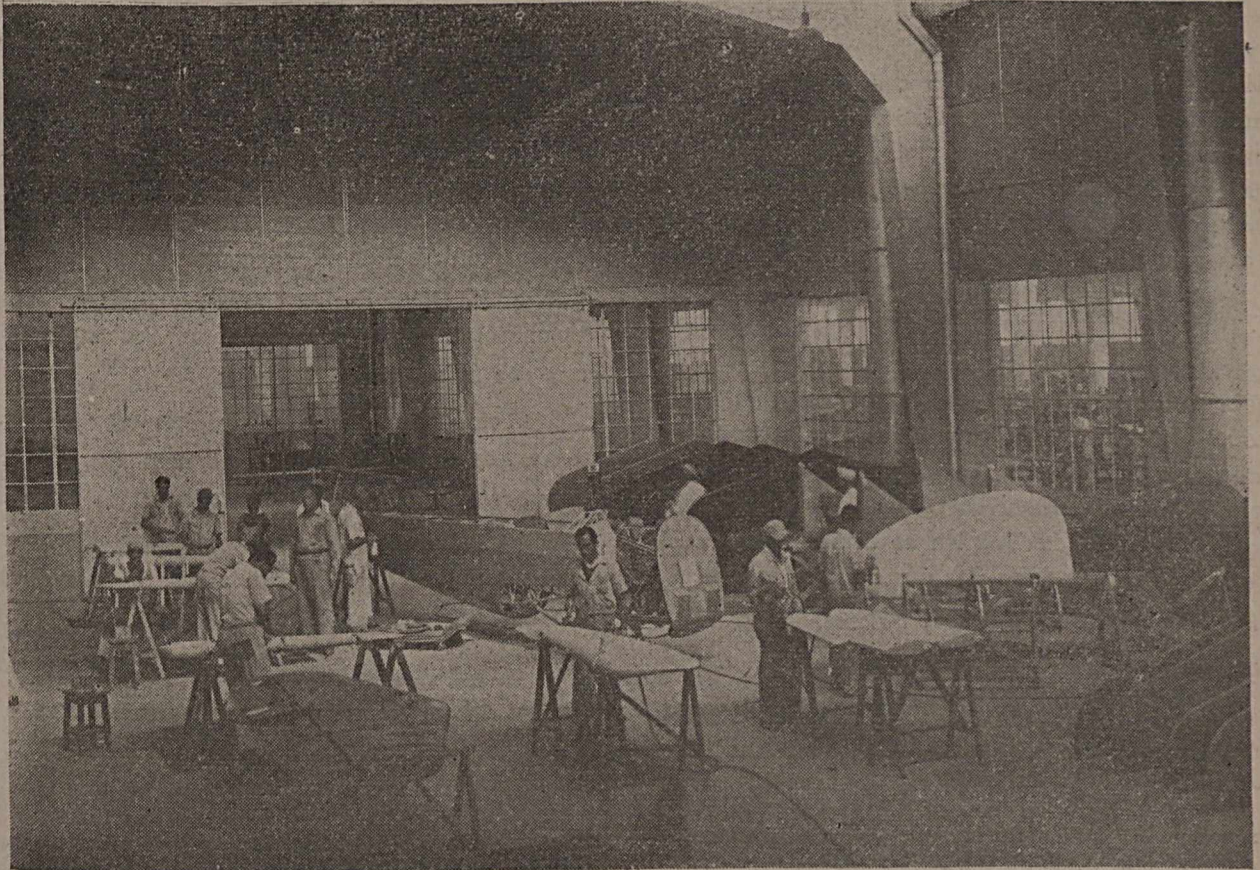
— No Banco de Provas se praticam tôdas as operações de vôo — responderam-nos — e, seja dito de passagem, operações efetuadas com tôdas as garantias... Entrem e avaliem pessoalmente.

Avaliem e não avalizem — o verbo era tranquilizador... Penetramos, assim, no Banco de Provas, que se divide em três peças, separadas entre si por



Decapagem — Dando jacto de areia em uma estrutura de fuselagem





*Secção de Entelagem, Dopagem e Pintura*

paredes envidraçadas. Nas peças laterais, situadas em plano inferior à do centro, coloca-se um motor de avião em condições de funcionamento. Na peça do centro, diante de um banco onde se instala o operador, figuram num quadro, todos os instrumentos indicadores e reguladores do vôo. Acionando-se um dos motores, o operador acompanha pelo quadro todo o seu funcionamento e fica em condições de corrigir tôdas as falhas ou deficiências verificadas na prova.

#### A PRODUÇÃO DA FÁBRICA

Percorrendo outras dependências, já novamente em caminho do gabinete do diretor, onde iríamos repousar um pouco, antes de regressar ao Aeroporto Santos Dumont, procuramos inquirir sobre a produção da Fábrica, da data da fundação aos dias de hoje.

O Cel. Agemar esclareceu-nos prontamente, demonstrando invejável memória:

— A Fábrica no Galeão, fundada em 1936, só começou a produzir em 1937. Em fins de 1938,

possuíamos já, inteiramente fabricados aqui, 40 aviões "Focke-Wulf 44". Eram aviões de treinamento primário e acrobacia. A produção decaiu em número de 1939 a 1942, quando fabricamos 25 "Focke-Wulf 58", bimotores. Em compensação, eram já aparelhos de treinamento avançado, de bombardeio, de fotografia, de tiro aéreo, etc. Depois, a produção aumentou muito. Do princípio de 1944 até julho do corrente ano, fabricamos 102 "Fairchild PT 19", todos para instrução e treinamento primário.

#### PROVENIÊNCIA E AQUISIÇÃO DO MATERIAL UTILIZADO PELA FÁBRICA

Em virtude da guerra, que importou no fechamento de outros mercados, todo o material utilizado pela Fábrica do Galeão tem vindo, nos últimos tempos, dos Estados Unidos. A aquisição se processa, naquele país, por intermédio da Diretoria do Material e da Comissão de Compras do Ministério da Aeronáutica, sediada em Washington.



#### A FÁBRICA E O "ESFÔRÇO DE GUERRA"

No período em que se exigia de todos os brasileiros o máximo de esforço e de energia para a vitória final, a Fábrica do Galeão ampliou as suas horas de trabalho e restringiu o tempo para o almoço. Aumentou seu pessoal e adquiriu melhor maquinaria, ficando, assim, apercebida para acelerar o ritmo da produção.

#### PLANOS PARA O FUTURO

Segundo o que está até agora estabelecido, a Fábrica do Galeão deverá construir, até 1947, aviões "Fairchild". A partir desse ano, a produção dependerá dos planos que estão sendo elaborados pelo órgão competente do Ministério da Aeronáutica. A direção da Fábrica se limita a executar esses planos, a respeito dos quais é ouvida previamente.

#### A VOLTA

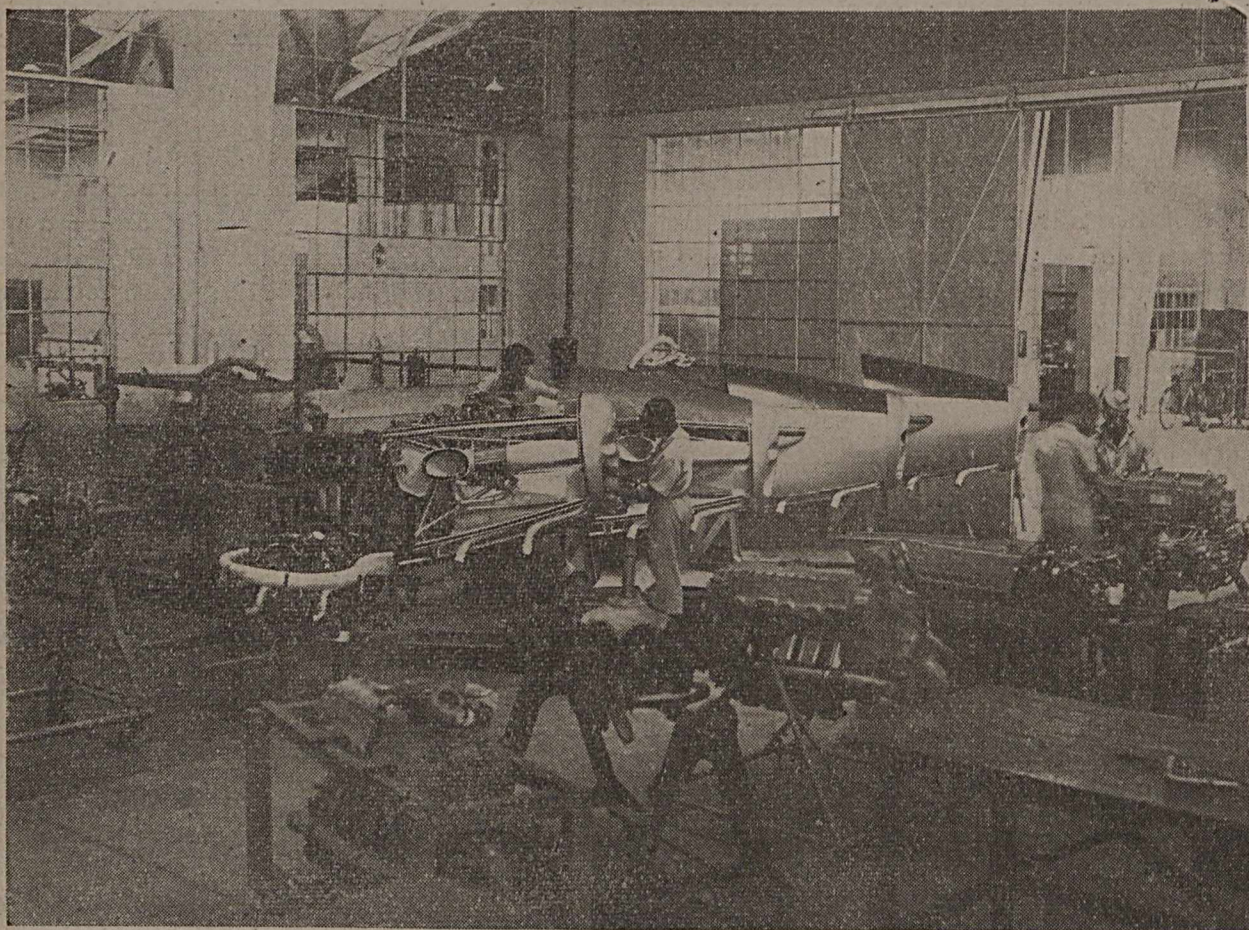
O sinal de encerramento dos trabalhos da Fábrica já havia soado e ainda nos achávamos em

palestra com o Cel. Agemar. Encontrando uma brecha na conversa, pedimos permissão para dar por encerrada a visita de que tão gratas recordações levaríamos.

O Cel. Agemar depois de oferecer duas lembranças da Fábrica às senhoras que nos acompanhavam, conduziu-nos ao pátio fronteiro aos grandes hangares, onde deveríamos novamente repartir-nos em turmas para embarcar no "Fairchild" que nos aguardava.

Lá estava, sorridente, à nossa espera, o simpático e eficiente Sargento Telmo, com quem já traváramos conhecimento pela manhã. A primeira turma alojou-se na *cabine* do pequeno aparelho e pouco depois evoluía e esfumava-se para os lados do Pão do Açúcar.

O redator destas notas ficara para a segunda viagem e isso iria proporcionar-lhe uma das grandes satisfações do dia. Após a decolagem dos



Secção de Motores, onde são feitas as revisões periódicas



primeiros "peregrinos audazes" (2), o Cel. Agemar pedira licença para ausentar-se por uns momentos a fim de trocar a farda por um traje civil, pois também devia ir à cidade.

---

(2) Machado de Assis nunca se ausentara do Rio de Janeiro, até os dias da velhice. Precisando, de uma feita, ir a Petrópolis, conta-se que lá encontrou, à sua espera, um telegrama de José Veríssimo, concebido nestes termos:

"Deus guarde o peregrino audaz".

Esta é a origem da expressão entre aspas.

De volta, já transformado num simples *paisano* como nós, ei-lo que nos surpreende e honra tomando a direção do aparelho em que viajaríamos. Novamente a tranqüilidade, novamente a segurança: de manhã, o Major Basílio; à tarde o Cel. Agemar. Na verdade, para tal batismo, somente tal crisma.

O "Fairchild" evoluiu e subiu rapidamente, sobrevoando as ilhas vizinhas. Olhamos para trás. Lá em baixo, já longe, estava a Fábrica do Galeão, minúscula, pequenina, que, pouco antes, nos parecera tão grande e monumental.