

40 ANOS DE ACROBACIAS NO AR

Alberto Berteli





*Nome: Alberto Berteli, Nascido: 3/10/1914 em São Roque, Idade: 65 anos
Altura: 1.70 m, Peso: 65 quilos, Brevetado: em 1941*



O VÔO SOLITÁRIO E A MULTIDÃO

INTRODUÇÃO

AS SENSações E AS EMOçOES DE UM PILOTO DE ACROBACIAS

As sensações de um piloto acrobata são praticamente indescritíveis. Elas se misturam de forma complexa com leis naturais e frias, emoções humanas, num emaranhado tão confuso que se torna praticamente impossível a sua descrição. Porém, vale a pena a gente tentar descrevê-las.

“ UMA FESTA LÁ NAS CUCUIAS . . . “

Na chegada já tinha dado umas cambalhotas e feito a clássica tomada de campo em vôo invertido. O povo aflui ao campo, gente aparece de todos os lados. Pelo rosto dele, tenho a impressão que todos me conhecem. Não sei porque, desço do BUCKER e sou envolvido no meio daquela gente, como se pertencesse a cada um em particular.

Nesse instante se inicia um verdadeiro rosário de perguntas, desde as mais estapafúrdias às mais cretinas e arrojadas. A mais comum é sempre: “O senhor não tem medo ?” ou “O senhor vai amarrado ?” Nesse momento, já lá responde um mais inteligente: “Não precisa amarrar, a velocidade do avião não deixa o piloto cair “.

A conversa vai por aí, quando surge outro que já me viu não sei onde, nem quando, numa festa que também não sabe aonde. Mas jura que me viu em vôo rasante e de dorso, pegando com a mão lenços no chão. A conversa está nesse pé, quando já não me sinto bem, pois uma parte do organismo já se sente saturado, peço licença, por que estou sendo solicitado e me retiro. Dou alguns passos e de novo estou envolvido no meio de outro bloco que se forma começando tudo novamente. Procuro então escapar com desculpas e vou dando o fora.

O sol está quente, minha vontade seria sentar numa grama fresca, à sombra de uma árvore qualquer, sossegar um pouco e ficar filosofando. Nada disso acontece, sou assediado novamente. Neste assédio sinto prazer, alegria, cansaço e ao mesmo tempo tristeza.

Não sei bem explicar. A segurança que os outros em mim depositam tornam-me quase um ser especial e aí a coisa me inquieta. Transformaram a gente numa máquina, onde a coragem audácia e inteligência se misturam para a satisfação do público.

O olhar de todos, parece sempre pedir mais, numa ânsia de loucura do ar, como se nunca a satisfação fosse total.

MINHA INFÂNCIA

Apareci no mundo em 1914, no dia 3/10, numa fazenda da família **Pereira Ignácio**, entre Rodovalho (hoje Alumínio) e Pantozo, município de São Roque, São Paulo.

Palavra de meus pais, era uma criança normal mais muito chorona. Desse lugar tenho vagas lembranças, apenas lembro-me de ter colocado um arame no fogo e quando o mesmo estava em brasa peguei-o na mão; em 1919 mudança para São Paulo, Capital, Butantã, 1920 mais ou menos, visita o Brasil, o rei **Humberto** da Bélgica, o Butantã que fazia parte naquela época dos senhores (Abóbora) que visitavam o Brasil, lembro-me que três aviões sobrevoaram o local em homenagem ao ilustre rei, sendo que um dos aeroplanos era um triplano e os outros dois eram biplanos. Faziam acrobacias não sei quais, mas devia ser parafuso pois os mesmos desciam virando, fiquei maravilhado com o espetáculo.

Guardo bem na lembrança que aquilo me parecia tão macio como se a gente estivesse pulando em cima de uma montanha de algodão, dedução minha na época (quanta inocência), daquele momento em diante não saía mais do meu pensamento o avião, na época não havia aeromodelismo, mas construí os meus resumidos aviões simplesmente na hélice que eram feitas com tampa de lata de banha abrindo-se uns cortes na mesma com a tesoura da mamãe e que acaba sempre em puxões de orelha, pois estragava a mesma.

Depois de algum tempo eu descobri um meio de orientar a hélice contra o vento, com outra tampa servindo de leme, durante muito tempo em cada pé de pau ao redor da casa tinha um aeroplaninho, El 1922 época que meu pai comprou um FORD modelo T caminhão, um dos primeiros que carregou materiais de construção. Meu pai foi muito criticado na época, pois onde já se viu carregar pedras em cima de rodas de borracha. Todo transporte em São Paulo era feito em carroças; o fordeco para mim era uma maravilha (jóia) por alguns tempos esqueci do avião.

Ninguém sabia lidar com o FORD. Meu pai com grande sacrifício conseguiu um motorista, coisa rara, as aulas dadas a meu pai eu as adquiri primeiro e então eu manobrava o carro. Passando algum tempo meu pai tirou carteira, mas não conseguia andar com a coisa sem eu estar presente. Logo em seguida vieram os enguiços mecânicos, na época (mechanico).

Porém tinha uma parte que eu não conseguia entender, era o diferencial, como aquilo se arrumava nas curvas, e isto me atormentava (a cuca). Meu pai saiu de viagem por uns dias e eu então aproveitei a oportunidade para desmontar o diferencial, peça grande e pesada; embaixo do caminhão, não tive dúvidas, convoquei minhas irmãs, minha mãe, e uma tia que morava conosco, que eu precisava tirar a tal peça para o conserto.

Tirei, desmontei e montei outra vez pois tinha visto como funcionava; eu fiquei desapontado, porque era tão fácil. Em 1923 ia no grupo escolar das 11 horas às 16, no período de aula. O Fordeco ficava parado, pois meu pai não conseguia andar sozinho com ele, época terrível para as crianças não havia brinquedo para comprar, tudo tinha que ser feito em casa, guloseimas, guaraná, e outras coisas só no dia de Natal inclusive os sapatos.

Com a convivência com o motor e o pensamento no avião começou uma idéia de amarrar umas folhas de zinco em volta do motor (não sei como) e despencar morro abaixo, morro este existente perto de casa, com um campo de futebol em cima.

Graças a Deus a idéia não foi em frente; eu ia muito bem no Grupo Escolar mas não gostava de estudar, porém muita facilidade com os problemas de números entre o fordeco e o Grupo descobri um meio de ganhar alguns tostões com caçadas de aranhas e escorpiões que vendia ao Instituto Butantã – 3 aranhas por um tostão e 30 réis por um escorpião, fazia caçadas também de cobras, mas eu não queria nada com aquele bicho. Meus pais faziam questão que eu aprendesse música, então veio a clarineta que minha mãe comprou, custou-lhe 700 mil réis. A vida subiu e desceu ??? Muitos instrumentos musicais, mas a clarineta, a pedido de minha mãe, nunca se livraria de mim.

Em 1928 fiz exame de motorista, pelo menos eu considerava assim. Provoquei um desastre jogando dentro de uma Barraca um carro do quartel de Quitaúna com 5 oficiais dentro, apavorado fugi para o mato, fiquei três dias trepado numa figueira, a sorte é que tinha figuinhos, após o terceiro dia apareci todo assustado, mas tudo estava normalizado, meu pai tinha pago todo o estrago, sobrou em casa um pára-brisa do dito carro que me disseram que era a prova de tiro, eu fui ver se era mesmo e era (vidro triplex).

Gostava muito de coisas que se moviam dentro d'água, monjolos, vivia a procura de quedas de água. No bairro tinha uma lagoa que todos os garotos da época iam tomar banho, minha mãe não gostava e cada vez que eu ia era uma surra na certa, mas ficava muito implicado porque quando eu tomava dois banhos no mesmo dia minha mãe não sabia, custou a descobrir que quando eu tomava o primeiro eu punha a roupa do lado avesso e no segundo banho eu voltava a roupa no natural (é a velha neca).

Nesta época eu não tinha idade para tirar carteira de motorista, mas guiava para todo lugar de São Paulo. Os guardas de trânsito em São Paulo andavam a cavalo e não conseguiam me pegar, mas estavam já na minha marcação; nessa época meu pai começou a trabalhar com o Senhor **Oswaldo Porchat** dono de uma Pedreira que existia no bairro e eu também, o **Sr. Oswaldo** não sei porque gostava muito de mim, e por coincidência ele era parecido comigo (fotocópia) ele arranhou não sei como uma duplicata de carteira de motorista dele e me deu ; daí por diante a coisa melhorou, mas deu muito galho, pois ele tinha 25 anos e eu 15, mas acontece que o pai dele era Senador. **Dr. Oswaldo** tinha automóveis bacanas, tinha duas motocicletas, uma INDIAN 750 cl e outra HARLEY 1200 cl e eu fazia a manutenção da coisa. Os maiores galhos com documentos davam sempre em casa de espetáculos proibidos para menores, muitas vezes pedi a ele que me aproximasse do avião, mas não era o fraco dele, e geralmente me desiludia, assim foi até 1933 quando já havia completado 18 anos e tirei a minha carteira com autorização de meu pai, voltei a me chamar **Alberto Bertelli**.

Bertelinho na época, eu passei muito tempo chamado por **Oswaldo**, andei muito atrás de carro de corrida, aparecia o Ford V8, Benedito Lopes estava na onda e eu queria 2 motores V8 e mandar brasa, o dinheiro andava sempre na conta, mas sempre sobrava.

No fim, sempre estava o avião na cuca, **Lindenberg**, o Jahú atravessa o Atlântico, o **Gago Coutinho** também, jornais falam muito de aviões.

Em 1934 ou 1935 não sei ao certo, a inauguração de Congonhas, pista de terra. Veio da Itália uma esquadrilha com 10 aviões FIAT, (os Ratos Verdes) me pareceu não sei ao certo, o que sei é que faziam miséria, lembro-me claramente que eles faziam um looping 5 contra 5 entrelaçando-se.

Durante as manobras eu assistia a tudo aquilo maravilhado, parecia que estava meio bêbado, daí em diante o avião explodia dentro de mim, e pareceu-me impossível viver sem o mesmo, tirei completamente a idéia dos motores V8 acoplados para carro de corrida ; nesta época estava trabalhando com guindaste, escavadeira e dragas na firma (SIMACO) estava dentro dos terrenos do Butantã, mas esta dita firma foi despejada dos terrenos e foi instalar-se em Vila Guilherme para mim foi ótimo, fui parar pertinho do Campo de Marte, vale a pena ser contada a história da mudança : levar a escavadeira rolando pela cidade toda, pois naquele tempo não tinha carreta que suportava 36 toneladas, 8 dias rodando dentro da cidade com aquele monstro. Atravessar a velha ponte de madeira da Vila Maria e não ia agüentar mais, tinha os trilhos do bonde, e eu atravesssei com a bicha a cavalo nos trilhos, depois a vez das coisas que flutuavam, barcos e dragas.

Dois rebocadores de minha fabricação com motor de automóvel BUICK, as dragas eram um caixotão, retangular de 8 x 5 metros, aquilo de arrasto rio acima, até a ponte Grande (hoje Bandeiras),foi tudo mais ou menos até a ponte, mas da ponte para cima tinha uma corredeira de água por nome 'Saboneira", a profundidade era pouca, mas a correnteza muito grande de modo que aquele trecho devia ser vencido com uma coisa de cada vez, primeira coisa foi a draga, amarrada com cabo de aço de uns 50 metros e lá vai a coisa rio acima.

No meio da corredeira o rebocador vencia centímetro em centímetro, é preciso explicar que os rebocadores eram de minha fabricação, eu não tinha nenhuma teoria, por isso o motor não casava a corda de potência com a hélice (agora eu sei disso) e para melhorar a situação eu coloquei câmbio e nesta situação eu usava a segunda marcha, mas o motor virava demais, quando eu estava naquela briga com a correnteza, o motor começou a falhar, devido ao alto regime e um pequeno vazamento que surgiu na bomba d'água, e que molhava o distribuidor, assim que o regime do motor diminuiu, a tralha toda

TEMPO DA ESCAVADEIRA

Vila Guilherme

Era hora do almoço mais ou menos, vou tentar colocar o motor em marcha, mas esse motor tinha um dispositivo no magnético, que ao ligar o botão de partida também ligava a corrente da bateria ao mesmo, pois tinha uma bobina adicionada, a qual fazia com que o mesmo desse faísca, esse dispositivo automático deu pane, como eu improvisava tudo, liguei o fio numa chave à parte, então eu precisava acionar o botão de partida e ligar a chave para fornecer corrente no magnético, o motor é a gasolina, mas eu tinha modificado o mesmo para óleo diesel, sendo que para ele pegar, sempre era necessário por gasolina nos robinetes, que ficavam junto às vela.

Coloquei gasolina e dei partida, o motor pegou, mas logo parou, ao repetir a dose de gasolina com uma lata de um litro, eu tinha esquecido de desligar a tal chave, e uma das velas estava dando faísca, ao aproximar-me da mesma, soltou uma centelha na minha mão, provocando um forte choque acompanhado com fogo, com o choque devo ter atirado a gasolina com fogo em minha roupa (macacão), virei uma tocha de fogo dentro da escavadeira.

Saí correndo de dentro da mesma, com muita dificuldade do meio de tantas alavancas e cabos de aço, na frente da máquina havia uma lagoa, não tive a menor dúvida, atirei-me direto na água, saí nadando, não sentia nada, mas logo que saí d'água percebi que estava cheio de bolhas e as mãos em carne viva.

Nesse dia fazia muito calor e me colocaram dentro de um carro, o qual estava no sol, paguei todos os meus pecados, como doía aquilo, fui para o hospital, lá o médico me descascou todinho e me deu uma pintura de mercúrio cromo, começou então a secar, meu chefe que também era médico de outro hospital, veio me visitar e disse, está tudo errado, mas não posso fazer nada, pensei eu, como ele não pode fazer nada ?

Tratei de colocar a roupa, e com muito sacrifício, consegui, mas foi necessário rasgar a camisa para poder vesti-la, uma enfermeira deu a bronca, então eu disse a ela que queria ir lá fora um pouquinho, cheguei então até o portão, perto havia um ponto de táxi, chamei um e em 10 minutos estava no hospital do meu chefe, ele assustou-se com a minha presença, então eu disse, você não disse que estava tudo errado, conserte-me agora.

Ele lavou tudo aquele mercúrio, passou pomada e me enfaixou todo, fiquei parecendo uma múmia, deu-me um litro de ácido, não me lembro ao certo o nome e quando começava a secar eu tinha que molhar com o tal ácido, isso durou 30 dias, depois estava novo em folha.

Instalada a firma na Vila Guilherme, no dia seguinte eu estava no Campo de Marte, “HANGAR CAMARGO”, **José Daniel de Camargo** o proprietário do mesmo e dos aviões TAYLOR “Cub” e AVRO “Cadet” e outros aviões particulares.

Camargo, instrutor e dono da coisa, depois de uma breve conversa, sobre minhas pretensões de aviador, ele me olhou de cima para baixo e de baixo para cima, a minha roupa não era boa, um tanto suja (acho eu) pois tinha vindo direto do serviço. Todos os frequentadores do hangar estavam lá, como, **Conde Lara, Matarazzo**, e outros, todos com CADILAC da época, e eu de bicicleta com um manchão no pneu dianteiro, que quase não passava no garfo da roda, depois do **Sr. Camargo** ter contado um monte de coisas, vantajosas, sobre ele mesmo, fui apresentado ao instrutor auxiliar **Anísio de Oliveira**.

Ali iria precisar de dinheiro, não tinha fiado, 250.000 réis por hora de vôo.

COMEÇO A VOAR

Meu ordenado era 750.000 (setecentos e cinquenta mil réis) por mês, ordenado este fabuloso, na época, correspondente mais ou menos hoje a 10 salários mínimos, mas não ia dar com três horas de vôo, lá se ia meu ordenado, pois já era casado, desculpem-me, *mas eu não gosto de coisas sinistras, por isso não me referi antes*, no dia seguinte de novo no hangar, de bicicleta, desta vez com mancão nos dois pneus, entrei em conversa com este fabuloso **Anísio**, dinheiro no bolso, para uma hora de vôo, e depois um breve bate papo com o mesmo, a rolagem; era época de enchente no Rio Tietê, o campo estava todo alagado, **Anísio** foi taxiando contornando as lagoas até a cabeceira da pista do campinho, não houve cheque, naquele tempo não se usava essas coisinhas, o motor roncou forte e saímos espirrando água por todos os lados, a primeira coisa que me assustou, foi ver as rodas girando fora do chão; eu tive a impressão de um automóvel capotado, em virtude de que eu já tinha capotado várias vezes com carro, e sempre vi roídas girando fora do chão. Passado esse momento o avião já tinha ganho altura, eu comecei a pensar porque tinha parado de correr, não tinha a menor idéia de velocidade, mas tudo embaixo era tão lindo, uma coisa que não conseguia saber aonde estava, e como falei antes, era época de enchente e lá embaixo era água para todos os lados, eu tive a impressão que a enchente tinha subido muito, depois da decolagem e não tinha lugar para descer, tudo era água, depois daquelas explicações panorâmicas diz, **Anísio**, vamos descer, pensei eu descer aonde se tudo é água esse troço não tem barco embaixo, aí **Anísio**, mostrou-me o campo, pensei comigo, o avião não cabe naquele lugar de terra que sobrava fora da água, aterramos gostei da coisa.

Passaram-se alguns dias sem eu poder voltar ao campo. Nesses dias em que fiquei fora do campo, contei a alguns amigos o que eu estava fazendo, foi reprovado por todos inclusive por meus chefes e patrões, minha família não podia saber.

Retornei a voar com **Anísio**, posteriormente, de 10 a 15 minutos por dia, a enchente tinha acabado e o campo tinha ficado muito maior mesmo, sendo pequeno como ele era.

Depois de 3 horas de vôo, **Anísio** pediu ao **Camargo** que voasse comigo, eu não morei na jogada, mas fui com o **Sr. Camargo**, depois no mesmo dia voltei a voar com **Anísio** após mais uma aterrissagem, **Anísio** desceu do Teco-Teco no fim do campo perto da lagoa que existia na cabeceira da pista, e disse, vai sozinho (*lache*, na época), a minha cabeça começou a trabalhar depressa, fazia nada mais de um mês que eu estava naquela, não entendia nada, não tinha tido nem uma aula de teoria, não sabia para que serviam aqueles relógios todos que estavam no painel, pois até então eu só tinha lidado com o manche e a manete.

Eu nunca relutei com máquina, se ele mandou, ele sabe o que faz, pensei eu, alinhei o bicho na pista e soltei os cavalinhos, em poucos segundos estava no ar sozinho, o manche da frente mexia sozinho, isso me apavorou um pouco. Era um sonho aquilo que eu tinha visto em 1920, estava sob meu domínio aquilo tudo, estava acontecendo a menos de um mês, fiz o tráfego como tinha determinando **Anísio**, a lagoa na cabeceira da pista era a referência, encostado a lagoa estava ele, eu olhei mais para ele do que para o campo e deveria estar com o avião muito mole, porque **Anísio** gritou, dá motor, e eu dei, as rodas tocaram o chão a três metros além da lagoa, foi uma aterragem curtíssima, mas nada de anormal.

Depois desta aterragem, passei vários dias sem voar por causa do mau tempo, mas também por causa da verba que estava estourada. Nos dias de mau tempo, os cobras não apareciam no campo, dias cômicos, as vezes eu ficava conversando com **Anísio**, ele muito modesto, voava muito bem, entendia da teoria daquele tempo. Eu me enquadrava com **Anísio**, muito bem nosso nível social e econômico era mais ou menos igual, nessas conversas, mais de amigo do que de instrutor, **Anísio** disse uma vez, você vai ser piloto, mas, um dia você vai se arrepender, e vai continuar voando um dia você vai ser envolvido por mau tempo, quando não tem mais esperança de sair daquele enroscado em que você não vê mais nada, aí você vai pensar o mundo é tão grande, cabe tanta gente lá na terra e eu enfiado nesta gaiola sem saber o que vai acontecer.

O Campinho como era chamado, todo mundo era amigo, mas ninguém sedava com ninguém, era um verdadeiro cortiço de lavadeiras, se acontecesse algum desastre, o pessoal todo era solidário, mas se o desastre fosse só material era motivo de festa, nos outros hangares no campinho todos eram donos, mas ninguém era dono de nada, a pauleira maior era contra o A.C.S.P..

GANHANDO EXPERIÊNCIA

Ainda estava dando instrução primária no Aero Clube e aparece uma viagem para a cidade de Jahú, para levar uma comitiva da Guarda Civil para uma festa de aniversário da cidade.

O avião BEECH *Biplano*, eu não era solo no mesmo mas não havia tempo para nada, ninguém quis topar a viagem, e a coisa sobrou para mim, procurei alguém para que me desse os macetes, pois nunca tinha voado com passo variável e nem trem retrátil. De posse dos macetes, lá fui eu taxiando, comitiva a bordo, no taxi eu comecei a me arrepender, avião alto, parecia que estava no segundo andar, mas a moral, se desistisse, nada disso, vou embora com a coisa.

Cabeceira da pista, checo e tudo está OK, alinho o avião, empurro a manete e lá vou eu, caprichando na reta, velocidade, arranco do chão, espero um pouco, trem em cima, a velocidade aumenta passo máximo, pois naquele tempo não havia passo de velocidade constante, era só o mínimo e o máximo.

A decolagem tinha partida da pista 11, precisava fazer 180°, rumo Jahú, fazendo 180° e preparativos para a navegação, rumo 300° e não sei o que, relógio, tempo, ajeito o mapa, olho a hora, já estou em Jundiá, levo um susto, puxa, como anda essa coisa.

O dia estava maravilhoso, completamente azul, Campinas, Piracicaba, Rio Claro a direita, tudo corria perfeitamente bem.

Murmúrio dentro do avião, procuro prestar atenção para saber o que houve e é elogio ao piloto, porque o avião não mexe nada, então penso com meus botões, coitadinhos se soubessem que eu não tenho certeza de aterrar com esse bicho, pois nunca tinha aterrado com o BEECH, nessas alturas Jahú a frente, sinto um leve calafrio, e agora o que acontecerá, olho a pista de terra da qual parece-me curta, bastante gente esperando a comitiva, então penso eu, os anjinhos estão todos aqui, tráfego, reta final, comprida, tremem baixo, passo mínimo, a pista aproxima-se, procuro caprichar o máximo, arredondo certo, toque no chão, três pontos, avião para, faço 180°. Parte da turma novo elogio ao piloto.

No chão os clássicos cumprimentos, almoço, outras coisas e tal, campo novamente, é preciso fazer um vôo com os donos da festa, sobe no avião uma família, parece-me que é a família do prefeito, mulher cunhada, empregada, três crianças, gato, cachorro, papagaio e lá vou eu, decolo, trem em cima, passo máximo, volta a cidade, o campo estava cheio de gente, é preciso dar um rasante, alinho para o campo, baixo o nariz, o manche fica duro, empurro o estabilizador para a frente, a velocidade aumenta 350 km/h, 400 km/h, sei lá, estou rente ao chão o nariz está pesado, ajudei com o estabilizador, subida meia violenta, quando cheguei a uma altura que para mim nos aviões que eu voava deveria estar em perda, empurrei todo o manche para frente, a velocidade deveria ser ainda muito grande, todo mundo dentro do avião estava desamarrado, inclusive eu, em vista de que todos foram parar no teto, o motor espirrou, houve um só grito, que surgiu dos passageiros, dentro do avião todos trocaram de lugar, as crianças ficaram por baixo e os grandes por cima, foi um bode terrível.

Aterrei o avião e não fiquei sabendo do comentário dos passageiros, mas acho que não deve ter sido muito agradável, porque ninguém mais quis voar. Regresso a São Paulo e chego sem novidade.

Assim foi meu solo no BEECH.

Na véspera de Natal, não sei o certo se foi 1941 ou 1942, aparece no Aero Clube um senhor que se dizia prefeito de Ribeirão Preto, o mesmo queria ir para casa, era véspera de Natal e a turma toda do Aero Clube iria embora ao meio-dia, mas o senhor insistiu tanto que precisava ir para Ribeirão Preto naquele dia, queria também passar o Natal na casa dele, prometeu pagar todas as despesas e ainda dar uma boa gratificação ao piloto que o levasse, eu estava numa lona danada, voar com o BEECH, também dava uma porcentagem ao piloto.

PRIMEIRO LOOPING INVERTIDO

Dando instruções de acrobacia no Curso de Monitores, já tinha acumulado um monte de horas de acrobacias, mas sentia-me um tanto frustrado, não fazia o looping invertido.

Uma tarde linda não tinha alunos, peguei o BUCKER sozinho e falei para o **Pingüim**, que era o anotador de vôos, vou fazer um looping invertido e o pingüim me disse, você está ficando louco, respondi-lhe, não estou não, e lá fui.

1.000 metros de altura, reduzo o motor, o bicho dá as clássicas pipocadas, espero a velocidade, quase de perda, espeto o manche a frente, a velocidade aumenta vertiginosamente, parece-me que os telhados das casas estavam muito perto, empurro o manche mais para a frente, entro em G negativo, arrependo-me até o dia em que nasci, puxo o manche, está com carga positiva e saio para a frente numa velocidade que sei lá, recupero altura, fico pensando um pouco o que está errado.

Então chego numa conclusão que falta altura, somente 1.000 metros é pouco, subi para 1.200 metros. Repito a dose na vertical para baixo, quando empurrava o manche e o G negativo aparecia, eu já via os telhados das casas lá em baixo, e muito perto de mim, nova subida, 1.500 metros, tudo se repete e nada de looping invertido, mais altura, 2.000 metros, mais uma tentativa, mas quando aparecia o tal G negativo eu já não era mais o piloto.

Fiquei voando algum tempo a 2.000 metros de altura, pensando no **Pingüim** que estava lá em baixo, como iria justificar a ele sobre o looping, sou homem ou sou uma coca-cola.

Naquela época era voz corrente que o looping invertido fazia saltar os olhos para fora, então pensei eu, pois vai saltar agora mesmo porque vou fazer tal looping, reduzi o motor um pouco, empurrei o manche a frente, a velocidade foi lá nas cucuias, o cinto me cortava, tinha a impressão que ele não ia agüentar, o pescoço esticou a cara saiu um pouco fora do pára-brisa, apareceu o horizonte, a velocidade deveria ser muito grande porque os comandos estavam duros, eu pensei a metade já foi, agora vai o resto, parece uma eternidade, só vejo o céu azul, de repente o BUCKER amolece todo, não sei o que se passava, mas o horizonte aparece no nariz e em ato contínuo eu passo a mão nos olhos para ver se os mesmos estavam no lugar e estavam.

Tinha feito o looping e em primeiro lugar os olhos não saltaram, então fiz mais um, gostei da coisa e fiz outro, mais outro, uma porção deles, perdi altura e aterrei, procurei o **Pingüim** e ele não tinha visto nada.

LOOPING INVERTIDO A MENOR ALTURA POSSÍVEL

Tinha formado outra turma de monitores, no meio desta aparece **Aylor**, que se revela exímio acrobata.

Nas horas de folga do curso, íamos treinar acrobacias de dupla. BUCKER, TEM e TFK, eu não sabia nada e ele era meu aluno, nas primeiras vezes era um verdadeiro pandemônio.

Depois dividimos as acrobacias em grupo de três, escrevemos no painel as mesmas: Grupo 1, Grupo 2, etc.

Encostamos os BUCKER e fazíamos sinais com os dedos, grupo tal e assim foi melhorando, uma vez que combinamos no chão de fazer um 8 cubano, lado a lado, nunca ninguém tinha dito, que nessa manobra a gente troca de lugar, eu estava do lado direito picamos juntos meio looping, em cima desvirava picando para outro looping, mas acontece que eu estava na direita, virei e procurei ele na esquerda, pois durante a viragem a gente não vê o outro e ele não estava ali, ele procurando-me na direita e eu estava a esquerda e ele na direita, os BUCKER bateram asa com asa, foi quando nós nos achamos, aterramos, fomos discutir o assunto e depois de muito tempo chegamos a um acordo que a coisa mudava de lado.

Depois descobrimos um monte de macetes para voarmos juntos, fizemos muitas exibições juntos, nós treinávamos muito em Cumbica, naquele tempo não tinha nada, somente a pista de terra.

Muitas vezes um ficava no chão para criticar o voo do outro. Numa dessas vezes, era eu que ia voar para ele me criticar, ia fazer looping invertido, partindo de cima e voar a menor altura possível.

No primeiro parti de 450 metros de altura, passei alto, aterrei, falei com **Aylor**, diz ele passou muito alto. Acerto bem o altímetro, decolo, 400 metros, procuro a reta da pista para servir de referência, reduzo o motor, empurro o manche para a frente, lá vou seu, passou alto, aterro diz **Aylor**, ainda está muito alto, confiro o altímetro, decolo, 350 metros, reta da pista, checo tudo mas parece-me que está meio baixo, faço todo o procedimento e despenco, pensei, passou meio baixo, aterro, encontro **Aylor**, disse ele de que altura você partiu, eu disse de 350 metros, então pode começar a 300 metros que dá certinho.

Cabeceira da pista, super ajuste do altímetro, tráfego, há 300 metros ajeito-me em cima da reta da pista, confiro 300 metros, estou vendo ele no chão com o outro BUCKER, está tão pertinho, com 300 metros é pouco, pensei eu, tinha a impressão de que estava vendo até as formigas no chão.

Chego ao ponto exato, aonde devo começar, reduzo o motor, manche a frente, o chão ficou já na minha cara, não tinha mais tempo para arrependimentos, o nariz do avião parece que ia entrar na pista, senti o cheiro do mato, o nariz passa para cima do horizonte e completo a manobra, em seguida aterro.

Aylor estava meio amarelo e me disse, se baixasse mais 2 centímetros, teria batido.

No Aero Clube de São Paulo dei instrução a 44 alunos monitores (instrutores), dei um pouco de instrução primária e muitas horas de acrobacias para pilotos sócios do Aero Clube.

Aviões que voei no Aero Clube de São Paulo : MOTH; MUNIZ 7; MUNIZ 9; BUCKER ; PT-19.

Em 1943 fiz minha transferência para o Aero Clube de Sorocaba, com inteira liberdade do Aero Clube de São Paulo, a título de experiência, se não gostasse retornaria ao meu lugar, o qual ficou guardado para mim muitos anos, e me parece que até hoje.

TRANSFIRO-ME PARA SOROCABA

Em Sorocaba também tinha um BUCKER. Instrução de acrobacia em Sorocaba era pouca, mas a primária bastante. O Bucker em Sorocaba tinha um defeito no carburador, porque o sacana vivia parando o motor, era muito comum aterrar com o motor parado. Numa festa no Aeroclube dei um show, no fim dele vinha o rasante de dorso a 180 graus da posição de pouso e o motor parou bem em cima da assistência. A velocidade era grande, desvirei para o vôo normal mas já estava em cima da cabeceira da pista, mas a 180 graus quis enfeitar a coisa, puxei para uma reversão para fazer os 180 graus com o motor parado, o BUCKER vinha afundando violentamente. Durante o trajeto, a velocidade era grande, de modo que a hélice continuava virando, mas na reversão a hélice ameaçou parar e naquela altitude afundando demais, eu dei umas manetadas no primer, o motor respondeu e saiu daquela atitude de afundamento violenta e toquei o chão suave nos três pontos. Toda a assistência e mais os pilotos que estavam no local bateram palmas, eles não acreditaram que o motor parou sozinho e sim que eu fiz como parte do show.

Mais uma festa cívica, não me lembro se 7 de setembro ou 15 de novembro.

O Aeroclube ia prestar uma homenagem ao Quartel, homenagem esta seria jogar flores sobre o quartel. Eu resolvi ir com o BUCKER enchendo de flores a nacele da frente. Fizemos uma proteção dentro da nacele para que não entrasse nos pedais e em outras coisas. O programa era virar de dorso em cima do Quartel, e as flores cairiam, mas o Quartel tinha um muro muito alto, então resolvi que entraria com velocidade dentro do Quartel, faria um touneau no rasante dentro do pátio do quartel e as flores iriam cair, e depois do touneau completo eu puxaria para pular o muro que era bem alto.

Tudo certo, horário combinado, decolo com as flores, algumas começaram a sair por conta própria, estou em cima do Quartel, começo a me arrepender do programa que inventei. O buraco que eu tinha que entrar era muito pequeno e ainda tinha que fazer um touneau lá dentro para descarregar as flores, pensei o jeito, e na diagonal era maior e também com o vento de frente, lá em baixo muita gente, banda de música, pelo jeito deveria estar tocando o hino nacional. Me coloco na posição escolhida a diagonal, vento de frente, pico meio violento, a velocidade aumenta rápido, começa a cair flores por todos os lados, passa o primeiro muro, estou dentro do buraco, viro no dorso, as flores saem da nacele da frente, e a maior parte passa para a nacele de trás na minha cara, não vi mais nada, sabia sim que tinha um muro alto na frente, não dava para completar mais o touneau. Empurrei todo o manche para frente para saltar o muro no dorso, não dava mais para desvirar e saltar o muro. Me disseram depois que eu fui muito aplaudido, mas eu nunca mais quis ir jogar flores lá...

Fatos da instrução primária, tinha como método quando o aluno estava na bica para o solo, dar uma pane real. Para isso, segurava o aluno sobre o campo, numa altura de segurança, fechava a seletora de gasolina sem que o mesmo percebesse, o motor logo dava uns espirros e parava, todos ficavam apavorados e eu fazia questão que eles continuassem pilotando, ensinando como deveriam proceder, tráfego menor, reta final, mais curta, chegava sempre alto, uma glissada e pouso. Mas um determinado dia, foi a vez de um aluno, não me recordo o seu nome, mas sim seu apelido que era **“Peludo”**, devido o bicho ser mais peludo que um macaco.

Na bica para o solo, faço o dito vôo sobre o campo, sem que ele percebesse fecho a seletora, o motor dá bronca, tosse, espirra e para. **“Peludo”** não dá a menor bola, continuava na reta, afastando do campo. Pensei eu, será que esse cara não percebeu que o motor parou? Aperto o pedal esquerdo, fazendo uma curva para não ir longe do campo. O avião derrapa um pouco, ele parece que acorda e vai acertar o contagiado que estava no zero, aciona a manete para trás e para a frente e neça do giro, aí ele viu a hélice parada e disse: “O motor parou”. Já fazia mais de dois minutos que o motor tinha parado.

Outro aluno, senhor de idade, dono de uma farmácia, sendo este de nome **Guido**. De pura vaidade o velho cismou em querer voar. Tinha um medo que não era mole. Um dia chega ao campo e eu estava fazendo revisão no J3, que ele gostava de voar, voar comigo, pois o velho durante o vôo ficava duro que nem vidro, e se batesse nele quebrava, era um sofrimento.

ALBERTO BERTELI
40 ANOS DE ACROBACIAS NO AR

- referência ao IPT *Bichinho*.

VÔO NOTURNO

Uma noite decolamos em três aviões, eu com J3, **Celestino** com o HL 1 e o **Bruno Ferri** com CPAe. O programa era ir até Itu, sobrevoar a cidade. O equipamento de vôo noturno era um farol de pilha que cada um tinha, pois a noite era escura e nós íamos em vôo de grupo.

O programa era esperar um monte de automóveis correndo para o campo e nós dávamos o fora, voltando para Sorocaba. Mas acontece que o **Celestino** com o HL 1 vai para o lado do campo e eu o acompanho, ele faz a tomada de pista, eu fiquei danado, não era para aterrar, ele pousa eu poso. Logo atrás e quase em cima de mim vem o **Bruno Ferri**, eu vou logo dando uma bronca no **Celestino**, que não era para aterrar. Me responde ele: “perdi uma vela”.

Em 1944, minha ligação com o Aeroclube de Rio Claro. Rio Claro ainda não tinha o Bucker, mas tinha o *Bichinho* que era do **Pagoto**. Fui várias vezes voar no *Bichinho*. Gostava dele e pus na cuca do **Celestino** que deveria comprá-lo. **Celestino** fez o negócio com o **Pagoto** e eu levei o *Bichinho* embora de Rio Claro para Sorocaba.

No dia seguinte, na primeira decolagem do **Celestino** com o *Bichinho*, deu pane na decolagem no fim da pista e em cima do mato, **Celestino** não tinha nada que fazer na hora e, naturalmente não sabia o que fazer, simplesmente segurou o *Bichinho* lá em cima a uns 10 metros de altura. O *Bichinho* parou no ar e depois desceu em cima do mato, placado. O mato cedeu com a placada, mas depois as árvores endireitaram de novo e viraram o *Bichinho* de costa com o **Celestino** dentro. Aí corre todo mundo lá, **Celestino** vem correndo do mato apavorado, e me diz: “desta eu escapei”.

O *Bichinho* quebrou um pouco, colocamos ele em um caminhão, levei para o IPT e convenci o **Doutor Brotero**, que é o pai da criança, a reconstruir o mesmo.

O *Bichinho* pronto de novo, vôo de prova, campo de Congonhas. Lá vou eu para lá, tudo acertado, tudo checado, tudo OK. Decolo do Jabaquara para baixo. Naquele tempo tínhamos o hangar da VASP do lado de quem vem do Jabaquara. O hangar ficava no fundo do barranco, os aviões da VASP subiam a rampa do barranco rebocados com trator. Eu decolei, segurei o *Bichinho* no rasante para passar em frente ao pessoal que estava perto da estação do Aeroporto. No fim da pista, na minha frente, tinha um monte de automóveis e ônibus, o motor parou seco, eu tinha bastante velocidade, mas nenhuma altura, a primeira intuição que tive foi fazer uma curva para a esquerda, mas não dava por causa da estação de passageiros na frente, além dos ônibus, carros e casas, aí surgiu outro pensamento relâmpago, para a direita, virei 90° violento fiquei em cima do acesso dos aviões que iam para o hangar, na descida, e era forte. O *Bichinho* tremeu em perda, comandeí os flapes, toco o solo na rampa, na minha frente um enorme hangar com as portas abertas, era hora de almoço dos mecânicos, os quais naquele momento estavam jogando futebol dentro do hangar, entrei no meio deles e foi gente que pulou para todos os lados. Esperei o meio do hangar e comandeí. O cavalo de pau foi meio violento, o avião fez 180° e andou de marcha ré e foi parar no cantinho do hangar, desci do mesmo e acendi um cigarro, com toda a calma, mas quando o cigarro voltou a boca estava com o fogo para dentro e nem dei bola. A turma toda apareceu correndo. Estavam muito mais assustados que eu, aparecendo também, ambulância e corpo de bombeiro.

Para quem viu o avião entrar em perda e sumir na barroca, nunca iria pensar que eu teria recuperado a perda e pousado dentro do hangar.

ALBERTO BERTELI
40 ANOS DE ACROBACIAS NO AR

- Referência ao IPT-7 *Junior*

OUTRA EXPERÊNCIA

Agora com o IPT-7 *Junior*, avião de asa baixa de dois lugares, lado a lado, motor FRANKILIN de 65 HP, Aeroporto de Congonhas.

Tudo checado, decolo,, avião esquisito, parece-me que estou de canoa em mar grosso, quase não consigo controlar as ondulações que o bicho fazia.

Vou subindo, a 1500 metros de altitude, reduzo o motor, aparece uma situação esquisita, o manche todo à frente e o nariz não vai para baixo. Ataco o motor, quase ele entra em rotação, tiro o motor, continua a mesma coisa, ataco novamente, a situação piora. Abri a capota e pensei: “vou pular desta coisa”.

Inocência minha, estava fazendo aquela experiência em cima do Jardim América, afirmo a mão no painel para tirar o corpo para a frente e ver se conseguia sair do avião. Embaixo era só casa, se eu pular aqui, o avião vai cair em cima das casas. No meu deslocamento para frente, o CG mudou também para a frente e o Junior abaixou o nariz e lá fui eu outra vez nas ondulações até o campo.

Se o avião tivesse entrado em rotação por causa do torque ou por outro fator qualquer, acho que não iria contar esta história a vocês.

Providenciada a modificação total, mudança do CG bem a frente. Decolo de Congonhas rumo para o Jabaquara. A pista inteira decolei no fim dela. O avião estava quase em perda, nariz para baixo, fico dentro da barroca e de um vale. Venho descendo o vale paralelo ao campo, mas mais baixo do que a pista, estrada a frente, dou uma cabrada de leve, pulo os carros, a pista na frente e pouso, tendo feito o um tráfego inteiro mais baixo do que a própria pista.

Foi necessária outra modificação, desta vez, troca do motor para outro mais potente, mas o avião era uma porcaria e foi necessário abandoná-lo.

Certa vez houve uma festa em Avaré. Cheguei atrasado, pousei o povo já ia saindo do campo. Saí fora do avião para fumar um cigarro. Aí alguém, ou seja, um dos organizadores da festa, disse-me: “decola já senão o povo vai todo embora”. Entrei no BUCKER, amarrei o cinto, deram a hélice, o motor pegou, o hangar era na cabeceira da pista e o motor estava quente. Não chequei nada, arranquei do chão, esperei no rasante a velocidade de 130 km/h. Virei no dorso, o motor pipocou, desvirei a asa quase pegou no chão e na frente não tinha mais o campo, dou uma checada rápida. Dentro, a seletora de gasolina estava fechada, empurrei-a para a frente, o *Bucker* ia bater na cerca, mas eu estava bombando a bomba manual e na última fração do *stol* o motor roncou firme e eu si rabiscando a cerca.

Eu não tinha costume de fechar a seletora toda a vez em que parava, mas quando desci para fumar um cigarro, um monte de curiosos mexeram no avião e naturalmente fecharam a seletora, eu não chequei na decolagem e quase paguei caro a minha burrice.

VIAGEM PARA O RIO DE JANEIRO

Fui para o Rio de Janeiro com a finalidade de fazer Exame Comercial e também apresentar-me na Panair. Se fosse aprovado no exame, já ficava lá mesmo.

Aconselharam-me a arranjar uma roupa bacana, de preferência um terno azul-marinho para apresentar-me na Panair. Lá fui eu num bigue terno azul-marinho para o Rio de Janeiro, era um domingo.

A cidade do Rio de Janeiro eu conhecia muito pouco, a não ser a zona do aeroporto. Não tinha o que fazer e me lembrei da Quinta da Boa Vista e para lá me dirigi.

Na Quinta havia um parque de diversões instalado, o Parque Shangai. Fiquei apreciando aquilo tudo. Nesse parque tinha um túnel que girava, os cobras do parque pulavam dentro do túnel, abriam os braços e pernas e giravam em forma de um X. Não resistindo à tentação, pulei dentro do túnel, abri os braços e pernas e comecei a girar. Quando eu fiquei de dorso, tudo quanto era coisa que eu tinha nos bolsos caiu dentro do túnel. Eu perdi o controle, afrouxei os braços e fui de ponta-cabeça dentro do mesmo, fiquei rolando junto com as minhas coisas, papéis, carteira de dinheiro, cigarros, e todos os objetos que havia nos meus bolsos. Quando consegui arrecadar tudo, procurei sair do túnel, mas saí pelo outro lado que eu tinha entrado. O túnel era comprido e da metade em diante virava em sentido contrário. Empacotei outra vez. Quando consegui sair daquela coisa, eu tinha dado o maior espetáculo da minha vida. Meu terno azul-marinho, a gente não sabia mais que cor era e inclusive rasgado. Procurei limpá-lo o máximo possível e fui até ao aeroporto arranjar carona para voltar para casa. Essa foi a minha primeira desilusão com a aviação comercial.

DECOLAGEM DE MADRUGADA

Decolagem de madrugada co rumo Pinhal Ralo, localidade esta perto de Foz do Iguaçu. O Avião era AT-19 *Estinsão Releianti*, co-piloto **Mário**, que sabia localizar o campo do tal lugar, que era uma fazenda de Votorantim.

Decolagem meio no escuro, rumo cento e não sei o que. Lá vou eu nas proximidades de Itapetininga, aparece nevoeiro, ganho altura passo para cima (topo). Uma hora de vôo, nevoeiro fechado lá em baixo, começa a clarear o dia, uma maravilha da natureza, a gente ver o Sol aparecer lá em cima das nuvens.

Mantenho o rumo estimado, que eu tinha achado no mapa, não tinha meios de saber a direção do vento, mas o vento não deve existir. Se tivesse vento não tinha nevoeiro. Prossigo no rumo, duas horas de vôo. No momento de decidir para frente ou 180°, a gasolina era para 4:30 horas. Consultei o co-piloto **Mário**. Na verdade eu não ia dar muita importância na opinião dele. Ele era da opinião que deveria ser para frente, a qual bateu com a minha, para frente, três horas de vôo, o nevoeiro persiste, superfície plana da camada indicava que não tinha buraco para se ver a terra ,começo a pensar que a bússola pudesse ter um desvio, penso com ou sem desvio o que importa agora é dar um jeito de ver terra. Três horas e meia de vôo, aquele branco que não tinha fim, para frente sempre. Quatro horas de vôo, vasculho todo o horizonte a procura de um índice de melhores condições. Aparece a 30 ou 40 graus à direita um sinal inegável de nevoeiro abrindo, a superfície começa a ficar irregular, viro para lá, alguns minutos mais chego em cima. Circulo, aparece terra, continuo circulando. Já estava bem melhor agora, aparecem umas casas, meto o nariz para baixo, furo a camada, saio nos telhados das casas , meu co-piloto pergunta que lugar é este, respondo-lhe Santo Antonio do Pé Junto, diz ele, nunca ouvi falar, repondo nem eu, como ia saber que lugar era aquele depois de mais de quatro horas de vôo no topo do nevoeiro.

Circulo sobre o lugar para me localizar, não tinha rio, estrada de ferro e nem de rodagem, meu co-piloto **Mário** tinha estado naquele lugar, pois ele era funcionário dos **Pereira Ignácio** donos da fazenda e já tinha estado várias vezes por aquelas bandas de JEEP e reconheceu o lugar e a estrada que ia para a fazenda.

A estrada é essa, gritou **Mário**, uma estradinha escondida dentro de uma floresta de pinheiros. O nevoeiro estava se dissipando, mas o teto era muito baixo, o qual variava entre 20 e 30 metros. A estradinha uma vez ou outra se perdia de vista dentro dos flocos do nevoeiro.

De repente passo sobe uma faixa de terra vermelha, é o campo grita meu co-piloto. Eu também tinha visto que era o campo. Aterramos sem novidade. No chão, as clássicas perguntas: fizeram boa viagem, as quais respondemos que sim e muito boa. Ainda tinha gasolina para uns 10 minuto.

AERoclube DE SOROCABA

No Aeroclube de Sorocaba, era constantemente convidado a participar de festas aviatórias. Quase todos os domingos estávamos com festa pelo interior afora. Iam sempre os sete aviões. As tripulações eram sempre as mesmas que eu escalava, não por simpatia da pessoa e sim, o que era lógico, pela sua capacidade. Sabe como são os pilotos de Aeroclubes, nem todos dão para a coisa, sempre iam dois em cada avião.

O tempo ia passando assim neste esquema. Começou a dar impressão que era um grupinho privilegiado, mas na realidade não era, política, troca diretoria, agora vai acabar a proteção, todos são iguais, disseram eles, a nova diretoria.

Agora para irem em festas, quem escala é o Diretor Técnico. Eu não dava a menor bola, já estava meio cansado de aeroclube. É preciso dizer que Diretor Técnico em aeroclube, é um senhor que faz qualquer coisa na cidade relacionada com mecânica, seja ela qual for. Este senhor é que ia escalar os pilotos para as viagens das ditas festas.

A primeira festa foi na cidade de Avaré. Não tomo o mínimo conhecimento de quem é que vai. Só sei que eu vou com o BUKER, aparecem os pilotos escalados pelo Diretor Técnico, todos duplas feitas. Me aproximo dos ases, dou algumas instruções como devem proceder, como localizar o campo á em Avaré.

Avaré é perto, o tempo era bom, eu tinha um pressentimento que o negócio não ia dar certo. Os ases escalados ao podiam sair do trafego porque se perdiam. Decolaram todos, eu atrasei a minha saída um pouco. O BUCKER andava mais e eu pensei em ir atrás deles e começar a arrebanhar a turma.

Decolei uns 10 minutos atrasado. No rumo comecei a procurar PIPER, CAP-4 no ar, nada, não vejo ninguém. Continuo no rumo, 1 hora e qualquer coisa, Avaré na frente, não vi ninguém durante a viagem. Estou sobre o campo de Avaré, lá estava uma porção de aviões, mas não estava nenhum dos nossos. Faço algumas acrobacias, entro no tráfego, viro de dorso, faço a reta final, desviro e pouso. Perguntei a alguém no Aeroclube de vare: não chegou nenhum avião de Sorocaba? Responderam: por enquanto só você. Não tinham chegado mesmo, para mim não era nenhuma surpresa.

De hora em hora, o telefone tocava. Era um pedindo socorro, cinco aterraram em campo de pouso, um, o mais sabido, aterrou fora, felizmente não aconteceu nada, outro foi pararem Bauru, outro foi parar em Araraquara, outro em São Manoel, e outro em Ourinhos, outro fez 180° e voltou para Sorocaba, mas sem saber que estava voltando.

Não é necessário dizer que nas outras festas, eu passei novamente a fazer a escalação.

SEMPRE A TARDINHA

À tardinha no Aeroclube sempre havia acrobacias. **Celestino** estava já voando bem no RAYAN e começando a botar as manguinhas para fora. Estava bem treinado no touneau baixo ascendente. Lá vem o RAYAN picando na cabeceira da pista. O Sol à tarde na pista velha ficava bem na cara. Ele suspende o nariz para começar o touneau, o Sol bate na cara dele e daí não vê mais nada. Desiste então, o nariz do avião deve ter subido um pouco mais e tapado o Sol. Então ele voltou a comandar o touneau, mas o avião já tinha perdido aquela jogada para cima e simplesmente estava subindo, quando ele começou a girar o RAYAN, girou mole perdendo altura nos últimos 90° de giro. Ele deve ter puxado o manche para a barriga e fez 90° de direção à esquerda, caindo do lado da pista. Era uma barroca e ele sumiu dentro dela. Nós em cima da pista escutamos o ronco do motor. Enquanto o motor estiver roncando, ele não tina batido. Depois disso, nunca mais **Celestino** quis fazer touneau com Sol na cara.

Eu e **Celestino** fomos à Itapetininga com o CULVER *Cadete*, ele comandante. Chegamos alto, o CULVER era trem retrátil. O trem tinha um dispositivo que com o mesmo em cima a manete não reduzia. O dispositivo era um cabo que se entre punha atrás da alavanca do carburador, não permitindo que a mesma voltasse com o trem em cima.

Chegamos em Itapetininga alto, trem embaixo, estávamos perdendo altura, Celestino se lembrou de algo importante e disse-me: “preciso voltar já para Sorocaba”. Ainda estávamos alto. Guardamos o trem com a manete reduzida, ele tentou atacar o motor. A manete não ia para a frente, puxa e empurra e a manete não vai. Já estávamos baixo, procurando pista. Mis uma empurradas na manete, o motor continuava em marcha lenta, o chão estava chegando, se nós vamos aterrar, então trem em baixo, o motor roncou firme, saímos de novo para Sorocaba.

Celestino perguntou o que é que foi, sei lá, o que é que foi “véio”.

A pane foi o dispositivo do trem fechado que se interpunha atrás da manete para a mesma não ser reduzida com o trem guardado. Como fizemos confusão voando alto, nós recolhemos o trem com motor reduzido. Aí o mesmo dispositivo se interpôs na frente da manete, não deixando que ela atacasse o motor. Nós descobrimos a pane que havíamos criado e soltamos o tremem baixo outra vez, já na última hora. Aí a manete atacou e o motor voltou a funcionar.

MUDANDO DE ARES

Brevetados 73 pilotos no Aeroclube de Sorocaba. Já estava satisfeito de aturar alunos e diretorias.

O ordenado não compensava. Estava começando a evoluir o táxi aéreo, meu amigo **Artur Antunes** que tinha sido meu aluno no Aeroclube de São Paulo, aparece em Sorocaba e disse-m compre um avião e vá fazer táxi aéreo. Comprar com que, eu te empresto o dinheiro. Relutei um pouco, ele foi taxativo. Fomos para São Paulo buscar o avião.

Fomos na Cássio Munuz, comprei o CESSNA 120, ele pagou 82 contos de réis. Saí do Aeroclube, parti para o táxi aéreo, andei pelo Norte do Paraná. Londrina era só poeira e eu tenho alergia por poeira, andei fazendo muita festa com o CESSNA.

Uma delas parece-me que Paraguaçu Paulista, topei com **Renato Pedroso**, ele com o *Bicão* dele e eu de CESSNA 120. Nessa festa, o CESSNA fez até touneau na decolagem.

Outra festa em São Gonçalo do Sapucaí, estado de Minas Gerais. Decolei de São Paulo, do Campo de Marte. Era mês de agosto, bruma seca que não se via nada. Lá no Aeroclube de São Paulo, eu tinha olhado o mapa na sede. Calculei o rumo e fui enfrentando aqueles morros de Minas Gerais. Lá pelas tantas procurei meu mapa, não achei no avião. Não sabia mais aonde estava, aparece um pasto, circulo, parece-me que já foi pista, tinha um poste com uma carcaça de Biruta caído no chão, olho o terreno, o mato estava meio grande, mas acho que vai dar certo, faço a tomada, aterro sem novidade. Vem um caboclo e me diz, está perdido seu moço ? Como é que você sabe que eu estou perdido ? Aqui só desce avião perdido.

Pergunto a ele como se chama este lugar, diz ele Eleodora, disse eu para ele, eu vou para São Gonçalo, e diz ele é aí atrás desse morro e tem um festão lá hoje, decolei de novo pulei o dito morro já estava na festa, fazendo acrobacias.

Eu sempre tive fascinação pelo mar, não para andar de barco nele, mas sim, apreciá-lo, ver as praias, assim sendo uni o útil ao agradável e fui parar em Cananéia para transportar peixes para São Paulo.

Em Cananéia, me sentia no paraíso. Que coisa linda era Cananéia, em tudo aquilo que eu tinha lido nos livros do Grupo, Pedro Álvares Cabral, Martim Afonso, Padre Anchieta e daí por diante o difícil em Cananéia era me livrar dos casamentos que apareciam, estas cidades litorâneas que estacionaram, tem uma inflação de mulheres, os homens dão o fora a procura de outras coisas, pois se ficarem tem só de virar pescadores. Mas os pais não deixam as mulheres saírem do lugar. Essa são as conclusões que tirei nos tempos em que andei por lá.

O *Cessninha* saía de Cananéia com 200 quilos de camarão e ia para São Paulo. O avião era muito pequeno. Era necessário carregar mais e devido a isso fizemos uma sociedade e compramos o WACO *Cabine Velho*. Velho somente no nome, pois tinha o *Cabine Nova* e o *Cabine Velho*.

Guardei o CESSNA no hangar em Sorocaba, pois morava ainda lá. Minhas filhas estavam fazendo o colégio. Meu sucessor no Aeroclube foi ver se a gasolina pegava fogo com fósforo e pegou mesmo de verdade, queimando 10 aviões e também o *Cessninha*, que ainda não estava pago, foi também o BUCKER.

Em Cananéia, continuava voando com o WACO. Carregava-o de peixe e transportava para São Paulo. À tarde, ia de São Paulo para Sorocaba a fim de pernoitar.

No dia seguinte carregava o WACO com pão quente, que vendia lá em Cananéia. Numa destas, decolei de Sorocaba às 7:00 horas da manhã, o tempo estava ruim. Carregado de pão e antes da decolagem, completei os tanques de gasolina. **Celestino** estava no hangar me ajudando, disse-me várias vezes : “não vai veio, que o tempo está muito ruim”. Eu disse-lhe: não tem problema, vou subir no topo, uma hora de voo e furo no mar.

Dei um tchau para **Celestino**, decolei. Chuva miúda, teto baixo, 200 metros, instrumento, pau e bola, relógio, bússola ruim, o altímetro pulava de cem em cem metros, a carga era poça, o WACO subia bastante, rumo 200°. Estou subindo, agoniado para sair no topo, chuva, 2.000 metros, deveria já estar no topo, manete já está quase no fim, a chuva engrossa, o pão quente dentro do avião embaça todos os vidros, passo o lenço no pára-brisa, não adianta nada. Estou subindo 3.000 metros, não tem mais manete, a mistura está um palmo para fora, neça de topo. Com os instrumentos que tenho não dá para fazer reto horizontal, a chuva afina e engrossa mais, não passa, o WACO está voando que nem pato gordo. O motor deve estar dando no máximo 40 % de potência, 4.000 metros. Saí no topo. Que alívio, saí no lugar que o topo era mais baixo do meu rumo, olhei para trás, um pretão danado, pensei: para trás nunca. Já estiva com uma hora de vôo, mas não sabia a resultante da velocidade. Tinha voado o tempo todo com o nariz do avião para cima. O vento deveria ser de frente, aquele mau tempo só podia ser com vento sul. Mis alguns minutos no rumo além de uma hora, comando o ar quente, reduzi oi motor. Começo a descida rumo 180° para me colocar em ângulo reto com o mar.

Entro de novo no IFR. A chuva de novo, o pão não esfriou ainda, embaça tudo outra vez. Vou descendo, mantendo o rumo de 180° a 3.000 metros de altitude, não vejo bulufas. Vou descendo, motor reduzido, velocidade quase de cruzeiro, a coisa desce que Deus me livre, 2.000 metros, neça, não vejo nada. Vou descendo 1.000 metros, nada. Reduzo um pouco a velocidade de descida, 500 metros, nada, só chuva às vezes grossa, às vezes fina. 300 metros, nada. Ataco o motor um pouco para reduzir a velocidade de afundamento, 200 metros de altitude, não vejo nada, passo o lenço no pára-brisa, não adianta nada. 100 metros, medo terrível de não estar sobre o mar.

O altímetro era super ordinário e não tinha indicação da pressão, mas se tivesse não adiantava de nada, eu não tinha a informação da mesma, senti uns calafrios, a boca secou, a “medorréia” tomou conta.

Empurrei a manete toda para a frente. Os 240 cavalos responderam firmes. Lá fui eu para cima de novo, sabia que era a 4.000 metros que estava o topo. Subi em espiral para não me afastar do ponto, subi em espiral só com pau ebola, não é fácil, caprichei, cheguei em cima, estimei que estava sobre Cananéia, me pareceu que o topo acabava logo ali adiante, calculei mais ou menos Paranaguá. Cananéia a Paranaguá é 20 minutos, rumo 240°. Voados os vinte minutos, nada. O topo ia embora para o sul, estimei Paranaguá em baixo, rumo 360°, Curitiba, mais 30 minutos, cheguei no pretão que deveria estar lá pelos 7 ou 8 mil metros de altura. Estimei que estaria perto de Curitiba, 120° que achei que deveria ser Curitiba, Cananéia uns 30 minutos neste rumo, vejo um DOUGLAS DC-3 pertinho. Balanço as asas, ele respondeu balançando também. Pensei rápido esse cara vem de São Paulo. Coloquei-me na recíproca dele. Li a bússola 65° a 70°, procurei vê-lo mais vezes, estava certinho a 180° com ele, se esse cara decolou de São Paulo, o tempo não deve estar muito ruim lá. Mantive aquele rumo, eu tinha voado alternando os tanques de gasolina. Tinha decolado às 7 horas, já era mais de 10 horas, minha autonomia era de no máximo 5 horas.

Comecei a pensar em economizar, reduzi o regime, mistura o máximo para fora, 11 horas, se quando vi o CD-3 era perto de Cananéia, então devo estar por perto de São Paulo, mas estava tudo fechado, não se via nada, tentar furar era suicídio, não tinha a menor idéia por onde andava, 11:30 horas, no rumo do DC-3, um tanque tinha pifado e o outro não marcava mais nada, eu tinha dentro do avião além dos pães, um saco cheio de sacos, sacos estes que eu ia levando para Cananéia para ensacar ostras, abri os mesmos, fiz um monte do meu lado, quando o motor parou meto esse monte de sacos na minha frente e vou planar na menor velocidade possível, até bater, fogo não pega, porque não tem mais gasolina, a cara não vai quebrar muito porque os sacos iriam amortecer a pancada, mas apareceu outro problema, uma vontade louca de fazer xixi. Então pensei, se eu bater o avião com a bexiga assim cheia, ela vai estourar, o jeito é fazer xixi aqui mesmo. Comecei e não aparava mais. Pensei que a gasolina iria acabar primeiro do que o xixi.

Já eram 12 horas, tinha se completado as 5 horas de vôo e cada balançada que o motor dava, era um calafrio para mim, pensava, acabou a gasolina. Na minha frente, o tempo havia modificado. Daí um poço vi um buraco e muito rápido, mas vi terra, reduzi o motor, entrei meio em parafuso passando para baixo de uma camada, mas perdi o buraco, virei apertado, o buraco apareceu novamente, pulo mais para baixo e perdi de novo, já estava em baixo de duas camadas, agora o buraco ficou grande aí vi o chão, tinha alcançado a frente. Dalí para a frente o tempo era bom, céu azul. Estou ainda alto, vejo loteamentos de terrenos, cidade grande, o motor estava reduzido, eu tinha a certeza que quando eu

empurrasse a manete, ele não iria acelerar, pois já estava com 5 horas e 40 minutos de vôo, já era um milagre.

Empurro a manete e ele responde gostoso, redondinho, mas sei que aquilo não vai durar, mas já estou enxergando e há muitos lugares para botar o bicho no chão sem muito perigo e meio abobado não consigo me localizar. Na frente, lá longe, brilha um barracão de zinco. Pensei logo: é hangar. Boto o nariz bem na reta do mesmo, firmo a vista para certificar-me, e é hangar e tem pista. Estou meio longe, os minutos foram intermináveis, aproximo direto, vou reduzindo o motor, altura que alcanço a pista com segurança, arredondo, estou aterrando curto, empurro a manete mais um pouco para ir mais para a frente, o motor espirra, não funciona mais, toco o chão nos três pontos no embalo, tiro o avião da pista, assim fui conhecer o campo da FÁBRICA NACIONAL DE MOTORES no Rio de Janeiro.

TESTANDO OUTROS AVIÕES

O WACO *Cabine Velho* era um avião de 4 lugares, biplano, motor WRIGHT de 240 HP, motor igual ao do avião do **Lindenberg**, motor que fez a travessia do mar de Nova Iorque a Paris em 36 horas de vôo, cujo motor é de 7 cilindros radiais e com regime máximo de 1700 RPM.

Para carregar peixe, o avião foi desprovido dos bancos e feita uma proteção de madeira compensada em toda a parte interna da cabine, inclusive o porta malas.

O WACO foi um verdadeiro cavalo de batalha no *Correio Aéreo Nacional*, um desbravador do Brasil, mas também foi o rei do cavalo de pau. O treme muito estrito e muito na frente do CG e, além disso, era descômodo para pilotar.

O freio era acionado através de uma alavanca na mão direita. Essa alavanca acionada até ao meio, obedecia ao lado que o pedal do leme de direção estava aplicado. Puxando toda a alavanca até o fim, travavam as duas rodas, de modo que a mão direita no pouso ficava só para o freio e a mão esquerda tinha que acionar a manete que era no centro do painel e o cotovelo precisava segurar o manche na barriga. Era uma operação complicada. Com o vento de lado, era uma briga feia para manter a reta na aterragem ou na decolagem.

A primeira viagem que fiz com o WACO, foi carregar tainha na praia da Ilha do Cardoso, última praia do Estado de São Paulo. A praia era maravilhosa com a maré baixa, era a melhor pista do mundo. Aterro, rolo para peto do local onde estava o peixe. Lá estava o caiçara (pescador) e o monte de tainhas cobertas com areia para que o sol não as estragasse. Eu não tinha prática nenhuma de calcular quantos quilos de peixe havia, perguntei então ao pescador qual era quantidade de quilos de peixe que tinha ali, ele me disse que tinha uns 400 quilos. Começamos a carregar. O avião já estava cheio, e o monte no chão ainda era grande. Pela porta não dava mais, entrei dentro do avião e fechei a porta. O pescador me dava os peixes pela janela e eu ia jogando para trás. O monte de peixes dentro do WACO já estava no teto. Como peixe é liso, começou a escorregar por baixo do painel e pelos pedais.

Sentado no posto de pilotagem, olho para o trem do meu lado, o pneu estava esborrachado na areia, pensei que tinha furado. Pergunto ao pescador como estava o outro lado, ele me respondeu que estava igual, esta coisa está pesada mesmo.

Virei o motor e comecei o táxi. O WACO não queria andar, parecia que estava calçado, mais motor e ele começou a se mexer devagarzinho, a maré estava baixa, fui procurando colocar o avião na parte úmida da praia, ali a areia é firme e ia facilitar a decolagem. Eu já estava prevendo que a decolagem ia ser dura, mas dispunha de uns 10 quilômetros de pista pela frente.

Acerto bem a reta empurro toda a manete a frente. O WACO vai taxiando pela praia. Tenho a impressão que vou gastar toda a praia e não vai decolar. A velocidade vai aumentando devagar, ergo a cauda com dificuldade, começo a sentir que estou dominando. A superfície da praia é como cimento, deixo correr. Sinto que o WACO quer voar, puxo o manche, a cauda abaixa, mas o trem fica firme na areia. Espero mais velocidade, já tinha corrido, penso eu, uns 2 quilômetros. Outra pressão para trás no manche, percebo que as asas estão voando, mas o trem ainda está na areia, puxo mais, tive a impressa que o diedro aumentou, mas as rodas largaram o chão. Estou voando a 180° com Cananéia, que era meu destino.

O WACO se nega a ganhar altura, é preciso altura para virar para trás. Aos 20 metros de altura começo a curva para a esquerda para dentro do mar, curva esta de muito pequena inclinação. Com esta curva fui parar no meio do mar lá longe da praia com 20 ou 30 metros de altura, o motor em pleno regime, eu não podia de jeito nenhum pensar em reduzir o motor, comecei a pensar em pane, eu tenho um terrível medo de água, ali também tem tubarões. Vou encostando devagarzinho para a praia, Cananéia estava a vista, faço o tráfego longo, aterro o mais macio possível, descarregamos o peixe e depois de lavado para tirar uns 80 ou 100 quilos de areia, ainda deu 540 quilos de tainha.

O pescador sabia perfeitamente o peso daqueles peixes mas se ele falasse a verdade eu ia deixar peixe lá na praia e ele iria perder parte do que ficasse.

Tainha não era transportada para São Paulo de avião, a qual era transportada através de caminhão, com o avião somente a coleta das tainhas pelas praias e trazia para Cananéia.

Nas viagens para São Paulo, com 400 quilos de camarão e mais gelo, latas, etc., o motor era muito solicitado quase sempre a pleno regime, uma das panes era derreter pistão da biela mestre, pois era sempre o que sofria mais, o exaustor era feito pelo centro do eixo de manivelas, portanto saia pela frente do mesmo, quando começava a aparecer óleo no pára-brisa era sinal de que o pistão estava derretendo, procurava a praia descia, eu sempre tinha dentro do WACO um pistão com anéis e as ferramentas necessárias para esse serviço, o qual era rápido porque não tinha mais carenagens, anel de velocidade e nem coletor de escapamento, era só retirar o tubo de admissão e 6 parafusos que seguravam o cilindro, tirar o pistão ruim e colocar o bom, recolocar tudo outra vez e pronto, sempre ia um ouço de areia junto, isso era bom para ajudar a amaciar, virava o motor checava os magnetos e lá ia outra vez, agora com o motor mais apertado porque o gelo do camarão já estava no fim.

Com o decorrer do tempo eu descobri um negócio, coletava peixes de Cananéia até Paranaguá, aterrava na Ilha da Peças, é necessário se dizer que o nome da Ilha (das Peças), peças de artilharia do tempo dos piratas. Esta ilha é na Baía das Laranjeiras, ou Baía de Paranaguá. A praia era muito estreita e sinuosa, uma asa do avião ia por cima do mato e a outra por cima d'água, era muito mais fácil ficar em cima de uma corda bamba do que segurar o WACO em cima daquela praia, mas aterrava e decolava de lá todos os dias.

Um dia levo de Sorocaba um piloto para me ajudar, eu já tinha recuperado o *Cessninha* e precisava que o mesmo fosse fazer o serviço na Ilha das Peças.

O piloto era o **Corradini**. Levo **Corradini** comigo no WACO para a Ilha, quando estávamos em cima da Ilha, diz **Corradini** aonde você vai descer, ali, disse eu e aterramos.

Nesse dia a pesca tinha sido boa e carregamos no WACO 400 quilos de camarão e mais o **Corradini** que já estava meio apavorado, motor em movimento, checo e ataco a manete, a praia tinha uma curva para a esquerda e não dava visibilidade para se ver o que tinha lá na frente, o WACO já vem correndo, uma luta para fazer a curva, pesado com os peixes mais o **Corradini**, descobre-se a curva, vi uma vaca bem no meio da pista e já era outra curva para a direita, não dava mais tempo para brecar, para a direita a água, para a esquerda era barranco e mato. A praia tinha no máximo 6 metros de largura, entre o mato e a água, sigo na reta, vaca não se mexe, a velocidade já era grande o WACO quer voar, aproximo o máximo da mesma e puxo todo o manche para trás, a vaca sumiu por baixo do nariz do avião. Tenho a impressão de que os chifres raspam a fuselagem, o trem deve ter passado a cavalo sobre a vaca, que estava de comprido. O avião tremeu no pré-estol, cedi a mão um pouquinho ele desceu um pouco, mas já não tinha mais praia embaixo, ali começava a curva da praia para a direita de modo que o WACO afundou sobre a vegetação meio rasteira, o trem e a hélice raspam o mato, seguro o bicho, acho que um quilômetro de velocidade a mais sobre o *stol*, o velocímetro aumenta, vou saindo da situação, normaliza-se tudo, alguns metros de altura faço uma curva e circulo a praia. A vaca estava apavorada numa correria pela praia, olho meu co-piloto; **Corradini** estava transparente, mais amarelo do que qualquer japonês, eu também deveria estar. **Corradini** diz, eu não volto mais aqui nem com você, mas eu mando tirar a vaca, com vaca ou sem vaca aqui nunca mais. E com isso perdi o piloto, foi embora para Sorocaba, lá a pista é mais larga e não tem vaca.

CESSNINHA RECUPERADO

Decolo da Ilha das Peças no Cessninha com 150 quilos de camarão. O tempo estava fechado, por baixo não dava, sobre a baía tinha um buraco azul. Começo a subir, circulando para atingir o topo, 150 quilos era muito peso para o Cessninha, que subia muito devagar. Atinjo 6 mil pés, estou no topo rumo 65° direto para São Paulo, sendo que de Paranaguá direto São Paulo, era uma hora e trinta minutos de vôo sempre em cima da crista da Serra do Mar. Estou no topo, acerto o rumo, acendo um cigarro, aquele branco que não tem fim, 2.500 RPM, 30 minutos de vôo o tempo em baixo, sempre fechado. 40 minutos, o regime volta, mas a 2.400 não era gelo. Consulto os manômetros, tudo OK. O tempo continua na mesma, 50 minutos, o regime cai para 2.350. Estou preocupado, devo estar no meio da viagem.

Conheço bem a região e sei que estou voando sobre a mata virgem. O regime cai mais para 2.300, consulto tudo, está tudo em ordem. 2.250, com aquele peso o Cessninha começa a perder altura. 2.200, já começo a raspar as nuvens, já não sabia mais qual a direção a tomar, se para o mar ou para a terra, não via o fim do topo.

Começo a entrar nas nuvens. Até ali eu não tinha tentado recuperar o regime com a manete, mas quando entrei nas nuvens, apelei para a manete. O motor roncou gostoso, 2.500 RPM, recupero altura, acerto o rumo. Acendi um cigarro, como não tinha atarraxado a trava da manete e a mesma ia voltando devagar, logo na minha frente tinha um buraco, furei para baixo sem novidade.

Nas viagens de coleta de peixes em Cananéia até a Ilha das peças, aterrava de 8 a 9 vezes nos pontos dos pescadores. O último era a praia deserta, praia esta uns quarenta quilômetros de extensão, sendo esta praia a primeira praia do Estado do Paraná.

Na praia deserta morava um casal de velhos pescadores e tinha duas filhas, quando passava na hora certa estavam no barranco, todas pintadas com urucum, quando passava fora do horário elas não apareciam.

Quando era para eu aterrar nessa praia para carregar peixe, o sinal era feito com um trapo qualquer espetado num pau. Esse casal de velhos sempre me faziam encomendas para trazer de Paranaguá. Para eles era o tempo dos mil réis, então era 1 tostão de fumo, duzentos réis de querosene, quinhentos réis de pinga e assim por diante. Todos os dias se repetia a mesma dose de encomendas. Um dia eu resolvi e multipliquei tudo por cem, enchi um saco e levei para os velhos. Pelo menos por uma temporada não me iam fazer encomendas. O velho ficou muito atrapalhado e disse que nunca iria poder me pagar, eu lhe disse que não precisava pagar. No dia seguinte eu vinha com bastante carga e a maré estava cheia, mas lá estava a bandeira do velho, fiquei com dó de passar direto sem aterrar com dificuldades, rolei para a casa do velho e perguntei: “cadê os peixes?” “Eu hoje não pesquei, punhei a bandeira só para o senhor me trazer um carretel de linha de Paranaguá”. Ele queria um carretel de linha de costura, como me referi antes, essa praia deserta tinha 40 a 50 quilômetros. Esse casal de velhos eram os únicos moradores, não conheciam Paranaguá e muito menos Cananéia.

FIM DO ESTADO DE SÃO PAULO

O fim do Estado de São Paulo é um lugarejo por nome de Ariri, tem um pequeno rio, o rio Ararapira e do outro lado pertence ao Estado do Paraná. A barra do Ararapira era bom pescueiro, eu comprava peixe dos pescadores. Com o decorrer do tempo fiquei amigo de toda aquela gente. Tinha um senhor, que não me ocorre mais o nome, que era uma espécie de chefe daquela gente. Tinha uma família muito grande, 15 ou 20 filhos. Pudera, não tinha nada o que fazer.

Um dia, um dos filhos apareceu em Iguape. Tinha remado 3 dias em uma canoa para chegar a Iguape. Tinha mudado de Sorocaba com toda a tripulação, mulher e as três filhas. O rapaz, filho do chefe lá da Barra do Ararapira, queria que eu levasse o padre até a Barra, porque o velho estava muito mal. Eu disse a ele que era melhor levar o médico, ele disse que se chegasse lá e o velho não tivesse morrido e sem o padre o velho ia brigar com todo mundo. Assim sendo, vamos levar o padre.

Aterrei na Barra do Ararapira, com o rapaz e o padre. Foi uma festa, fazia não sei quanto tempo que padre não ia lá por aquelas bandas.

O padre rezou, comungou, confessou toda a gente. O velho levantou da cama, sarou, não tinha mais nada. O velho me falou que gostaria de guardar uma lembrança minha, se fosse possível um retrato meu, procurei na carteira e tinha uma foto 3X4. Dei ao velho e ele ficou contente. Não sei se o velho já morreu, mas o meu retrato deve estar ainda na parede daquela casa modesta.

SOCIEDADE EM CANANÉIA

O negócio da sociedade em Cananéia não ia bem. A sociedade foi desfeita no acerto final das contas, sobrou para mim o WACO. O coitado estava num bagaço danado, tinha voado mil e tantas oras. Levei para São Paulo no Campo de Marte, ficou 2 meses no sol e chuva. Apareceu um comprador que ofereceu 30 contos de réis com a condição de eu levá-lo para Belo Horizonte. Topei a parada, enchi os tanques de gasolina, fiz uma pequena revisão e rumo a Belo Horizonte com o novo proprietário de copiloto. Três horas de vôo e BH na frente, aterrei na Pampulha. Recebi os 30 contos de réis, agarrei o primeiro comercial que saia de Belo Horizonte e me mandei.

Destino triste era o do WACO. Ia carregar peixe outra vez.

A RECUPERAÇÃO DO CESSNINHA

Para a recuperação do *Cessninha*, tinha comprado tudo novo que havia queimado, assim como um par de asas, pneus, estofamento, instrumentos de bordo e revisado o resto todo, motor, etc. O *Cessninha* ficou novo, na oficina do IPT. Tudo que foi aproveitado foi checado no IPT.

Nesse período da reforma do CESSNA, apareceu na revista *Seleções*, uma reportagem sobre jejum. Foi o Engenheiro **Sílvio** que leu e que dizia que jejuar era muito bom para despertar a inteligência. Estava eu, o Engenheiro **Breno**, atual diretor da NEIVA e o Dr., **Sílvio**, o qual era o dono da idéia do jejum.

Era um domingo, 10 horas da noite, tínhamos comido uma pizza grande cada um. O Dr. **Sílvio** tentando implantar a idéia do jejum. Eu e o **Breno** concordamos, então fizemos um contrato, voltaríamos a comer só na quinta-feira às 10 horas da noite.

Breno redigiu o contrato no papel do guardanapo. Só era permitido beber água, e por minha sugestão ficou também permitido um cafezinho de vez em quando e assinamos o documento.

Breno morava na casa do Dr. **Sílvio** e eu estava junto com os dois. De manhã, íamos juntos para o IPT. Passávamos o dia inteiro na secção. À noite, íamos jogar sinuca. O primeiro dia, uma fome desgraçada, água e cafezinho. No 2.º dia (terça-feira), água e o cafezinho já não iam bem. Quando bebia água, sentia todas as curvas que ela fazia lá dentro. No 3.º dia (quarta-feira), a água e café não ia mais. Sentado na oficina, o telhado parecia estar balançando. Estava com medo de descer as escadas. Não sabia mais se estava subindo ou descendo. Saímos os três de carro, íamos comprar qualquer coisa no Bom Retiro e ficamos retidos no trânsito atrás de um caminhão que estava carregando ossos de um açougue. Eu olhava aquelas costelas com uns fiapos de carne, saía água da boca. O cafezinho não ia mais de jeito nenhum, um sono terrível, não tinha dormido nada. Começava a pegar no sono, sonhava com comida, via aqueles franguinhos torrinhos virando de pernas para o ar.

Nós não largávamos um do outro. Às vezes, nós ficávamos olhando para o outro a espera da ordem: vamos comer. Ninguém se abria pela dignidade de machão que existia dentro de cada um. À noite fomos jogar sinuca. O Dr. **Sílvio** debruçou em cima da mesa e queria comer as bolas vermelhas. Dizia ele que era tomate. Isto era dentro da cidade, ali na Avenida São João. Comida tinha para todos os lados, mas aquilo não era mais fome, era coisa esquisita, uma doença. Tudo perdeu a graça, não ia mais cigarros, água, cafezinho. Quando eu me lembrei de por no contrato o cafezinho, eu pensava que o café ia tirar a fome e como eu estava enganado.

Acabamos a partida de sinuca que não sei quanto tempo levou. Precisava ir para a casa dos pais do Dr. **Sílvio**, para ir dormir. Era bobagem, só se fosse para ficar na horizontal porque dormir não ia. Era só começar a fechar os olhos, já aparecia os franguinhos assados, ou aquelas enorme mesas de banquetes, aquelas pizzas fumegantes.

A reportagem da *Seleções* dizia que o jejum aguçava a inteligência. Eu não vi nada, o que aguçou mesmo foi o olfato, sentia o cheiro de comida a uns 10 quilômetros.

Nenhum dos três dormiu essa noite. Levantamos, era difícil ficar em pé. Tomamos um cafezinho, êta coisinha ruim. Fomos para o IPT, quinta-feira, último dia do contrato, mas íamos comer só às 10 horas da noite. Foi o dia mais comprido da minha vida, não tinha jeito de ficar, fome, tontura, sono, bebia água, sentia todo o trajeto que ela fazia lá por dentro. Eu sentia que faltava uma consistência na água.

Como comecei a acreditar nas histórias que tinha lido sobre campos de concentração. Li uma que o cara tinha pegado um passarinho e engoli-o vivo, com pena e tudo. Eu pensava que era absurdo, mas agora eu começava acreditar.

O dia passou, começamos a perambular pelas ruas, esperando às 10 Horas. Os relógios não andavam. Pra lá, prá cá, mais uma partida de sinuca. O Dr. **Silvio** agora já achava a bola 7 era berinjela. Acabamos a partida, quase 10 horas. Nos aproximamos do restaurante, que era na Duque de Caxias e que tinha sempre uma orquestra tocando música do tempo da onça. 10 horas em ponto. Entramos, sentamos, o garçom trouxe o serviço, que era pão com umas pelotas de manteiga. Quando o garçom virou para trás, nós dissemos: “trás mais”. O garçom disse: “você estão brincando”. Ele pensou que tínhamos escondido o pão e a manteiga, olhou nas cadeiras e debaixo da mesa Acho eu que ele está pensando até hoje que nós éramos mágicos. Repetiu a dose, comemos e depois também um valente bife à cavalo. Não sobrou nada, pagamos a conta e saímos pela rua. Agora já estava bem melhor.

Perambulamos pelas ruas um pouco, entramos em outro restaurante e comemos uma pizza cada um. Saímos e fomos num apartamento de uns amigos na Rua Barão de Campinas e lá enchemos a cara. Foi um dos maiores porres que eu peguei em toda a minha vida e se não me engano foi a última vez que bebi. Devido ao porre que tomamos, vomitamos tudo o que tínhamos comido. O Dr. **Silvio** bebia água e vomitava, o **Breno** mandava o Silvio **parar** de beber água e disse:”enquanto não sair água limpa eu não paro”. Por causa disso tudo, foi uma semana de ressaca.

Eu nunca mais assino contrato de tal espécie.

VENDA DO CESSNA

Vendi o CESSNA e comprei o STINSON *Voyager*. Agora não tinha mais sócio e trabalhava sozinho. Comprava o camarão dos pescadores e ia vender diretamente nos restaurantes. O movimento em quilos era bem menor, mas o lucro era muito maior. Trabalhava misto, um pouco camarão e dois passageiros, que moravam em Iguape.

Certo dia precisei ir a Sorocaba tratar de papéis da escola de minhas filhas. Levo a mulher junto em Sorocaba e depois de tudo pronto, vou para a cabeceira da pista, paro na posição de cheque e começo o mesmo. O avião dá um valentíssimo tranco e desaparece do chão. A minha cara ficou no nível da pista, minha mulher apavorada queria saber o que tinha acontecido, lá sei o que foi. Com sacrifício, saímos do avião para fora, aí é que vi o que tinha acontecido. Eu tinha parado o avião em cima de uma cratera de formigas e com a vibração ela cedeu. As duas pernas do trem de pouso estavam no ar dentro do buraco, o avião estava sendo suportado pelas asas em cima do buraco. Lá se foi hélice, amassou a fuselagem e entortou a ponta das asas, foi um azar danado.

CONCERTO TUDO

Procurei consertar tudo, começa tudo de novo.

Um passageiro de Pariquera-Açú tinha brigado com a mulher, tinha dado um soco na cara dela. A mulher era esperta, tirou a cara da gente e a mão dele entrou no vitrô. Lá não havia médico e nenhum socorro. Naquele tempo, saímos para São Paulo, o tempo estava fechado, subi para o topo. Em cima da serra o motor dá uns trancos violentos, sinais característicos de peças quebradas. Viro em direção da praia com motor reduzido, o avião chega já nas nuvens, e pelos meus cálculos, tenho a Serra dos Itatins na frente que está antes da praia, e a 1.500 metros de altura. Recorro à manete para ver se o motor me leva um pouquinho mais para a frente, o motor gira redondo. Aperto mais a manete, nada de anormal, o motor está bom, volto para rumo de São Paulo. Passo a Serra, São Paulo está aberto. O motor continua firme, aterro no Butantã, meu irmão Bertelinho está lá, conto a história a ele e vamos desmontar o motor. Desmontamos, não encontramos nada, montamos outra vez, voei umas 800 horas depois sem novidade.

A conclusão que ceguei é que tinha sido gelo, uma espécie de gelo que entrou pelo tubo de admissão em forma de pedra e o pistão o comprimiu contra o cilindro, produzindo aqueles trancos.

Eu estava em São Paulo e me chamaram pelo telégrafo de Pariguera-Açú. Decolo do Butantã rumo a Pariquera-Açú. Aterro, já era tarde e o sol já se punha no horizonte, rolo para o local onde estava um grupinho de gente e um dos senhores sentado num cupim com a cabeça toda enrolada em uma toalha. Fiquei sabendo que tinha levado um tiro no rosto e também fiquei sabendo como o cara tinha dado o tiro. Foi com uma espingarda de carregar pela boca, ele bateu a espingarda no chão e ela disparou de baixo para cima. A carga tinha feito um rasgo do maxilar até o couro cabeludo.

Coloquei a vitima no STINSON no banco de trás, perguntei quem ia. Ninguém, nem parentes. Em Pariguera-Açú, só embarcava em avião gente que estava entre a vida e a morte. Eu não tinha mais tempo a perder, o sol estava se escondendo no horizonte. Destino: Santos.

Já tinham avisado a Santa Casa de Santos por meio do telégrafo. Decolei rumo Santos. O cara começou a enjoar, ele atrás e eu na frente. Precisava socorrê-lo com saquinho. Com o esforço do enjôo começou a sair sangue por todos os lados. Começa a escurecer, eu já não podia dispensar muita atenção a ele, já estava escuro. Não conseguia enxergar dentro da cabine, acendi a luz de dentro, levei um valente susto. O rosto do cara tinha inflamado, a toalha que ele tinha enrolado na cara estava dentro do rasgo e parte do rosto por cima da toalha. Era uma cena horrível, noite, eu e aquele cara perdendo muito sangue. Tentei arrumá-lo de jeito que não caísse para a frente. Ele estava todo mole, Praia Grande à vista, era o campo da Praia Grande que eu ia aterrar.

Entrei na reta final estava escuro, mas no início da pista tinha uma parte de areia branca bem visível. Aterro sem novidade, lá está a ambulância com médico e o cra se salvou. No campo tinha um mecânico por nome **Ostringue**, Deus que o tenha em bom lugar, já se foi, o mesmo disse que ia dar parte porque eu aterrei noturno.

Eu disse para ele que não desse só parte e sim que desse tudo, emputecei, decolei de novo, dei um valente rasante em cima do **Ostringue** e fui embora para Iguape. A tal parte nunca apareceu

VOLTANDO AO WACO

Voltando atrás na história do WACO *Cabine*, um dia que a pesca de camarão havia sido muito fraca, a bordo só 100 quilos de camarão, era o dia, como diz o caçara, a corrida de caranguejo, era aquele bicho por todos os lados, alguém sugeriu levar isso para São Paulo, pensei: eu levar, sim, mas vivos, então precisava arranjar um meio de acomodar o bicho. Arranjamos uns jacás e cestos, tudo amarrado com barbante, acomodei-os dentro do avião. Eram mais ou menos 1.000 caranguejos. Tudo pronto, decolo. O tempo não era bom, estratos baixos. Subi para o topo 1.200 metros em cima, superfície lisa não havia furo algum, rumo 70°, 20 minutos de vôo o horizonte lá longe era preto, pensei: quando chegar no preto a camada deve estar aberta e já cevo ter transposto a Serra. 40 minutos, vou me aproximando do pretão, era um valente CB, raios por todos os lados, a camada de estratos ao contrário do que pensei continuava fechada. A gasolina não dava para alternar, pois havia decolado com mesma na conta, com uns 15 minutos de sobra, vou me aproximando do CB. São Paulo do outro lado, não havia outra alternativa senão atravessar o CB. Faço um cheque rápido, pau e bola funcionando, marco o tempo, sou envolvido numa violenta ascendente, escureceu tudo, o WACO range todo, concentro-me nos instrumentos, o velocímetro está louco, dá pulos de 50 a 60 quilômetros para cima e para baixo, a bolinha sumiu para um lado e o ponteiro para outro; procuro fazer com que os dois entrem num acordo. O altímetro sobe 200 a 300 metros e despenca de volta, as latas de camarão que estavam por baixo dos caranguejos batem no teto; as latas tinham bastante gelo miúdo, foi uma chuva de gelo dentro da cabine. Uma grande parte entrou pelo colarinho da camisa (gelo e camarão). Foi uma luta terrível com os instrumentos para agüentar lá em cima. Com a mudança da posição das latas de camarão com os jacás dos caranguejos, os mesmos abriram-se, aparecendo outro problema; os bichos começaram o ataque. O CB continuava. Raios riscavam por dentro do pára-brisa, onde a briga com os instrumentos era renhida. Consultei o relógio 10 minutos dentro do maldito CB. Tenho dois caranguejos enroscados nos cabelos, dou um tapa os mesmos vão parar no pára-brisa, com um pouco de cabelo junto. Uma mordida na perna, passo a mão, o sacana está por baixo da calça subindo. Dou um jeito de impedir sua trajetória, para livrar-me do bicho dentro daquela turbulência, os instrumentos descontrolam-se todos, Se eu tivesse um pára-quedas pulava fora desta coisa! Já não me defendia mais dos que estavam em cima da roupa, só daqueles que queriam subir no meu rosto. O CB começava a clarear. Conserto o rumo que estava 100° voltando para 70° e como por encanto o sol! Céu azul ! Estou me aproximando de Santo Amaro. São Paulo na frente, limpo. Vou perdendo altura e me livrando dos caranguejos, agora mais fácil, passei por cima da Praça da Sé.

Aquele povo lá em baixo... pensei em abrir a porta e deixar cair uns caranguejos. Estou avistando o tráfeço, procurando saber qual a pista em uso. Era a pista 11. Aterro sem novidade.

AEROCLUBE DE SÃO PAULO

Ainda no Aeroclube de São Paulo, estava fazendo um voo com o primeiro CAP-4 *Paulistinha*. Na perna do vento da pista 29, sinto forte cheiro de gasolina dentro da nacele, procuro saber de onde vem. Debaixo do tanque saía uma cachoeira gasolina dentro da nacele. Num instante ficou tudo ensopado de gasolina. Estou aproximando-me da perna base, alto, precisando reduzir o motor. Tenho medo de mexer na manete pois o motor podia dar umas pipocadas e a gasolina deveria estar lapela parede de fogo. Usar a mistura também era perigoso, o motor poderia espirrar. Nesse dilema faço a perna base, entro na final sem tocar na manete, aponto o nariz do CAP-4 para a cabeceira da pista, faço a reta final sem tocar na manete, vou entrar de rodas na pista. Quando as rodas tocaram a pista cortei o contato enquanto equilibrava o *Paulistinha* nas rodas, soltei os cintos e destravei a porta. O *Paulistinha* não tinha freio. Correu quase toda a pista e parou. Depois verificamos o tanque e constatamos que o mesmo tinha rachado de cima abaixo.

INSTRUÇÃO PRIMÁRIA

Certa vez em instrução primária no Aeroclube de São Paulo, estando no banco da frente e o aluno atrás, reta final pista 29, o aluno estava para solar. Eu vinha com as mãos nos tubos da cabana para o aluno ver que eu não estava interferindo, o aluno arredondou na conta certa as rodas triscaram a pista e ficou correndo de cauda erguida com as rodas no chão. Eu continuava com as mãos em cima e dizia para o aluno, manche na barriga. Na terceira ou quarta vez o aluno disse, o manche está na barriga. Em continente eu assumi os comandos, mas o manche estava mesmo na barriga e o HL continuava de cauda erguida. A velocidade foi diminuindo a cauda baixou sozinha, o cabo do leme de profundidade havia partido.

O cabo deve ter partido exatamente quando o aluno tirou o HL do ângulo de descida e passou para o voo paralelo à pista. Eu não percebi nada, não vinha acompanhando os comandos. Isto era coisa comum nos primeiros HL

SOROCABA 1944

Festa em Catanduva, **Celestino** com o *Bichinho* e eu com o RYAN, fizemos uma porção de manobras juntos, **Celestino** com o *Bichinho* na frente, puxava e eu perseguia ele com o RYAN. É preciso dizer que eu precisava sempre pegar o **Celestino** distraído, quando ele descobria que eu estava atrás dele, ele dava o fora, terminada a perseguição ao **Celestino**, entro no tráfego, viro em vôo invertido, com aquelas obras primas que nós fazíamos para o RYAN voar no dorso, o motor espirrou, tossiu, deu coice e afirmou no dorso. Lá vou eu fazendo o tráfego, na perna base o motor apagou. Esperei para fazer a curva da reta final em dorso, aparece a pista na frente, a altura e a velocidade já eram poças, desviro o RYAN, desvira com muito pouca vontade, a cerca cresce na frente, aciono a manete o motor não responde, o último resto de velocidade... puxo o manche, a cerca desaparece por baixo do nariz, o RYAN entra placado nos primeiros metros d pista. Era festa, todo mundo pensou que aquilo fazia parte do programa.

AINDA NO AERoclUBE DE SÃO PAULO

Fim de ano de 1941 ou 1942, tempo de guerra, 4 ou 5 dias de feriado. Fomos fazer um acampamento de planadores, Praia Grande (Santos), no velho campo da AIR FRANCE, eu ia com a incumbência de rebocar planadores com o velho MOTH. Nunca havia feito tal. Levei um planador GRUNAU rebocado de Marte para Santos, chegamos em cima do campo a 1.000 metros de altura, quando o planador desligou fiquei com a corda pendurada no MOTH, sem saber o que fazer. Ninguém havia dado instrução de como proceder. Passando por cima do hangar a 1.00 metros de altura puxei o desligador por alguns instantes e via acorda. Depois não vendo mais, aterrei. Alguém veio elogiar a minha pontaria, a corda estava em frente ao hangar, em um pequeno cimentado que havia em frente do mesmo.

A primeira noite foi terrível. Eu não havia levado nada para dormir, pensando que iria fazer calor, e o que fez foi um frio danado. Num caminhão do IPT que estava lá dentro do hangar, equipado com gasogênio, foi onde passei a noite abraçado com a caldeira de gasogênio que estava acesa. Havia mosquito de maleita. Todo pessoal da equipe tomou quinino para se defender da maleita, menos eu. Todos pegaram a dita, menos eu. Muitos vôos. Num deles, o **Roberto** vinha na reta final com o GRUNAU esticando o planeio para alcançar a pista, porém não deu, pousou por cima do mato a 10 metros da cabeceira. O GRUNAU ficou em cima do mato, nós vimos o Roberto se levantar da nacele com uma aparente calma, de repente ele se arranca todo espavorido pelo meio do mato. Quando chegamos no local que estava o GRUNAU, é que ficamos sabendo o porquê. O GRUNAU estava de nariz espetado num enchú de vespas.

BONANÇA - 1950

Iguape, eu não entendo nadinha do assunto, uma senhora estava para estourar pelo jeito que eu via. Eles haviam trazido uns lençóis, eu forrei o banco do *Bonança* com os mesmos e acomodei a dona deitada, o marido ia no banco da frente comigo, decolei.

Ventava noroeste forte, *Bonança* pulava, cada pulo era um grito que a senhora dava. Diminui a velocidade e joguei o trem embaixo, para o *Bonança* pular menos, não adiantou nada a mulher gritava do mesmo jeito, o marido se apavorou, atravessando a Serra dos Itatins o *Bonança* pulo mesmo para valer, a mulher deu uns gritos que já não eram mais gritos e sim uivos, o marido mais apavorado disse, o que eu faço, eu lhe disse, foi você que pois para dentro, agora põe para fora. O mesmo passou para o banco de trás, dei uma olhada para trás, estava uma confusão terrível a cabine do *Bonança* é muito apertada para essas coisas, estava voando baixo na praia, perto de Itanhaém, apareceu umas casas perto da praia, aterrei, saí correndo fui nas casas, tinha umas velhas, expliquei o caso eles relutaram um pouco mas foram no avião, o bichinho já tinha nascido, este resto do serviço é muito demorado, fiquei umas 2 horas esperando as velhas acabarem o serviço, depois decolei de novo para Iguape, só que agora com três passageiros.

Naqueles mesmos dias tinha nascido um bebê dentro de um avião comercial, que tinha médico a bordo e também muito espaço, a imprensa deu muito destaque ao caso do avião comercial, o meu ninguém ficou sabendo.

BERTELINHO BREVETADO

Berteliho se breveta, comprei um LUSCOMBE para ele, o qual estava em Manguinhos no Rio de Janeiro. Meu irmão foi lá acertar o negócio e fazer uma revisão no avião. Tudo certo, me telefona para ir buscá-lo, deixei o *Bonanza* no Butantã e fui de Comercial para o Rio de Janeiro.

Decolamos de Manguinhos, era muito tarde e eu queria chegar até São Sebastião, mas escureceu antes. Com dificuldade, aterrei numa praia pequena que depois fiquei sabendo que era Mangaratiba.

O dono da casa que aterramos perto era fabricante de queijos de leite de cabra, um senhor muito bom que nos proporcionou um ótimo jantar, com queijo que era sua especialidade, só que não tinha lugar para dormimos, e assim, acabamos junto das cabras.

Acordamos muito cedo, quando começou a clarear o dia as cabras fizeram uma arruaça que não dava mais. O dia estava claro, a maré baixa, mas ia começar a subir. Tomamos um café com o senhor das cabras, agradecemos e decolamos. Logo adiante apareceu nevoeiro baixo meio espaçado, os morros todos de fora, alguns buracos por onde se via a praia. Os buracos foram diminuindo, fechou tudo em baixo, pensei que talvez Santos estivesse aberto, eram 6 horas da manhã, em frente.

Tempo previsto para chegar em Santos, esgotado, tudo fechado. Só apareciam os morros por cima do nevoeiro, através de um buraco aparece água, reconheço, é a Baía de Santos, o nevoeiro está colado nos prédios.

O campo da Base Aérea está fechado, gasolina no fim, rumo Praia Grande. Devo estar em cima do campo, circulo e nada, tudo fechado, mais para lá, mais para cá, um buraquinho apertado em cima da praia, gasolina não dava para mais nada, ajeito-me para furar o buraquinho, venho rasante em cima do nevoeiro e quando o buraco apareceu furei, as rodas foram na praia, segurei o avião de cauda erguida, não se via mais nada, boto a cara para fora para ver melhor por fora do parabrisa. Com as rodas rodando na praia, vejo 2 faróis que vem de encontro, meto o pé esquerdo, não vi mais os faróis, mas passou uma coisa por baixo da asa direita, a água aparece na frente, quase em ângulo reto, meto o pé direito e seguro também o freio direito. O LUSCOMBE faz 180° no cavalo de pau e para.

Descemos do avião, não se via nada além de uns 20 metros. Depois de algum tempo é que descobrimos que estávamos na frente da pista de Praia Grande

CESSNINHA - 1948

De Limeira para Pariquera-Açú, com peças de máquina de beneficiar arroz, rumo 210°. Sobre Sorocaba via-se na frente a Serra fechada, eram 5 horas da tarde, as peças tinham urgência em chegar, a máquina de arroz estava parada, PR isso o dono da mesma tinha fretado o avião.

Em cima da cidade de Piedade o tempo fechou, fui para o topo, 1.500 metros, acertei o relógio, tinha que fazer 20 minutos no topo para transpor a Serra e furar em Pariquera-Açú, o topo era liso, sinal de que não tinha furo em lugar nenhum do lado sul, eu voava em cima da camada, mas tinha outra camada por cima bem alta, que encobria todo o céu, 20 minutos pelos meus cálculos.

Pariquera tem morro por todos os lados, aciono o comando do ar quente do carburador, reduzo a manete e começo a pensar que poderia estar errado, ter derivado para a direita e encostado na Serra do Cadeado, que fica bem próximo. Não se via nada, resolvi tirar da espiral e voar no rumo 150°, porque se eu estivesse em cima de Pariquera era o rumo que me livraria dos morros. Com o avião girando, esperei na bússola o rumo 150°, a bússola não girava. Mudei o lado da curva para a direita, pau à direita, cola no centro, a bússola continuava sem girar, marcava sempre com o limbo meio torto 270°, eu não tinha muito tempo a perder, o dia estava acabando. Arremessei o motor, tirei o ar quente, de novo para o topo, sem saber para que lado ia, a bússola persistia no rumo 270°. Saí no topo de novo a 1.500 metros, giro para a esquerda, para a direita e nada, o eixo da bússola tinha quebrado, não via o fim do topo de lado nenhum e precisava saber qual o lado da terra. Tinha um restinho de dia ainda, eu estava entre duas camadas, a de cima era muito alta e encobria todo o céu. Fiz 360° observando o horizonte e pensei que o lado mais claro deveria ser o poente. Se eu deixasse o poente à esquerda a minha frente seria o norte. Fui indo para a terra, voei 30 minutos nesse esquema quando começaram a aparecer buracos na camada. Já estava mio escuro, pelos buracos não consegui me localizar, mas já estava bom, pelo menos não tinha entrado para o mar. As nuvens desapareceram, o lugar que eu sobrevoava era mato. Era quase noite e eu percebi uma elevação isolada, me aproximei e circulei o local. Reconheci, era a Torre de Pedra, Itapetininga devia estar por perto. Fiz 360° observando o horizonte, vi o contorno da Serra de Botucatu. Se a Serra ficasse às minhas costas, iria para Itapetininga. Segui em frente com a Serra às costas por 10 minutos, quando apareceu uma cidade iluminada. Só podia ser Itapetininga. Antes de chegar na cidade, já tinha visto o campo que eu conhecia muito bem, aterrei sem novidade.

FALAR DE CANANÉIA

É necessário falar algo sobre Cananéia.

Depois de ter passado vários anos dando duplo comando e vivendo em cidades grandes, o motivo maior de eu ter ido para aquelas bandas era por gostar de star perto do mar. Lá eu me sentia meio escondido, estava cansado de voar em festas a troco de palmas, estava fazendo um cheque comigo mesmo para ver se eu conseguia parar de fazer acrobacias, o que não foi possível.

Muitos amigos me solicitaram, era um Aeroclube que estava morrendo, precisava fazer festa para levantar o moral. Festa em Aeroclube é como um circo, precisa de palhaço e eu era o dito cujo, e assim continuava e continuará não sei até quando, meu organismo exige, principalmente **G** negativo, pois eu gosto de emoções, a emoção que acrobacia baixa dá é uma emoção de auto-controle, não pode ter mais erros, o planejamento, a velocidade, a altura, a simetria da manobra a 200 quilômetros por hora, a 5 ou 6 metros do chão com avião em um vôo invertido é uma emoção, uma emoção sob controle, um automóvel a 180 quilômetros por hora também é uma emoção, mas não é uma emoção controlada como no avião.

Cananéia, um horizonte perdido nas noites de luar, ficava brigando comigo mesmo se ia dormir ou ficar apreciando aquela dádiva da natureza. Nas noites escuras, era como chamava o povo de lá, a *arlentia*.

Cananéia tem muito fósforo na água. Eu ficava horas e horas apreciando os cardumes de sardinhas e os peixes maiores atacando os cardumes. Por causa da *arlentia*, fazia um risco de fogo na água. Na areia das praias também aparecia o risco de fogo quando a gente arrastava os pés.

Fiz logo amizade com aquele povo, por sinal muito bons. As casas de Cananéia não têm tranca nas portas e nem fechadura, lá não tem ladrão. A iluminação era com um grupo de geradores e às 10 horas da noite apagava tudo, todos tinham a sua lanterna de pilhas, parecendo um bando de vaga-lumes.

Por ordens do Dr. Delegado, era proibido concentrar o foco da lanterna no traseiro das madames. Fiz amizade com os músicos da banda, aí melhorou mais. Fazíamos serenatas todas as noites, sempre tomavam parte na serenata o Dr. Juiz, o promotor e também o delegado.

Era muito comum voar de noite em Cananéia. Várias vezes eu decolei a noite para ir ao baile em Pariquera-Açú e de madrugada retornava a Cananéia. Éramos em cinco aviões que trabalhavam com peixe. Todas as noites nos reuníamos nos butecos para bater papo. Uma noite um dos pilotos que eu vou omitir o nome, já estava com a cara cheia e disse: “vou voar agora”. “Cada um é dono do seu nariz e deve saber muito bem o que faz”, eu disse para ele.

Ele não disse nada e foi para a pista que ficava bem pertinho. Fui para o meu quarto, que também ficava perto da pista, o avião dele era um STINSON *Voyager*.

Escutei quando ele deu partida no motor e em marcha taxiou e checkou. A noite era escura, eu sabia que ele não era de altas coisas, mas eu estava meio apreensivo. O motor roncou firme, pensei: “lá vai ele”. Quando o motor roncava no máximo apagou violentamente, como um aeromodelo quando bate de bico no chão com o motor a pleno. Saí correndo para a pista, o STINSON tinha entrado no mato e havia um barranco de mais ou menos um metro de altura. O STINSON bateu no barranco, o nariz foi por cima, mas o trem ficou no barranco.

Cheguei no momento oportuno, pois a gasolina vazava por todos os lados e um cheiro forte de curto-circuito. Arranquei na marra os cabos da bateria, um passageiro tinha saído pelo pára-brisa e estava lá nomeio do mato.

O STINSON acabou, eles se salvaram.

A minha conclusão é que o STINSON só tinha um farol e o seu foco era fora da reta. Na decolagem ele correu atrás do foco da luz, fazendo 90° com a pista. Se a pista tivesse bastante largura, ele estaria correndo atrás do foco de luz até hoje, como um cachorro atrás do próprio rabo.

Uma manhã estava na pista e vem o STINSON do **Zemisque** na reta final. Tinha qualquer coisa de anormal no STINSON, que eu não conseguia saber o que era. O avião aterrou, fez um barulho esquisito e parou. Aproximei-me dele e perguntei ao **Zemisque** o que havia. Um pneu tinha furado na praia e como não tinha outro jeito, tirei os pneus e decolei só com os aros.

O **Zemisque** vivia aprontando. Num domingo à tarde o agente dele me disse que estava apreensivo. O **Zemisque** tinha saído cedo para voltar logo. Ia somente a Paranaguá e voltava, mas não havia voltado até aquela hora. Ele estava com CAP-9, já era tarde e não adiantava ir procurá-lo no escuro.

No dia seguinte de manhã saí à sua procura. Sabia todos os pontos onde ele pegava peixes. Fui aterrando em todos os lugares e perguntava ao pessoal quantos quilos de peixe ele tinha carregado. Pelos meus cálculos ele já estava com 700 quilos de peixe no CAP-9, na entrada da Barra de Paranaguá. Última praia, Ponta do Inácio Dias, lá estavam os destroços do CAP-9. Aterrei e fiquei contente, vi logo o polaco andando pela praia.

Aquela praia terminava de frente para o mar, o CAP-9 muito carregado correu até o último metro da praia, ele deu todo o flap e saiu rabiscando a água mar adentro, quando tentou fazer a curva o CAP-9 bateu na água, a maré já tinha trazido todos para fora, o avião, os peixes e o Polaco. Nome de guerra do **Zemisque**.

Nós éramos concorrentes comercialmente, mas nesta hora éramos simplesmente colegas.

SANTOS – PARIQUERA-AÇÚ

Viagem de Santos a Pariquera-Açú, o avião era o STINSON. Decolei de Santos já era muito tarde, coisa que acontece muito com passageiros de Táxi Aéreo, era verão, tempo de CB, quando estava atravessando a Serra da Juréa escureceu toda a frente, era um CB grande muito baixo, coisa comum no muito litoral, pensei em aterrar na praia de Juréa, antes do CB, mas vi pelo jeito do mar que o vento era muito forte, desisti da idéia de aterrar e sim prosseguir para a frente, estava só a 10 minutos de Iguape.

Procurei baixar o máximo, no rasante e em cima da praia, fiquei logo embaixo das nuvens negras do CB, ficou tudo escuro não se via mais nada e a chuva despençou, raios para todos os lados, a coisa era violenta mesmo e com dificuldade vi que estava atravessando a Barra de Icapará (foz do Rio Ribeira), entrando na Ilha Comprida, voava a 4 ou 5 metros de altura em cima da praia, acendi os faróis, a chuva era muito forte e a luz ricocheteava na chuva, iluminando todo o avião, mas não ia para a frente, perdi toda a noção de altura e também a praia, apaguei os faróis, escuro como breu, mas conseguia me controlar com as luzes dos raios, sabia perfeitamente que aquela praia era muito cheia de paus por estar muito perto da barra e com as luzes dos raios ia me mantendo em cima da praia e por uma ou duas vezes tentei acender os faróis mas criava uma situação terrível voando naquela altura a alguns metros da praia. A chuva era cada vez mais violeta, o STINSON voava com dificuldades, o motor todo atacado, comecei a pensar em pane, a água era demais, preciso aterrar, mas a luz dos raios não dava para distinguir a altura da maré, os raios eram violentos e seguidos um do outro, pela velocidade que a praia passava, muito devagar, o vento era forte e bem de frente, coloquei-me o mais baixo possível entre a arrebentação das ondas e o escuro do mato, um raio mais comprido um pouco vejo que estou em cima da areia, encosto as rodas na praia, o raio apaga, uma escuridão tremenda. A manete reduzida, as rodas estão girando em cima da praia, mas não sei a direção. Faço uso dos freios, mas não tenho noção da altura do nariz do avião. Segundos intermináveis, esperei que fosse bater em algo, mais um raio e então vejo que estou bem no meio da praia com a cauda baixa, freio violento e o STINSON para.

A chuva é violenta, acendo os faróis e ilumina só em volta do avião, água para todos os lados, ataco a manete para taxiar, o STINSON não anda, pensei logo, o avião está atolado, gritei para os passageiros, que eram o prefeito e dois vereadores de Pariquera-Açú, desce empurra, no fim da aterragem eu tinha virado um pouco para o lado do mar e as ondas estavam no trem do STINSON.

Os caras empurrando e eu dava todo o motor, não ia, desço do avião dentro d'água também, para ver o que havia e constatei que a roda esquerda estava atolada na areia, a chuva continuava, fomos os quatro do lado da roda atolada erguemos, desatolou, pulei dentro do STINSON dei motor e os caras empurrando saímos.

Encostei o avião rente a umas dunas de areia bem longe da maré, cortei o motor, estávamos todos molhados que nem pinto, os passageiros estavam apavorados, mas eu não, eu estava com a moral alta o STINSON estava inteirinho e num lugar seguro, disse para os caras, vamos procurar a casa da **Salina** que deve estar aqui perto. Restava só saber se a casa estava para a frente ou para trás. A praia ainda tinha muita sujeira, deduzi que estávamos perto da Barra, portanto a casa está para frente. Pois a mesma era uns 10 quilômetros para frente da Barra. Calcei o STINSON com uns troncos de paus fomos nós a procurar a tal casa. Andamos umas duas horas, como é ruim andar na chuva, tudo molhado e finalmente apareceu a casa da tal **Salina**.

Para chegarmos à casa tinha um valo, chequei a profundidade, a água veio até o pescoço, mas não tinha importância nenhuma naquelas alturas dos acontecimentos. Batemos na porta, não houve nenhum sinal de vida, meti o ombro na porta a mesma abriu, não tinha nada dentro, mas sim muita lenha seca. Todos tinham fósforo, mas acender foi um duro danado. A fogueira acesa tiramos a roupa e ficamos que nem Adão. A chuva lá fora continuava, o prefeito disse, “lá no avião eu tenho duas caixas de frutas”. Eram 11 horas da noite quando voltei com as frutas.

Não é preciso dizer que ninguém dormiu. Pelado sem acomodações nenhuma e depois nós era mos quatro homens, tinha quatro paredes mas dormir em pé não dá. Às 4 horas da manhã começou os primeiros sintomas de começar a clarear. Vestimos a roupa, toda engruvinhada, meio molhada e fomos para o avião. A chuva tinha acabado, a manhã estava linda e a maré baixa. Decolei e fui entregar os passageiros lá em Pariquera-Açú.

HOMENS DE NEGÓCIOS

O número de passageiros foi aumentando, desisti do negócio de peixes.

Em 1949 estava zero a zero com as dívidas. Dei o STINSON como entrada, assinei um monte de papagaios e saí de *Bonanza*. Campo do Butantã, nunca havia voado no *Bonanza*, o **Clemente** me deu um duplo de cabine no chão, como última explicação, seletora de gasolina.

A seletora do *Bonanza* é acoplada com a bomba manual. Perguntei ao **Clemente** como mudava de tanque, ele disse-me, vire para onde indica a flecha, é o tanque.

Três passageiros já esperavam para ir a Curitiba, com sobrevôo da área da Barra do Turvo. Acomodo-me no posto de piloto, embarcam os três passageiros, o motor demora um ouço para funcionar, não tenho prática de acionar a bomba manual junto com o starter. O motor pega meio afogado, espero que ele arredonde, saio então taxiando para a cabeceira da pista, checo tudo como tinha me explicado **Clemente**, tudo OK. Decolo, guardo o trem, mudo o passo, acerto a rotação e *maniflow*, estou estranhando o avião, mas tudo no *Bonanza* era fácil.

Rumo 250°, o tempo era bom, 1.500 metros de altura, 22 polegadas, 2.000 RPM, velocímetro 140 milhas. Estou passando Sete Barras, logo adiante Xiririca. Barra do Turvo fica entre Xiririca e Iporanga, consulto o mapa para saber qual das barras é a do Turvo, o Rio Turvo é afluente do Rio Ribeira, mas o Ribeira tem um monte de afluentes. Eis então que surge o Rio Ribeira para a direita e o Turvo para a esquerda. Serra para todos os lados e os dois rios lá embaixo. Os passageiros queriam ver as terras de perto, desço para dentro daquela biboca, não tem 20 metros de terreno plano, giro para lá, giro para cá, a pedido dos passageiros. Uma hora e vinte de vôo, o tanque que estava voando marca $\frac{1}{4}$, vou mudar de tanque, viro a seletora, virou muito macio, desconfiei, esta coisa não mudou o tanque nenhum. Vou dar o fora desta biboca o mais depressa possível, pensei rápido. Ponta Grossa, Curitiba, tudo era longe. Pariquea-Açú era o mais perto com a vantagem de alcançar o vale do Ribeira. Os passageiros pedem que eu vá mais para cima, dou uma resposta qualquer e continuo rio abaixo. Minha desconfiança com a seletora estava confirmada, o tanque com $\frac{1}{4}$ não marcava mais nada, estou em cima de Xiririca a 1.500 metros, o motor tossiu, dei bomba manual, ele de uma animada, mas voltou logo a espirrar de novo. Insisto na seletora, viro para todos os lados e nada, a hélice está girando muito devagar, percebo o estalar das catracas dos magnetos e a hélice para de vez. O lugar que estou sobrevoando é horrível, vejo o vale lá longe, o rio está muito baixo e tem uma praia lá longe.

Pensei comigo mesmo, se fosse o STINSON eu ia lá naquela praia, mas agora eu não sei se vou chegar. Não tinha outro lugar, segurei bem na reta para a dita praia, trem em cima, empurrei a hélice toda no passo máximo para fazer a mínima resistência ao avanço. Vou indo a praia chegando. Eu planejei ir direto para a praia, embora o vento fosse de cauda. Cheguei na praia alto, afastei-me um pouco para a direita a fim de fazer a tomada a 180°. A altura era boa, a 90° com a praia e logo acima do rio vi que a praia era muito pequena, mas daria. Comando o trem e quando o mesmo começa abrir o *Bonanza* afunda violentamente. Não tinha mais o que fazer, a água some por baixo do nariz e o *Bonanza* entra meio placado na areia da praia. Uso os freios com violência, as rodas travam, não andou 50 metros, estava parado.

Depois no chão é que eu fui descobrir como funcionava a seletora.

A praia não dava para decolar com os passageiros. Arranjei uma canoa para levá-los até Sete Barras e eles tomariam uma condução até Pariqueira-Açu, onde deveriam me esperar.

No prolongamento da praia era um terreno bom, dependia só de uma pequena limpeza. Apareceu muita gente, todos deram uma mãozinha e eu decolei sem novidades.

1947 – AERoclube DE SÃO PAULO - SOROCABA

O Aeroclube de São Paulo fez uma grande festa, para qual fui solicitado a tomar parte. A duração seria de uma semana.

Programação: Corrida Aérea pelo interior do Estado, caça aos Balunetes, lançamento de mensagens, pouso de precisão e no final torneio de acrobacias.

Para o torneio de acrobacias, inscreveram-se muitos manicacas, mas o pega brabo ficou resumido em **Renato Pedroso** e no **Valfredo**, que era instrutor do Aeroclube de São Paulo, meu sucessor na instrução de acrobacias. O torneio estava sendo muito comentado no meio militar, o favorito era o Renato, com o *BUCKER Master*, mas uma parte dos milicos era por mim. Um dia antes do torneio, os militares fizeram uma festa em Cumbica e nós fomos solicitados a fazer uma preliminar do torneio lá em Cumbica.

Na hora marcada aterramos com os três *BUCKER* em Cumbica, após determinado horário, o Comandante da Base dividiu o campo em duas partes. Metade para o **Renato** e outra metade para mim e **Valfredo**, eu e **Valfredo** tínhamos que fazer uma parte do show com dois *BUCKER*.

Valfredo aproxima-se de mim e diz, eu decolo junto mas simulo uma pane e pouso, você quebra o pau.

Está na hora, a coisa era sistema militar. Tínhamos 20 minutos de quebra pau, fomos os três para a cabeceira da pista, alinhamos na reta esperando a luz verde da torre, **Renato** no meio, eu na ala esquerda e **Valfredo** na ala direita, luz verde, atacamos os motores o Renato foi adiantando um pouco o avião dele que tinha mais potência, nós não tínhamos combinado nada sobre a decolagem, mas virar no dorso parecia que era parte obrigatória, eu firme olhando o *BUCKER* do **Renato**, quando ele puxou o *BUCKER* para virar, eu comandeí também, com o rabo do olho eu vi o **Valfredo** virando também, foi uma coisa sensacional os três *BUCKER* viraram juntinhos. O **Renato** um pouquinho na frente e no fim da pista desvirei, **Valfredo** também, **Renato** continuou no dorso ganhando altura, virei 180° para ir para minha área que era na cabeceira da pista e o **Renato** ficaria no fim da pista, assim tinha determinado o Comandante. **Valfredo** como tinha dito inventou uma pane e aterrou, eu sabia de antemão que o **Renato** ia aplicar a altíssima acrobacia que vôo *BUCKER* dele fazia, 8 cubano vertical com dois luping invertido um em cima do outro e ia também fazer os famosos tounaus de marcha `ré que também só o avião dele permitia, eu ao contrário do **Renato** apelei para o vôo sensação, vinha com bastante velocidade rente ao chão puxava para o luping fazia um touneau no topo do luping, recuperava no rasante, virava no dorso e fazia chandele em vôo invertido. Como falei antes, nós tínhamos a área certa e o pega era feio, um invadia a área do outro uma porção de vezes cruzamos em vôo invertido rente ao chão, esqueci de dizer antes que não há limite de espécie alguma, façam o possível para não baterem no chão, se isto acontecer vai aborrecer. O quebra continuava e eu já estava suando, cansado, deveria estar na hora de pousar, mas quem ia dar a ordem era a torre com a luz vermelha. Cada virada uma olhada na torre, luz vermelha, olho para ver onde está o **Renato**, já está no tráfego e de dorso, pico atrás dele, me aproximo por trás, viro de dorso também. Fizemos um tráfego bem pequeno e eu sempre na cauda. Acho que o **Renato** não me viu, reta final sempre no dorso, aproximamos da cabeceira da pista, entre 8 a 10 metros de altura, ele desvira e eu também, a velocidade ainda era grande, fiz mais um touneau e pousei.

Estava feita a preliminar.

Dia seguinte, domingo, fim de festa. Depois da escolha das manobras, sorteio para a ordem de saída. O **Renato** era o primeiro, **Valfredo** segundo e eu ia assistir de camarote os dois, para depois sair.

Valfredo tinha escolhido manobras fáceis, mas também davam poucos pontos, pois a classificação iria ser por pontos. O **Renato** havia escolhido aquelas maluquices dele, eu pedi à banca julgadora, que era de três oficiais e dois civis, que me dessem o *handicap* do motor. O mesmo não poderia disparar, pois se o motor gritasse muito perderia pontos. A banca me deu o *handicap*, então eu lhes disse, vou fazer as manobras do **Renato**.

Pensei comigo mesmo o motor vai falar 7 línguas hoje, mas via ganhar do *Máster*. **Valfredo** fez suas manobras de poucos pontos, mas não perdeu nenhum. O **Renato** estava em um dia que nada dava certo, perdia a reta em todas as manobras. Acabada a seqüência, entrou no tráfego em vôo invertido, veio até o chão, desviou e pousou.

Eu, ao contrário do **Renato**, estava naqueles dias que até as barberagens davam certo. Tudo saía em cima, milimetrado, menos o motor que passava sempre todos os limites. Acabo a série, tráfego, dorso, reta final, cortinha de dorso, velocidade bastante, desviro na conta da altura para a asa passar rente à pista, desviro, empurro o manche um pouquinho para a frente para tocar as rodas na pista, dando aparência que tinha errado o pouso, o BUCKER pula, faço mais um touneau e pouso em frente.

À noite fomos receber os prêmios na Escola Caetano de Campos. Recebi os seguintes prêmios:

- 1) 1º lugar na Corrida Aérea;
- 2) 1º Lugar na Caça aos Balunetes;
- 3) 1º lugar Lançamento de Mensagens
- 4) 1º lugar Acrobacias e
- 5) 1º lugar como Piloto do Interior, pois pertencia ao Aeroclube de Sorocaba.

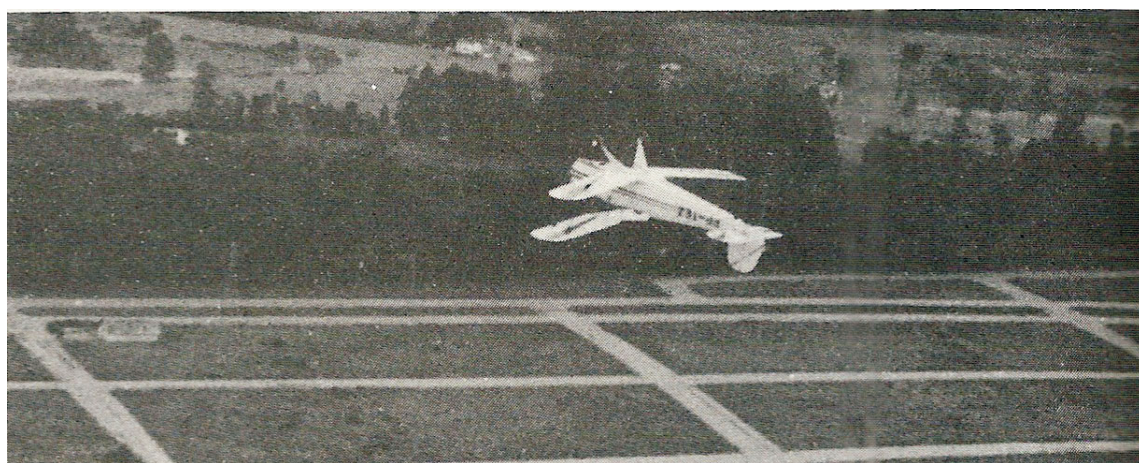
QUEM É ALBERTO BERTELI

Em qualquer outro país, o nome, Alberto Bertelli não precisaria de introdução. No Brasil, porém, muita gente não o conhece nem pelo nome. Isso não é de espantar. Tem muito brasileiro que não sabe ainda ter sido o santista Bartolomeu Lourenço de Gusmão o primeiro homem a construir um balão de ar quente, décadas antes do mesmo feito ser repetido pelos irmãos franceses Montgolfiere. Há outros que não reconhecem o mineiro Alberto Santos Dumont como o maior de todos os pioneiros da aviação, o homem que realizou o primeiro voo num balão dirigível e a primeira viagem aérea numa aeronave mais pesada que o ar dotada de propulsão própria.

E é exatamente por isso, para diminuir um pouco desse lamentável esquecimento, que a Editora Aero lança agora este livro: a história de Alberto Bertelli contada por ele mesmo. A vida de um velho piloto acrobático, a história de um homem que ainda acredita na liberdade do voo solitário numa época em que os aviões transformaram-se em gigantescos computadores que voam.

Alberto Bertelli precisa ser melhor conhecido pelos brasileiros. E ninguém melhor que ele mesmo para contar sua vida de aventuras.

Luiz Barbosa de Castro
Editor da Revista Aerojet



O Bertelli é sem dúvida, o maior piloto do Brasil e de longe o melhor que eu conheço. Homem como poucos tem dado lições inúmeras a todos os que o conhecem na aviação e fora dela. É conhecido por seu espírito prático, sua personalidade simples e por isso contagiante. Descobriu sozinho, pela vida afora, a grandeza da humanidade e por isso é uma figura humana de dimensões extraordinárias.

Sua afirmação de que enquanto uns precisam de bebidas, outros de cigarros, outro ainda de mulheres para se motivarem e ele, com simplicidade, precisa mesmo é de gs negativo, chega a ser comovente. Somente quem já sentiu (e os pilotos sabem muito bem o que é) pode avaliar a força desta expressão que, a meu ver, acaba sendo um canto de amor à aviação e à acrobacia.

Creio ser ele, pelo seu tipo e pelos seus atos, a última figura lendária da aviação brasileira, o último representante da aviação romântica proveniente de uma safra de homens em extinção.

Eu estou certo que todos gostarão deste livro. Sua edição pela TAM representa não só nosso entusiasmo pela obra, pelo seu amor, mas, também, porque o Brasil e sua juventude precisam, a meu ver, acompanhar e louvar mais de perto o feito de seus velhos pioneiros, homens que, como esse grande Bertelli, precisam e merecem nosso maior e incontido respeito.

Cmte. Rolim A. Amaro
São Paulo, setembro 80

FILOSOFANDO

O caçador que com uma espingarda entra no mato para matar qualquer coisa que apareça, em desigualdade de condições com aquilo que ele vai atacar, ou que no mesmo local, sobretudo no alto, vejo quanto a natureza é linda. O toureiro que na arena o touro cheio de força e ele com a inteligência se esquivando e acaba enfiando uma espada em seu lombo. Ou eu voando rente ao chão, mas estou numa máquina que não raciocina nada e que está absolutamente sob meu controle. O domador de feras dentro de uma jaula pode ser atacado pelas costas por uma delas, ou eu fazendo looping invertido submetendo a máquina aos limites da resistência, que estará certo? O caçador, o toureiro, o domador ou eu? Todos se julgam certos, cada um na sua. O homem é um bicho complicado, cada vez se complica mais à medida que apreendem os meios, a aviação que eu pratico é aquela que o homem sonhou, ser livre, se desprender da terra e não dar mais satisfação a ninguém, lá em cima onde tudo que se vê é tão insignificante, esta aviação que os modernos tratam de saudosismo. Esta aviação está errada, o rádio trás conforto, mas amarra o rabo da gente lá no chão, desaparece o prazer de ser solitário quando se está navegando, só bússola e relógio e um pedaço de mapa ruim e uma zona que não tem referência nenhuma, não se sabe o vento, da esquerda ou direita, se é de frente ou de cauda, isto causa sempre dúvidas, apreensões: será que estou no rumo certo? Será que é para a esquerda ou a direita? Mas sempre se vai mantendo o rumo que calculou lá no chão antes da decolagem, se aproxima o tempo estimado, começa a observação, 90° para a direita, 90° para a esquerda, o destino de chegada deve aparecer dentro desse ângulo de 180°. Lá longe aparece algo parecido com qualquer coisa, aponta o seu nariz para aquele lado, aos poucos vai tomando forma, é o ponto de chegada, tem-se um prazer de vitória, o prazer de ter chegado com uma porção de fatores adversos porque não se tinha meios, mas cheguei sem precisar de ninguém, quantas vezes cheguei nunca na reta, umas vezes pela esquerda outras pela direita, outras vezes de trás para adiante, algumas vezes cheguei a lugares que eu não tinha nada que fazer lá, uma vez cheguei a um lugar que me trancaram na cadeia só porque eu fiz um “dorsinho” na aterragem, outra vez cheguei num lugar com o Corpo de Bombeiros chegando atrás, eles pensaram que eu ia aterrar com as rodas para cima. Outra vez cheguei numa praia, um temporal violento, já escurecendo, a praia era deserta, tinha só uma casinha branca, aterro na frente da casinha, encosto o avião nas dunas de areia para proteger do vento, o mundo desaba em AGU, escurece totalmente, depois de uma porção de tempos a chuva cessou, escuridão total, com dificuldades eu vi a casinha em cima da praia, saí do avião e fui para o lado da casa, está muito escuro, não consigo acesso à casa, com sacrifício subi a duna de areia e cheguei à mesma, está fechada, bati não houve resposta, tento dar a volta por trás, está escuro e não enxergo nada, me enroscando num pau. Risquei um fósforo, estou enroscado em uma cruz, mais fósforos, é uma porção de cruzeiros. Procuro votar para a frente da casa, em cima da porta uma enorme cruz. Caí na dura realidade, isto é um cemitério. Me arranquei dali meio depressinha e fui para o avião, decolar não dava com aquela escuridão, a maré estava muito alta, a água chegava pertinho do trem do avião, o jeito foi dormir dentro do avião e decolar de madrugada. Será que isto é saudosismo ou era gostoso mesmo? Quantos comandantes de BOIENG tem uma inveja danada de mim por pertencer ainda a essa aviação que a gente faz tudo, tira pane, reabastece, carrega, descarrega, guarda no hangar, tira do hangar, não pergunta a ninguém se pode decolar ou aterrar, voa no nível que quer com a cara de fora, em contato direto com os elementos. Quantas vezes eu já voei na cabine de BOIENG, fico maravilhado com tudo aquilo, radar, instrumentos que dão sua localização certa, piloto automático, velocidade que Deus me livre, tudo maravilhoso, mas chance em caso de pane, muito remota, no fim da viagem já estou satisfeito, na volta se dessem para escolher o BOIENG ou um biplano eu votaria no segundo, nem que fosse para voar dentro de grotas e pulando árvores e sempre com dúvidas dos lugares onde estou, a aviação moderna tem também umas panes modernas e os lugares de pouso de emergência são muito antigos, não servem. Uma coisa me conforta muito quando leio em revista, quanta gente ainda conserva o biplano. Quantos biplanos ainda são construídos na Europa, América do Norte, os biplanos têm uma porção de desvantagens em qualidades de vôo, mas em compensação ele pode ter uma construção leve e forte, as duas asas treliçadas entre si com os *estais* dão a resistência estrutural tremenda, geralmente os biplanos anda pouco por causa da resistência ao avanço que aquela traquitana toda oferece, mas eles chegam também. O BUCKER PP-TEZ chegou em todos os lugares do Brasil e mais alguns outros. A aviação coisa tão fácil, mas leva anos para se aprender alguma coisa, a gama é tão larga que à medida que os anos vão passando a gente sente que não sabe nada.

Uma má comparação a aviação é como um violão, é comum encontrarmos um cara que não sabe nada, analfabeto, grosso, embriagado tocando violão, mas se perguntarmos a um grande mestre de violão se ele entende de violão é capaz de ficar zangado com a pergunta, pois ele sabe que tem muito que aprender. A aviação é escola de paciência, de amadurecimento e de humildade. Na vida comum existe um provérbio que diz: Quanto mais se vive mais se aprende, mas na aviação é ao contrário: *Quanto mais se aprende mais se vive*. Outro provérbio na vida comum: Água mole em pedra dura tanto bate até que fura. Na aviação: *Avião duro na nuvem mole tanto fura até que bate*.

Quantos anos fazendo acrobacias por este grande Brasil, quantos alunos brevetei, quantos instrutores dei duplo comando, quantas viagens para salvar vidas, com mau tempo, vôo noturno, sem condições para tal, quantas horas de vôo amargas para eu levar para casa o mínimo de conforto aos meus. Quantas panes, quantos sustos, quantos becos sem saída eu entrei, quantas vezes eu pensei está é a última burrice que eu me meti, mas a vida continua. Quantos amigos eu tenho por esse mundo afora, quantos amigos bons, quantos grandes amigos, quantos ainda quero que se tornem meus amigos, ter amigos é ter uma riqueza que não se ganha por meios mercenários. Se me perguntarem se tudo isto compensou direi que sim, não sei se foi influência do meio que vivi, mas apesar dos anos eu me sinto jovem, me sinto muito bem no meio de jovens, e me enquadro muito bem também, a conversa no meio jovem é sempre querendo aprender algo, o porquê das coisas, a esperança de uma vida melhor, sensações, máquinas que correm e que voam. Uma conversa com **Santiago Germanó**, o grande acrobata argentino que passou dos oitenta anos, qual o segredo do seu espírito sempre jovem, ele me aconselhou a não andar com velhos, pois os mesmos só falam em doenças, reumatismo e outros bichos, estou seguindo os conselhos dele, estou me dando muito bem. Os velhos só dão bons conselhos, mas quem dá bons conselhos é porque não pratica mais maus atos e na vida se a gente não fizer alguma coisa errada a mesma não terá sentido e eu acredito que não fugi à regra.

Meus pais, seu João e Dona Júlia, que sofreram tanto com minhas peraltices quando eu era menino, eu sumia de casa, não adiantava procurar por perto, eles desconfiavam que eu deveria estar viajando num trem para qualquer lugar, mas não dentro do trem, mas em cima dos vagões, torcendo aquelas manivelas dos freios dos trens antigos, quando eu saía de madrugada com o caminhão, para acordar eu acoplava o despertador com a buzina do caminhão, acordava todo mundo, inclusive os vizinhos. Quando eu provoquei aquele acidente jogando dentro de um pantanal uma porção de oficiais do exército e outras mais e mais. Se existe um céu tenho certeza que meus pais estão lá. Minha esposa e minhas três filhas, sei que não fui nada doméstico, mas fiz tudo o que podia, não tanto quanto vocês mereciam, minhas filhas que me deram onze maravilhosos netos, que até agora não fiz o papel de avô, peço a vocês, meus netos, que criem mentalmente uma imagem do vovô que eu deveria ser, com pijama cheio de bolinhas, chinelos macios nos pés, com o corpo meio arcado para frente apoiado numa bengala, contando para vocês de viva voz essas histórias que a vocês, meus netos, eu as dedico ...

CELESTINO TEDESCO

Celestino Tedesco compra o avião. **Celestino** era naquele tempo manicaca total, com sacrifício sola o RYAN. Num dos vôos solo o RYAN passa num rasante na frente do hangar com o motor parado. Sai todo mundo correndo para ver a lenha. O avião toca as rodas no chão, a pista está acabando, mas tem outra pista a 90°, não sei como ele fez a curva com as rodas no chão e entra na outra pista. Foi parar lá no fim da outra pista. Corremos todos juntos. **Celestino** já tinha descido do avião, está meio branco tentando acender um cigarro, mas não consegui acertar o fogo do fósforo no cigarro. Pergunto a ele o que foi ? Me responde que “escapou as varetas das válvulas”. Esse mesmo avião aparece numa revista americana, como fazê-lo funcionar em vôo invertido, colocando uma bomba de gasolina de automóvel num dos balancins das válvulas injetando gasolina direta no tubo de admissão. Partimos para a adaptação, colocamos a tal bomba de gasolina num giclê de FORD 29 no tubo de admissão e lá vamos nós para o vôo de experiência. Lá em cima, alto, fechava-se a seletora de gasolina do sistema normal do avião, acabava a gasolina do carburador, o motor pipocava, aí comandávamos o nosso sistema, mas o motor voltava a funcionar muito mal, o giclê era pequeno, a mistura era pobre, fecha o nosso sistema e abre o normal do avião, o motor não gosta desta confusão, espirra, dá coice, sai fogo por todos os lados, altura acabando, uma tomada de pista com segurança para glissar e pousar porque o motor não se acertou ainda com aquele duplo sistema de alimentação, uma porção de vôos fizemos, abre giclê, troca bomba, destroca bomba, era decolar e a torcida ficava em baixo para ver o pouso com o motor parado. Isto levou meses, mas conseguimos acertar a coisa, dizia também na revista dos gringos que ele tinha feito 122 looping invertidos, ele não falava em que altura começou, mas pelos meus cálculos deve ter começado o primeiro lá na lua. Como gringo mente, ele falava na tal revista que precisava 400 km/h para fazer o looping invertido, mas se a gente colocar o RYAN nesta velocidade ele desintegra, várias vezes eu piquei até 300 km/h em vôo invertido, aí o manche ficava tão duro que eu não tinha força para empurrar para frente para subir em vôo invertido, bem quem sou eu perto dos norte-americanos que conseguiram fazer 122 looping invertidos a 400 km/h. Isto é muito bonito para se contar dentro do bar do aeroclube, onde os manicacas fazem acrobacias sentados nas cadeiras. Uns puxam tanto o looping demonstrando com as mãos que acabam caindo de costas, com a cadeira e tudo, mas ninguém dá nada por escrito. Eu já tiver oportunidade de voar em duas ou três festas num só dia com o BUCKER, em cada festa fazia dois ou três looping invertidos, total 7 ou 8 looping invertidos num só dia. À tarde estou meio arrebitado, o corpo dói, os lugares que cinto pega no corpo está machucado por dentro e por fora. Voltando ao RYAN, fomos voar numa festa em Jaboticabal, eu com o RYAN e o **Celestino** com o “*Bichinho*”. O sistema nosso de vôo invertido estava jóia. Depois de um monte de cambalhotas entro na perna do vento em vôo invertido, o famoso sistema falhou e o motor parou. Eu devia ter desvirado para o vôo normal na hora, mas não, continuei em vôo invertido para completar o tráfico. Na última curva já com a pista na frente, o RYAN começou a amolecer, ruim como ele é de *aileron* e sem velocidade, eu vi a cerca crescer, acabou de desvirar com muita má vontade e caí dentro do campo. Primeira e última tomada de campo em vôo invertido com aquele bicho e o americano fez 122 looping invertido em seguida.

Saí de Sorocaba e fui fazer transporte de peixe. O RYAN sumiu da minha vida. O **Celestino** vendeu o mesmo para o Rio Grande do Sul. Passaram-se anos, estou no Aeroclube de Rio Claro aparece o RYAN outra vez. Todo quebrado em cima de um caminhão. Pensei comigo, eu tenho duas coisa que me perseguem: avião bomba e cara chato. Onde tem um cara que não tem desconfiômetro ele acaba encostando em mim, onde tem um avião que ninguém quer voar, estão falando no meu nome. Quando eu comecei na aviação, eu não tinha condições monetárias nenhuma, eu pedia a todos os Santos, pedia a Deus e até ao diabo que me arranjassem um meio de eu poder voar, não sei qual deles arranhou o meio, mas certamente impôs condições de voar em cima de bomba e aturar cara chato. Das panes eu conseguia me livrar fácil até hoje, mas da outra ainda não. Fico horas a filosofar a vida porque tanto sacrifício para entrar neste meio. Meio em que perdi tantos amigos, mas se eu não tivesse entrado eles não teriam sido meus amigos, se tivesse partido na vida para outras coisas, talvez agora estivesse rico, mas o que me adiantaria o dinheiro agora, com um monte de anos nas costas lá do outro lado, os que sobraram estão numa lona desgraçada e são simplesmente felizes, mas há sempre uma mágoa no fundo de não ter vivido, será que isso não é um meio de me enganar a mim mesmo, por não ter ganho dinheiro, mas eu me sentia feliz por aquilo que sou.

OUTRO AVIÃO

Outro avião – Outra experiência.

Saiu da revisão total, decolo, a pressão do óleo cai para zero. Estou com a pista pelas costas, preciso de um motor para me colocar de frente a pista, o motor começa a bater, corto na mistura, o motor para, passei alguns centímetros mais alto que a cerca da cabeceira da pista e pouso meio despencado. Verificamos a pane, tinha escapado o *relife* regulador de pressão do óleo, não tinha sido frenado. Tiramos a pane, decolo de novo, estou voando sobre o campo, procuro acertar a potência do motor, mas o mesmo continua com a máxima potência, mesmo com a manete reduzida, empurro a manete para frente e para trás, não adianta nada, mexo em tudo o que é possível, o motor reduz a potência total com a manete toda atacada para frente. Lá venho novamente despencado para pista, agora mais fácil porque tenho altura. No chão verificamos outra pane, tinha escapado a vareta do acelerador, não tinha sido frenada também. Para terminar o di, a tarde estava convidativa, o vento calmo, propício para o vôo de acrobacia. Colocamos o BUCKER na pista e lá vou eu, com uma porção de acrobacias baixas, uma infinidade de rasantes em vôo invertido e pus já meio cansado, guardamos o avião no hangar. Saí de carro pela estrada, lá na frente um guarda me manda parar, parei. Pede os documentos, excesso de velocidade, estava a mais de oitenta. O guarda não era o tio de guarda rodoviário prepotente, dono absoluto da razão, ele perdeu um monte de tempo a me dar conselho sobre o perigo que estava correndo, andando a mais de oitenta. Ele falava e eu olhava para a cara dele, não me multou, desejou boa viagem e fui embora,. Tenho certeza que aquele guarda pensa que me doutrinou, daí a poucos minutos eu estava correndo a 140 e 150 km/h, na minha mente aparecia a fotografia do guarda falando toda aquela baboseira. Confesso que não tenho noção de velocidade dentro de um automóvel, se está correndo a 80 ou 160, para mim é a mesma coisa, sentado confortavelmente com aquele campo total de visão, estou acostumado ou viciado a voara rasante de dorso onde a velocidade está sempre acima de 180 km/h, a visibilidade para frente é horrível, o desconforto é total, pendurado nuns cintos cortando a carne do corpo e sempre uma desconfiança de que o cinto solte, naquela posição a respiração é difícil, os comandos estão invertidos, a noção de altura não é muito precisa porque olho o chão num ângulo muito perto, a terra parece um esmerilho que vem de encontro à cabeça, uma atenção absoluta com a reação dos comandos que estão nas mãos e nos pés, uma sintonia do ouvido com o motor para não ser pego de surpresa nesta situação é grande porque sempre nestas condições se está exigindo o máximo do motor, e faz tanto tempo que está exigindo isto dele, nesta situação se houver pane não se pode perder tempo nenhum porque o avião perde velocidade. Nesta condição pousar em vôo invertido não deve ser nada engraçado.

AVIAÇÃO

Coisa que fascina, fazendo acrobacia a gente tem as Leis da Física nas mãos. Domina-as a seu bel prazer. Um esforço mínimo sobre os comandos aumenta-se o peso do corpo 4 ou 5 vezes, assim como também se faz sentir em órbita com zero quilo de peso. Mudamos a terra para cima e o céu para baixo, sobe virando e desce virando, sobe na vertical e desce na vertical, sobe e desce de lado, o prazer do domínio quando na vertical para baixo e a terra vem violenta contra a gente, onde uma fração mínima da mínima unidade de tempo não pode existir no planejamento, isto faz feliz este animal que se chama homem que está sempre metido em encrencas à procura de emoções, cada qual com seus meios e com suas capacidades. Pergunta muito comum ouço sempre, quantas vezes você caiu ? Difícil responder para leigos que eu nunca vi, eu desci uma porção de vezes contra minha vontade até rente ao chão. As cacetadas foram sempre na horizontal e nunca na vertical, portanto nunca caí, uma vez só senti que ia cair, cheguei até a ver o lugar no chão onde ia bater. Vou contar o milagre, mas não o santo para não complicar outras pessoas: um avião que eu havia feito a longarina da asa, eu estava voando checando a coisa, fiz vários looping, tudo normal, resolvi aumentar mais a velocidade e fazer mais um looping com fator carga maior, pico o avião atingindo a velocidade que eu queria. Puxo para o looping, quando eu passo para cima do horizonte um estalo violento debaixo do banco, incontinenti desfiz o ângulo de ataque da asa empurrando o manche para frente, fiquei em órbita com fator de carga zero, fazendo uma parábola, eu tinha certeza que a longarina tinha partido, mas descrevendo a parábola o fator de carga zero deu tempo para pensar, quando o fator carga voltar a asa vai fechar. Não tinha pára-quedas. Eu vi lá no chão onde eu ia me estatelar. A inércia para cima acabou, o fator carga veio a um, o diedro da asa aumentou um pouco, senti que afirmou, motor reduzido, o campo em baixo, trabalho com o manche com se tivesse equilibrando um ovo, e pouso. No chão verificamos a longarina, tinha partido no meio, mas a longarina da frente da asa suportou aquele pouco tempo voando com fator de carga mínimo. Quando acontece essas coisas acaba em desastre, sempre o culpado é o avião, mas como me safei, eu sei de quem é a culpa e a maior parcela da culpa era minha mesmo.

FESTA EM JUIZ DE FORA

Vinte oito de maio de 1978 festa em Juiz de Fora, os dois BUCKER do *Aeroclube de São Paulo* “pifados”, sei que a turma de Juiz de Fora faz questão que eu vá com o BUCKER, não tem outro jeito, preciso apelar para o *Aeroclube de Rio Claro*, que se diga de passagem com muita má vontade. Um dia antes da festa estou em Rio Claro acertando com os intocáveis diretores do *Aeroclube de Rio Claro*, tudo certo, sem problema nenhum, pois pensavam eles que seu estaria voltando e que tudo tinha passado, e também entrava uma nota grossa no minguido cofre do *Aeroclube de Rio Claro*. O BUCKER lá no pátio sendo reabastecido, asa esquerda meio baixa, perto do chão, o avião está torto, comentei com os mecânicos o porquê daquilo. A resposta foi que o *sandow* do trem estava ruim daquele lado e que seria trocado na volta de Juiz de Fora. Tudo pronto, checado, rumo Juiz de Fora com escala em Volta Redonda. Tudo funciona bem, o motor está com 30 Ou 40 horas de voo depois da revisão total, o funcionar macio me inspira confiança, não vou pelo caminho das pedras, para ganhar alguns minutos toco direto por cima daquela morraria toda, 2.000 metros de altura. Bragança já ficou para trás, ima porção de cidadezinhas do sul de Minas, não tenho mapa a bordo, não consigo identificá-las. Lá na esquerda uma maior, deve ser Itajubá, uma um pouco à direita, Campos do Jordão, estou em plena serra da Mantiqueira, o tempo está bom, consulto o relógio, 2 horas que decolei de Rio Claro, não há nada a fazer senão segurar o manche e os pés nos pedais constantemente senão entorta, sai da reta e outras coisas, nesta altura faz frio, entra vento por todos os cantos, procuro com a gola da blusa proteger o pescoço, a mão esquerda não tem o que fazer, enfio-a entre AA parte traseira e o pára-quedas para esquentar, os olhos vão divagando a busca de um lugar em caso de pane, mas este lugar nestas paragens não existe. Duas personagens em briga, a do bom senso que diz, vire para a direita e vá em busca do vale cheio de campos de pouso e arrozais, a outra de idiota e de machão, mantenha a reta, dê lugar para outro. O vale vem se aproximando, Guará um pouco à direita lá na frente, o horizonte lá longe está escuro, será chuva ? CB ? Bruma ? O moral agora sobe, a pista de Guará está lá embaixo, alcanço ela tranquilo em planeio, me preocupa só aquele escuro lá na frente, que pelos meus cálculos devem estar em Volta Redonda, à medida que vou me aproximando o pretão aumenta. Cidade de Cruzeiro, o campo do Chefe está lá embaixo, perdendo altura, 2.300 RPM, velocidade 180 km, a Rodovia Dutra está lá embaixo, cheia de caminhões, Represa do Funil, Rezende na frente, estou a 500m. de altura, o pretão é valente chuva que está entre Rezende e Volta Redonda, uns pingos d’água no pára-brisa, o BUCKER sacoleja, reduzo o motor, estou em cima da pista de Rezende, não pretendo aterrar, procuro a Dutra para ir no rasante, em cima da mesma até Volta Redonda, a chuva é forte, persisto, entra água no BUCKER por todos os lados, já estou todo molhado, pensando fazer 180° de volta para Rezende, a chuva diminui, já vejo aquela poluição colorida da Siderúrgica de Volta Redonda, acabou a chuva, entro no tráfego de Volta Redonda, em cima da pista dou umas cambalhotas para dar o cartão de chegada e aterro. Três horas e quinze minutos de voo de Rio Claro a Volta Redonda. Um papo com os amigos dali, gasolina e óleo, decolo de novo rumo a Juiz de Fora, mais umas cambalhotas na decolagem atendendo a vários pedidos e lá vou eu ganhando altura, o terreno por aquelas bandas não é muito convidativo, o tempo não está bom, lá na frente está escuro no meu rumo, relâmpagos, 1.000 metros de altitude em relação ao nível, estou por baixo das nuvens e rente aos morros. Trinta minutos de voo, faltam 10 ou 15 minutos para chegar em Juiz de Fora, a chuva desaba na frente, preciso mudar o rumo 30° à esquerda, começo a me arrepender de não ter enchido por completo o tanque de gasolina, pois só tinha colocado 30 litros, como o voo ia terno máximo uma hora de Volta Redonda a Juiz de Fora, eu não queria chegar com muita gasolina para não ter peso à toa na hora da festa, mas agora é tarde, não adianta pensar naquilo que não fez, é para frente que para trás também arruinou, o tempo fechou, chuva para todos os lados, 45 minutos de voo, uma rodovia nova embaixo, Juiz de Fora deve estar à minha direita, acompanho a rodovia, o CB na frente, raios por todos os lados, começa a aparecer casas, sei que o campo é lá em cima dos morros, reconheço que é Juiz de Fora, mas a chuva é muito forte na zona do campo novo, sigo rumo ao campo velho, lá no Benfica e a chuva é menos, circulo o campo velho, não há mais condição de pouso, acabaram com o campo, minha alternativa seria Barbacena, mas a gasolina não dava para chegar até lá. Sobre a cidade e o campo novo o temporal é violento. Meu marcador de gasolina já sumiu, quando isto acontece deve ter gasolina para mais uma hora de voo, mas o moral fica abaixo de zero, em torno do local onde estou circulando tem uma avenida asfaltada sem trânsito nenhum, me amarro nela e continuo circulando, a chuva pelo lado do campo novo está passando, rumo para lá.

Logo na frente vejo outro avião, me aproximo é um *Cherokee* que também vai para o campo, em seguida passando sobre a pista que ainda escorre água por todos os lados, aumento a velocidade do BUCKER e viro no dorso, fazendo o tráfego no dorso e reta fina, desviro baixinho e pouso. AS boas vindas daquele povo amigo e os comentários de praxe sobre o tempo, eu fiquei sabendo que alguém lá nas proximidades do campo velho havia telefonado que um avião de duas asas estava tentando um pouso lá, eles mandaram o *Cherokee* á minha procura. Já era meio tarde e u estava cansado. Hangaramos o BUCKER e fui para o hotel descansar, que no dia seguinte era festa e eu sabia que ia sobrar muita coisa para mim. Acordo de noite várias vezes com barulho de chuva, será que vai haver festa, mas isso não é problema meu, obedeço as ordens se me mandarem voar com chuva, com sol ou com vento, eu já voei numa festa que chovia granizo,. Uma vozinha meiga que vinha lá do fundo, não sei onde, diz, durma e descansa a “carcaça” que é a única coisa que você precisa, deixe a idéia de machão porque amanhã vai ser outro dia e os problemas estarão resolvidos.

Acordo de manhã, um café reforçado, encontro **Portugal Mota** que está bravo com o tempo, lá fora chove muidinho e o teto está baixo, uma viatura aparece e lá vamos nós para o campo apesar do mau tempo. Já estava cheio de gente por todos os lados. Chuvisco, teto de 100 metros, o T-6 do **Portugal** está com o pneu murcho, a cara dele ficou mais feio que o pneu, com aquele tempo ruim grande parte do programa estava prejudicada. *Xavantes* que viriam de São Paulo, pára-quedismo, outros T-6 que viriam do Rio, inclusive o **Chefe Braga**, nada ia aparecer por causa do mau tempo, o povão não quer saber “quem esticou o pescoço da girafa”, eles querem ver o circo pegar fogo, dizem eles, “os aviadores que vão voar são todos cobras, machões”, o relógio anda, a hora passa, a turma da organização da festa olha para mim, já sei tenho que voar, fazer qualquer coisa, mesmo com o tempo ruim, para entreter o povo. Empurramos o BUCKER para fora do hangar, colocamos um pouco de gasolina, me apronto na nacele, ajeito o pára-quedas, amarro o cinto, alguém lá na frente pede contato, confirmo, contato. O motor funciona no primeiro lance da hélice, dou sinal para tirar os calços, vou aquecer taxiando até o final da pista, o motor não dispõe de indicador de temperatura, já vem assim de fábrica, ele deve funcionar de 5 a 7 minutos no solo e já está pronto para decolar, fim da pista, pra 90° com a mesma, um rápido cheque geral, tudo em ordem, olho a reta final para entrar na pista, livre, alinho o BUCKER para a decolagem, chuvisco leve, o teto baixo deve estar no máximo a 100 metros, Manet a fundo, começa correr ergo a cauda, um pouco mais de visibilidade, tiro as rodas do chão, seguro nivelado rente à pista para ganhar velocidade, o fim da pista se aproxima, uma olhada rápida no velocímetro, 140 km/h. Nariz para cima, pé e mão para direita, o avião começa a girar, espero chegar no dorso para nivelar, o morro lá na frente vem se aproximando, curva para a esquerda em vôo de dorso para desviar do morro, desviro para o vôo normal ganhando altura, flocos de nuvens baixas, estou meio visual e meio cego, desisto de subir, ma é preciso fazer qualquer coisa, o povão está lá esperando, vou apelar para o rasante e curvas baixas em vôo invertido, não há o que fazer mais, a não ser repetir, vou para o pouso em vôo invertido, desviro rente à pista e pouso. **Portugal** já tinha consertado o pneu do T-6, mas não tinha condição de fazer apresentação com aquele teto. A festa para outra vez. Adivinho o pensamento da turma, sou eu outra vez, vôo do bêbado no P-56, lá vou eu dar uma entortadas no *Paulistinha*, 5 ou 6 minutos apenas, a festa está parada outra vez, mas é hora de almoço e todo mundo foi almoçar. Na parte da tarde tudo se repete, mas o tempo deu uma melhorada e o **Portugal** voou com o T-6, já é tarde todos para o hotel. Mais uma que se foi.

À noite eu e o **Portugal** fomos à casa da irmã de nosso inesquecível amigo **Dudu**, nomeio daquele papo todo ela aparece com um isqueiro que diz que pertencia ao **Dudu**, me aposso do mesmo, sinto que ela se sente feliz com meu gesto de ter em minha mão uma coisa que pertenceu ao seu irmão. Já é tarde da noite, nos despedimos, fomos para o hotel, uma boa noite para o **Portugal**, não consigo dormir, aquele contato com a família de um grande amigo que tão cedo deixou nosso convívio. **Dudu** você que era grande piloto, teoria e hora de vôo você tinha de sobra, nós voamos juntos uma única vez lá em Atibaia com o *Citabria*, você fez touneau meio baixo sobre a cidade e nós saímos tirando poeira dos telhados das casas, você se desculpou dizendo que estava destreinado, mas não foi não, acrobacia baixa tem muita coisa que não está escrito em livros e manuais nenhum e eu sempre carreguei comigo a falta de chances de não ter voado mais com você e conversado aquilo que não está escrito nos manuais. O sono não vem, viro e reviro na cama. As nuvens que eu achava tão lindo quando era criança agora vivem sempre me atrapalhando. Começa em minha cabeça um retrospecto do último vôo à tarde, no looping invertido precisava de 350 metros de altura no mínimo para partir lá de cima, mas as nuvens estavam a 250 metros, ganho altura através de furos nas nuvens, lá em cima parto para o looping invertido, atravesso as nuvens no piquê com carga negativa, não se vê nada. Será que vou sair direto em cima da festa ? Frações de segundos e a pista aparece, seguro o avião um pouquinho na vertical para ganhar mais velocidade para a subida, empurro o manche mais para frente o G negativo é bravo, a pista está pertinho. Uma olhada de relance no velocímetro, 250 km/h, nivelo as asas no vôo de ocaso com o horizonte.

Manche mais para frente, empurro a manete a pleno o motor zune atingindo o limite de giro 3.300 RPM, estou na vertical da cara para as nuvens, entro nas mesmas, não tenho noção nenhuma do jeito que estou, o motor pipoca, a velocidade acabou, não enxergo nada, o motor continua dando bronca, não tem instrumento nenhum que me oriente, procuro por o nariz para baixo para o motor não parar, sei que tenho 200 metros de teto, minha preocupação é sair em baixo mais ou menos direito, a pista aparece direitinho em baixo, começo um touneau descendo para terminar rente ao chão. “Preciso dormir e o sono não vem”, mais uma viradas na cama: “ quando eu era menino e estava em cima da carroceria do caminhão, meu pai dirigia, tinha na carroceria uma telha de zinco, peguei a mesma e comecei a brincar, o caminhão corria e o vento era forte, em determinados ângulos em que a folha ficava, eu fazia uma força para segurar a mesma, de repente um ângulo maior ou uma rajada de vento, sei lá, só sei que voei de cima do caminhão, em pleno vôo me livrei da folha de zinco e me esmerilhei todo no chão, meu pai não viu nada e continuou a viagem, só lá em casa é que achou falta da folha de zinco e de mim. Ele não tinha a menor idéia do que tinha acontecido e veio de volta pela estrada à minha procura. Lá longe já me viu todo esfolado vindo à pé com o zinco nas costas. Meu pai era italiano, foi logo dando o prefixo – “Porca Madona, o que é que você fez ? “. Meu primeiro acidente aéreo. Preciso tanto dormir e a minha cabeça pensa tanto em bobagens... **Portugal** me disse que íamos para a América do Norte fazer lá no meio daqueles malucos que tem mania do looping quadrado e de touneau rápido com excesso de velocidade, manobra que só demonstra resistência estrutural do avião e o apetite do piloto em agüentar Gs, eu não sou desse gênero, eu sou de manobra harmoniosa, acrobacia –música, acrobacia deve ter uma duração a cada manobra, como se a gente mastigasse algo muito gostoso e perdurasse o máximo de tempo sentindo aquela coisa. O BUCKER predominou em acrobacias em muitos anos no mundo inteiro enquanto acrobacia era música, mas era preciso destronar o BUCKER, então inventaram essas manobras absurdas que de bonito não tem nada, entrar numa competição dessas com o BUCKER seria a mesma coisa que uma garota linda de morrer entrar num ringue de boxe e enfrentar um brutamontes. Acordo de manhã e a primeira coisa é checar o tempo, está bom, parte do céu está azul, ainda bem, um banho quente, um café reforçado, **Portugal** aparece está contente “vamos embora ,véio”, positivo, um táxi para o campo. Tirei o BUCKER do hangar, uma rápida inspeção, reabasteco total de gasolina e óleo, o pátio de manobras está todo sujo de papel e latas amassadas, coisas próprias de fim de festas, embarco na nacele, procuro acertar os arreios do pára-quedas, está tudo meio meloso, úmido, os cintos de segurança estão úmidos, parece que encolheram. **Portugal** me ajuda, tudo pronto, checado. **Portugal** vai para a hélice, livre ?, livre, ele vai girando a hélice e eu comprimo o *Primer*, ok ?, ok, contato !, contato ... O motor funciona no primeiro lance, me despeço do **Portugal**, pois vamos em rumos opostos, ele vai para o Rio e eu para São Paulo. Táxi até o fim da pista, cheque de cabeceira, tudo em ordem, reta final livre, entro na pista, motor a pleno, o BUCKER ganha velocidade, tiro as rodas do chão, consulto o relógio são 9 horas, faço curvas para acertar o rumo para Volta Redonda, 245°. O tempo não é lá grandes coisas, lá longe na frente tem nuvens baixas, não adianta subir. Morros por todos os lados, alguns deles enfiados nas nuvens, a coisa se complica, é preciso baixar mais, já começo a desviar de morro, na reta não dá mais, devo estar no través de Valença, viro para a esquerda à procura de Valença, a visibilidade piora, estou voando dentro de vales, os morros estão todos enfiados nas nuvens, Valença não aparece, estou voando no rumo sul, portanto a 90° com o Rio Paraíba, ele deve aparecer a qualquer momento. Um riacho em baixo, observo a água, corre no meu rumo, é afluente do Rio Paraíba, estou certo, mais alguns minutos surge o Paraíba. Me agarro nele rio acima, agora eu vou para em Volta Redonda de qualquer jeito, as margens do rio são muito habitadas, muita cidadinha, não tenho mapa, não consigo identificá-las, não tem importância nenhuma, é só não largar o rio que vou parar em Volta Redonda. Meu altímetro zerado em Juiz de Fora está com 400 metros negativos, o tempo começa a melhorar, ganho altura à medida que o tempo vai melhorando, uma hora de vôo aparece Volta Redonda, o céu está azul sobre a cidade, estou no tráfego da pista. Gente lá na frente do hangar, eu nunca passei ali sem dar umas viradas, eles têm certeza que vou virar. Uma porção de fatores, o tempo para frente estava bom, meu tanque de gasolina estava cheio, eu estava cansado ainda da festa, estava com pressa de chegar em Rio Claro, resolvi que pela primeira vez passaria ali sem dar umas cambalhotas e sigo em frente ganhando altura para ultrapassar os morros entre Volta Redonda e Resende. Lá em cima do morro, o cemitério. Uns tratores estão terraplanando talvez para ampliar o cemitério, pensei, em caso de pane uma boa alternativa, mas logo me vem uma gozação, logo no cemitério. Meu altímetro marca quinhentos metros em relação a Juiz de Fora, estou rabiscando os morros. Resende lá na frente. O motor funciona macio com 50 ou 60 % de potência, estou fazendo os cálculos sobre a gasolina, se dá para ir a Rio Claro ou onde reabastecer. O motor dá um tranco violento e apaga por completo, checo rápido à frente, não tem condição nenhuma de pouso, uma morraria desgraçada, à minha esquerda Barra Mansa lá longe, faço 180° a fim de arranjar um lugarzinho para trás, inclusive o terreno lá do cemitério, que ficou muito lá trás. Já estou raspando o “cocuruto” dos morros, me ajeito parar aterrar numa costela de morro, na minha frente o morro acaba em cima com um facão, não cabe o trem na costela, desisto na hora.

O BUCKER está mole, me obedece com má vontade, escapo da costela, enfio o nariz para baixo, lá vou eu para o fundo da barroca, agora tenho velocidade, mas não tenho mais saída. Nariz para cima na tentativa de pousar morro acima, o BUCKER sobe, mas o morro sobe mais que ele, o manche na barriga não tinha mais nada que fazer, o morro cresce violentamente, vou bater do pior jeito, de nariz. Me preparo para a batida, bateu de nariz e trem, uma desaceleração total da velocidade que eu vinha, deveria ser pouca, mas bati voando, alguns segundos de bobeira, uma dor violenta nas costas, pensei no momento, se perdi o domínio das pernas vou morrer queimado aqui dentro se pegar fogo, checo as pernas e as mesmas obedeceram, desamarro o cinto e saio o mais rápido possível. Enquanto eu me mexia para sair do avião, ele também se mexeu dando a impressão que ia rolar morro abaixo, mas sem o trem que ficou destruído, o bordo de fuga da asa enroscou num arbusto e o avião ficou quieto no lugar. Eu com uma dor terrível nas costas e um ferimento na testa que sangrava muito ainda estava de pé agarrado na fuselagem esperando pelo fogo. O tanque de gasolina tinha estourado com a batida e estava com muita gasolina, aquele cheiro forte. Se pegar fogo me largo por esta barroca abaixo apesar da dor que sentia. Os minutos passam o fogo não vem mais, procuro deitar no chão porque não agüento a dor, o morro tinha 80° de inclinação, eu deitado parecia estava em pé, resolvi ficar deitado ali até aparecer alguém, eu não tinha condições de descer aquele morro sozinho, sabia que o que eu sentia nas costas era grave. Tentar descer aquele morro sozinho podia levar um tombo e piorar mais ainda a minha situação, fico deitado até aparecer alguém. Na hora da pane eu tinha visto casas dos sítios nas imediações, impossível que ninguém tenha visto o avião em pane para descer. Estou perdendo muito sangue do ferimento da cabeça, não tenho noção do tamanho do ferimento, uma vontade louca de olhar no espelho para ver como ficou a minha cara, não aparece ninguém, não tenho noção do tempo, meu relógio parou, sou atacado por um bando de formigas pretas que picam doído, me sinto fraco, tenho a impressão que vou desmaiar, procuro me enroscar nos arbustos, uma rama de abóbora, me agarro nela e vou puxando a mesma para me afirmar, aparece uma abóbora perto de mim e quebra o talo. A abóbora despenca morro abaixo acompanho a mesma com a vista até desaparecer morro abaixo, pensei, se eu escapar daqui vou atrás da abóbora. As formigas me atacam, meu macacão está preto de formigas, este macacão é contra fogo, deveria ser também contra formigas, penso eu. O tempo passa, parece uma eternidade, não aparece ninguém. O sangue escorre pela testa, as costas doem cada vez mais, o sangue não para porque minha cara está sempre cheia de formigas e fico constantemente mexendo no ferimento, passa um avião muito alto eles não têm condição de me ver da altura que estão. Uma briga íntima comigo mesmo como que toda minha experiência vou bater de nariz no chão, burrice e da grossa, tenho raiva de mim mesmo, bem feito que agora seja comido pelas formigas para aprender a não ser burro, outro ser dentro de mim me defende, mas não tinha jeito, a coisa foi brava, se nós tivéssemos tentado o pouso lá na crista do morro ia ser muito pior ia tocar o chão, arrebentar o trem e despencar morro abaixo, sei lá qual seriam as conseqüências, acho que dos males esse ainda foi o menor, agora não adianta lamúrias o que tinha que acontecer aconteceu, nada volta mais para atrás. As formigas estão insaciáveis, atacam cada vez mais, calculo o tempo pelo sol, deve ser três ou quatro horas da tarde, as costas doem uma “coisa que presta”. Tenho novalgina em gotas lá na mala, mas não há água, não sei se pode tomar isso puro, depois está na mala e lá dentro do porta-malas do BUCKER, não tenho condições de fazer este esforço, me lembro de água e começa a me dar sede. Por que não fiz acrobacias em Vota Redonda? Assim essa coisa tinha estourado em cima da pista, pior que aqui nunca poderia ser, agora preciso ir para um hospital, sei lá por quanto tempo, esta coisa de mexer com o chassis da gente não é brincadeira, todos que tiveram esses problemas não se deram bem e eu não vou fugir às regras, vai vencer o meu exame médico, tenho que enfrentar o C.E.M.A. Outra vez aquela baboseira toda, outra vez o médico vai achar que eu estava sem óculos, com a cacetada que a cara deu no painel agora estaria ligeiramente ceguinho, ainda bem que aquela porcaria estava na mala e francamente não preciso dele para voar. Meus olhos passaram a vida inteira a vê as coisas lá de cima, de longe, a natureza adaptou meus olhos para essas condições e nessas condições eu desafio qualquer um que enxergue melhor que eu, psicologia, vou ser todas aquelas manchas e inventar com que elas parecem não posso dizer que parecem sangue, senão vão dizer que estou impressionado com o desastre, mas já sei toda aquela “xaropada” de cor, há mais de 40 anos que eu faço isso, eles é que não chegaram a conclusão se eu sirvo ou não para ser piloto. Avião é bacana, transporta a gente rápido de um lugar para outro, às vezes acontece isso. Lugar maldito que não tem água só tem formigas que querem me comer, minhas costas estão doendo cada vez mais, o silêncio é absoluto, estou olhando para o céu azul, altos cumulus vagando lá por cima, um barulho no mato, à minha direita uma preta velha vem se agarrando nos arbustos para não rolar morro abaixo, fico olhando para ela, mas ela não me vê deitado no chão, ela vem com o olhar fixo na nacele do avião, vem se aproximando, continua não me vendo, o olho está firme no avião quando estava quase pisando em cima de mim eu falei qualquer coisa, ela levou um susto que quase rolou morro abaixo, a primeira pergunta que ela fez: “o senhor está vivo?” “Sim, respondi.

Ai já apareceu mais gente, um caboclo bacana, forte tentou me por em pé, não agüentei a dor e pedi para me deixar deitado, eles queriam me carregar, seria suicídio, nós íamos capotar todos morro abaixo. O caboclo disse que tinha um encerado na camioneta que estava no fundo da barroca e se despencou morro abaixo em busca do mesmo. Mais alguns minutos vem o caboclo bufando morro acima com o encerado nas costas, estendeu o mesmo no chão com um sacrifício danado, rolei por cima do encerado, todos com uma mão no encerado e a outra nos arbustos para não despencarem morro abaixo e lá ia eu de tobogã até o fundo da barroca onde estava uma camionete. Me ajeitaram do melhor modo possível no carro, fomos para Barra Mansa, estrada do sítio buraco de todo tamanho, que a cada soco do carro me doía até a alma, não era longe, mas demorou muito porque a estrada era muito ruim, enfim chegamos na cidade, passamos pela Delegacia de Polícia, dei ciência do ocorrido para um rapaz que veio até a camionete e pedi ao mesmo se tinha possibilidade de falar por intermédio do rádio com a Delegacia de Rio Claro, ele muito pronto diz faço já, e fez mesmo, a Delegacia de Rio Claro se comunicou com uma pessoa muito minha amiga que por telefone acionou a FAB para ir em meu socorro. Continuei na camionete até o Pronto-Socorro da Santa Casa de Barra Mansa. Lá me carregaram até a portaria, me sentaram num banco de madeira duro como pedra, eu não me agüentava de dor e ainda tinha formiga me mordendo, eles começaram a fazer perguntas: “ Quem iria pagar ” ? Eu disse que tinha INPS, mas queriam que eu provasse, provar como agora ? Disse também, que o avião tinha seguro, eles disseram que o seguro não paga essas coisas, naquele banco duro não agüentava ficar mais, queria deitar, estava quase pedindo pelo amor de Deus para me tratarem que depois resolveríamos o problema de dinheiro. Confesso que eu estava meio biruta, não me lembrava do dinheiro que tinha no bolso do macacão, abri o zíper do macacão, tirei um pacote de dinheiro, aí o inquérito parou. Não precisava de seguro, INPS, mais nada, me levaram para a enfermaria, lavaram e costuraram a cara, uma chapa de radiografia constatou a vértebra quebrada. Um helicóptero persiste voando sobre a Santa Casa, fiquei implicado, já estou de azar hoje e este cara acaba caindo em cima da Santa Casa, o barulho acabou, daí a pouco entram dois oficiais da FAB, um Tenente, outro Capitão: Nós estamos aqui para obedecermos às suas ordens. Para onde o senhor quer ir ? Fiquei no momento meio abobado, nunca pensei que eu fosse tão importante, o que eu queria era ir embora. Dalí para qualquer lugar. Aquele inquérito sentado naquele banco duro me fez um mal na alma. Eu não era um Zé Ninguém, era um piloto de avião. Sei que piloto de avião hoje em dia não tem valor, mas não tão pouco assim, pelo menos eles deveriam ter respeitado o meu macacão, que dizia bem grande: FAB. O Capitão sugeriu que eu deveria ir no *Hospital da Aeronáutica*, disse a ele, Positivo. Perguntei a ele se voava IFR ? Positivo, respondeu ele. Então vamos embora. Já estava escuro quando decolamos do campo de futebol que fica ao lado da Santa Casa. Confesso que tenho medo de helicóptero, ainda mais no escuro. Deitado na maca eu via muito pouco do que estava se passando, o teto era baixo e nós íamos rasante em cima da Dutra. De repente inclinou para a direita, Via Dutra cheia de carros, continuou a curva, fez 360°, fiquei implicado, o que será que está acontecendo ? Tinha um soldado perto de mim, quis saber dele o que havia, uma barulheira desgraçada dentro daquele troço que ninguém entendia ninguém. Voltou outra vez a voar na reta, mas eu não sabia se estava indo ou voltando. Lá na Santa Casa tinham me engessado todo o tronco, e o gesso estava acabando de secar. Que coisa horrível. Eu tinha a impressão que estava dentro de um tambor. Estou deitado na maca rente à porta do helicóptero, procuro virar o corpo de lado, dói bastante, mas consigo através da janela ver a Dutra lá em baixo, ou ganhamos altura ou atravessamos a Serra, aquela barulheira parece que vai desmontar tudo, continua. Começa a aparecer mais luzes lá em baixo, devemos estar chegando no Rio, mais alguns minutos estávamos sobre o Hospital, confesso que sou analfabeto de pai e mãe em matéria de helicóptero. Sobre o heliponto lá no Hospital, vejo as árvores lá em baixo chacoalhando todas, faltava só esta agora, quero ver como ele vai pousar com esta ventania toda. Pousou, não tinha vento nenhum. Desembarquei numa equipe de médicos e enfermeiras, o Capitão comandante do helicóptero me disse que sua missão não tinha acabado ainda. “Nós temos condição de retirar do local o BUCKER, com helicóptero e levá-lo para um lugar onde o senhor determinar.” Perguntei a ele se não iriam acabar com o resto do avião, me respondeu que “tinham uma equipe especializada e fariam tudo sem problema nenhum.” Eu respondi então, positivo, retirem o avião de lá e levem para Volta Redonda.

Os médicos me levaram direto para o raios-x, tiraram uma porção de chapas, todas constava uma vértebra trincada, uma fratura antiga na bacia, já cicatrizada, me perguntaram quando eu tinha quebrado a bacia, respondo que negativo, nunca quebrei a bacia, outra série de chapas e todas as mesmas coisas. Eles pensavam que eu estava querendo esconder, mas não estava não,. Levei tantos trompaços, num desses quaisquer, devo ter quebrado a bacia, tantas panes de avião, tombos de motocas, uma porção de trombadas de automóveis, vou lá saber onde e quando eu quebrei a mesma. Depois de um acidente geralmente a gente passa alguns dias sentindo dores, comecei a pensar em qual dos acidentes fiquei mais tempo com dores, cheguei à conclusão que foi na pane em Registro com o *Bonanza*.

Pousei com o trem recolhido numa roça cheia de tocos e um deles cortou a secção central de uma das asas debaixo do meu banco. Lembro-me que andei *glissado* uma porção tempo, custou para sair a *tendência*, pode ter sido nessa que a bacia pifou. Terminado o raio-x, me levaram para um quarto. O gesso me incomodava demais, o médico me recomendou que se sentisse formigar as pernas, desse o alarme o mais breve possível. Eu senti formigar mesmo de verdade foi lá no meio do mato em cima delas, aqui não vai formigar nada. Eu não tinha dúvidas que tinha uma vértebra trincada, mas me sentia bem, a vértebra vai soldar como soldou a bacia, não tem problema nenhum. Eu queria era dormir, mas aquele maldito gesso me atrapalhava, não conseguia respirar, estava muito apertado, começava a pegar no sono, sonhava que estava enfiado num balde de óleo, acordava apavorado, noite sem fim. Não amanhece nunca, vontade de ir no banheiro, não sei onde é, a campainha para chamar alguém era na cabeceira da cama, puxei a mesma uma porção de vezes e não apareceu ninguém, puxei mais forte, a cordinha saiu na minha mão, preciso ir já para o banheiro, senão fica pior a emenda que o soneto. Com sacrifício danado eu me ponho em pé, as costas doem bastante, meu giroscópio parece que não está funcionando, tenho dificuldade de ficar de pé, vou me agarrando nas coisas até o fim do corredor. É sempre nos fins dos corredores o banheiro, este para não fugir à regra também era. Retorno para o quarto, com esse esforço a dor aumentou, amanhece o dia, os médicos aparecem, peço que tirem o gesso, não agüento mais, não posso respirar, sinto falta de ar, o médico disse que não pode tirar todo o gesso, mas vai tirar uns pedaços que incomodam mais. Aparece uma serra elétrica com serrinha rotativa na ponta e começa a cortar o gesso, a serrinha ronca e entra no gesso, começo a ficar apavorado, esta serra vai me cortar o corpo, o médico vê que estou apavorado, me explica, não em perigo, a serra não gira, ela corta por vibração. Diminui bastante o gesso, mas ainda incomodava. Jornais e televisão tinham feito um carnaval com o meu acidente, aparece gente desse Brasil inteiro a querer saber como estou passando, minha família se desloca de Registro, o DAC manda um funcionário para ficar no meu quarto à minha disposição, gesto muito bacana dos meus amigos do DAC. Começava a Copa do Mundo, arranjaram televisão para eu assistir aos jogos. Os médicos eram muito bacanas, um deles era piloto, ia sempre um papo comprido sobre aviação, ele tinha sofrido um acidente no campo de Congonhas com avião GLOSTER Meteor e teve também problemas com a coluna. Chega o **Chefe Braga** apavorado, ele tinha ido para Barra Mansa atrás de mim logo que soube do acidente, mas desencontramos. Faz uma porção de perguntas, dá bronca porque eu não fico quieto na cama, quer saber tudo como foi, depois diz, “você largou o caminho das pedras por alguns instantes e se estrepou”. Um papo comprido sobre a festa de Juiz de Fora, falei sobre a irmã do **Dudu** que me presenteou com o isqueiro que pertencia ao irmão dela, o mesmo isqueiro estava sobre o criado mudo, peguei o mesmo e disse, **Chefe** eu estou satisfeito dele, pegue você. Ele fez menção de pegar, mas antes que o isqueiro chegasse às mãos dele, ele puxou a mão de volt, “eu também não quero”, esfregou uma mão na outra como se estivesse livrando-se de alguma coisa... “**Dudu**, dizem que há alma, espírito e algumas coisas mais, tomara que tenha mesmo e que você esteja vendo e ouvindo as gozações. Você que era o maior gozador do mudo, sei que você vai ficar zangado, e que se for verdade tudo isso, mais dia menos dia, mais anos menos anos, você vai tirar a forra.”

O **Chefe** lembra o acidente dele com o T-6 na festa do Campo dos Afonsos. Começamos a recapitular a história. Estávamos em Guará, um dia antes tinha casado sua filha, e eu tinha feito acrobacia em cima da igreja na hora do casamento. No campo de Guará chovia, um mau tempo danado, íamos todos para a cidade de Itú. Tempo melhora um pouco, me apronto para a decolagem, o Chefe me ajuda a amarrar os cintos, tudo pronto diz ele, “vai quebrar a cara por aí nesse tempo, véio”. Decolo rumo Itú, visibilidade ruim, chuvisco, no cisca até São Paul. Por incrível que apreça céu azul até São Paulo, toco para frente, o tempo arruína outra vez, checo o relógio, 4 horas, me agarro no Rio Tietê, passo por dentro de umas grotas entre Parnaíba e Pirapora, chuva que Deus me livre, no cisca pulando árvores e linhas de alta tensão, uma cidadezinha, reconheço logo – Cabreúva, para frente não dava mais, a chuva aumentou e o teto estava zero, circulo Cabreúva, olho o relógio, marca 4 horas, impossível, eram 4 horas em São Paulo. No cisca e naquele tempo eu não tinha condição de me concentrar no relógio e procuro localizar a estrada que vai de Cabreúva até Jundiaí, que passa por trás da Serra do Japi. A estrada aparece, me agarro nela, o tempo melhora um pouco, agora tenho condições de olhar o relógio que continua marcando 4 horas, o desgraçado tinha parado, aí começou a impressão que fazia uma eternidade que eu estava voando. O nível de gasolina estava menos de meio, tirei Itú completamente fora e cogitações, agora só quero encontrar a Rodovia Anhanguera, me agarrar nela e chegar em Rio Claro. A rodovia apareceu, o tempo melhorou bastante, agora rumo 349º, Rio Claro, pouso então. O pessoal do hangar me informa que o **Braga** bateu no Rio de Janeiro e está no Hospital. Procuro telefonar para o Rio, me informam que ele está bem, mas está na sala de recuperação. Bem, mas na sala de recuperação? Não gostei. Pego meu carro toco direto para o Rio. Já é noite, tanque de gasolina do caro cheio, rumo Rio de Janeiro. A maldição dos oitintinha por hora, não há cristão que consiga ficar acordado no volante de um carro nesta velocidade, aumentava a velocidade para disfarçar o sono, em seguida era importunado pelos guardas.

Pela manhã cheguei no hangar da *Fumaça*. A turma toda está alvoroçada, não sabem nada mais do que eu fiquei sabendo lá em Rio Claro pelo telefone, o **Chefe** estava no hospital lá no Campo dos Afonsos. Eu não queria mais saber de telefone, queria ir lá ver o Chefe cara a cara. Lotamos 2 carros e fomos para o dito hospital. Não foi fácil chegar até o quarto, mas conseguimos. O Chefe estava com a cara que parecia o Frankenstein. Um capacete de gesso na cabeça e um monte de ferros que saia do capacete que segurava a cara. Falei com ele, mas senti que ele ainda estava meio *lelé*, pensei comigo, ele já era feio, agora como é que vai ficar ? Eu gostaria naquele momento de fazer mil e uma coisas por ele, mas não tinha mais o que fazer, a não ser pedir calma e paciência pois o bicho estava bravo que nem onça acuada. Desmontar o painel do T-6 com a cara, não é mole, ele deve ter suas razões para tal.

ADEUS A RIO CLARO

Fim de mandato de um presidente, eleito outro que se diga de passagem, candidato esse escolhido por mim, que sempre vi na pessoa dele trabalho e honestidade, mas na parte social o “bicho é grosso”, e nessa parte ele capricha. A primeira pessoa atingida por sua grossura fui eu mesmo, cometi um grande crime dentro do aeroclube, crime este de ter voado com uma pessoa que tinha feito alguma coisa pelo aeroclube e ter ganho como pagamento algumas horas de voo da antiga diretoria, que não tinha dinheiro para saldar a dívida com essa pessoa, umas pequenas coisas que a pessoa fez para o aeroclube, assim como: representar o aeroclube num congresso, representar o aeroclube em reuniões de alta cúpula no DAC, emprestar seu escritório por vários anos com máquina de Xerox e tudo mais para as coisas do aeroclube. Conseguir junto ao Governo do Estado a doação de 2 (dois) aviões. Ter trabalhado vários anos com sua profissão sem pagamento de espécie alguma, meu crime no entender do ilustre presidente foi ter aproveitado as horas de voo em duplo comando para saber se o candidato teria jeito para a coisa. Naturalmente não tinha o candidato ao exame de saúde, a condição seria, se gostar e ter jeito, vai fazer o exame de saúde, esta pessoa voava comigo e eu tinha o exame médico em dia e sou instrutor, mas por tudo fui chamado às falas com os mui dignos diretores, que de ora em diante eu teria que andar direito no aeroclube, confesso que na hora eu não entendi nada, pus a minha cabeça a trabalhar depressa, ou eu estou no meio de meia dúzia de bichos com roupa de homem, ou não sei se são quadrados, ou quadrado seria até um elogio para eles.

Vinte e cinco ou trinta anos fazendo acrobacias por esse Brasil de ponta a ponta levando o nome de Rio Claro, sem trazer uma nota de despesa comigo ou com o avião, quantas vezes os funcionários do aeroclube aguardavam a minha chegada das festas porque eu trazia dinheiro para o pagamento deles, dinheiro esse que vinha limpinho, que eu ganhava nas festas por aí, e a “parte do leão” pertencia ao aeroclube. Isto fiz durante metade de minha vida, programas de televisão, cinema, rádio, jornais, revistas e cem todos os lugares do mundo que se fala em acrobacia sempre aparece o nome – Rio Claro. Isto para os muitos dignos diretores do Aeroclube de Rio Claro não tinha importância nenhuma, quando eu dava duplo comando aos ditos cujos diretores eu era instrutor e sempre houve uma taxa a mais no preço da hora de voo para o duplo comando que eu dava, mas eu nunca recebi um único tostão, mas quando eu passei a dar duplo comando à pessoa linhas atrás mencionada, que o ilustre presidente era inimigo pessoal e trouxe para dentro do aeroclube o seu caso pessoal, então eu já não era instrutor, condição esta que eu perdi não sei como, talvez seja porque o ilustre presidente teria feito um exame para guarda rodoviário e se julgou com o direito de me caçar a carteira.

Senhores diretores do Aeroclube de Rio Claro, aquelas festas que fui intimado por telefone para ser organizada em Rio Claro para entrega de um T-6 a um grande líder da aviação acrobata do Brasil, quando eu incontinente ao telefonema procurei os mui dignos diretores para saber como ia fazer a festa e disse aos mesmos que a ordem era taxativa, deveria ser em Rio Claro, senhores diretores, vocês ficaram com as vaidades estremecidas porque o telefonema veio para mim, você falaram cobras e lagartos, mas os dias foram passando e a festa chegou, e que se diga de passagem, a melhor e mais bonita festa de aviação que houve em Rio Claro, apesar da má vontade da diretoria, em que se negar a dar o mínimo de apoio, uma centena de pessoas que vieram prestigiar o grande líder, uma porção de aviões e os senhores se negaram até a vender gasolina, tantos visitantes em condução, sem almoço, que eu tive que providenciar às minhas expensas inclusive a gasolina fornecida e que vocês cobraram com lucros para o aeroclube.

Senhor presidente, aquela gente que veio para a festa em Rio Claro, veio para prestigiar um líder incontestado. Tinha muita gente boa que não conseguiu entender a tanta falta respeito por parte da diretoria.

A coisa pega fogo, DAC caça o mandato dos bichos porque a ata da eleição não condiz com o edital. O ex-presidente assume outra vez, mas não manda nada. O digno presidente cassado continua dando ordens, assim como mandou parar o vôo, tira a hélice de outro avião, tira o rabo não sei do que, assim continuou mais uns 30 ou 40 dias. No decorrer dos dias meus amigos verdadeiros, frequentadores do aeroclube me apertam para eu ser candidato à presidência, coisa que eu não queria, mas não foi possível sair fora, foi a pior viagem, aceitei.

Noite da eleição. Nunca houve uma eleição com tanta gente. O presidente da mesa põe em votação alguns nomes para sócios beneméritos, com o tradicional “de acordo” sentado, contra de pé. A sala era muito pequena, por educação os jovens deram lugares para os velhos. Os jovens ficaram todos na rua sem saber o que se passava naquela sala. É preciso dizer que a diretoria deu anistia às dívidas velhas para que todos os velhos votassem. Eles fizeram uma campanha dizendo que o aeroclube não podia cair nas mãos de um forasteiro, que no caso era eu, de modo que aqueles velhos que estavam ali, a maior parte chegou carregado, outros de muletas, tinha até médico prevenido com oxigênio porque a coisa era perigosa. Era um verdadeiro vexame, uma eleição de aeroclube onde deveria primar pelo espírito jovem e aquela velharada que estava ali para votar. A única coisa que eles sabiam era que Santos Dumont tinha inventado o avião, daí para cá não sabiam de mais nada, muito menos do aeroclube e obedecendo as ordens do presidente da mesa para levantar se fossem contra, os velhos não tinham força nem para se erguerem. Os jovens estavam lá na rua e não escutavam o que estava acontecendo lá dentro, nestas condições foi aprovado por unanimidade um senhor muito simpático do aeroclube como sócio benemérito. O tal senhor é muito bondoso, tirava as peças boas de seu avião para colocar no avião do colega que guardava no mesmo hangar, a bondade dele não parava aí, sempre que há muitos vôos panorâmicos, ele carrega todos com seu avião particular para não desgastar os aviões do aeroclube, só que a parte interessante do negócio fica no bolso dele. Senhor mui digno da benemerência que recebia no momento por votação unânime de uma porção de tontos que deveriam ter ido acertar as contas lá com São Pedro ao invés de estar ditando os destinos do Aeroclube de Rio Claro. Depois de aceitar esse cidadão como sócio benemérito do aeroclube só me resta afastar deste aeroclube, porque eu também sou sócio benemérito há já muito tempo e não quero pertencer a esse quadro de sócios. No decorrer dos anos, alguém lendo a história do Aeroclube de Rio Claro é capaz de fazer a confusão de nomes, o melhor é u dar o fora a atirar por terra um sonho de muitos anos de fazer o Aeroclube de Rio Claro o maior do Brasil em acrobacia, conhecido do mundo todo, tudo por água abaixo, arrancar o couro dando duplo comando de PT-19 de graça, fazer o possível e o impossível para o BUCKER voltar sempre inteirinho, fazer um amigo passar por um monte de vexames só para ele manter o avião aqui no aeroclube – o RYAN – avião tradicional acrobático, usar meu nome e da pessoa inimiga do mui digno presidente para conseguir junto ao Governo do Estado, doação de mais dois aviões acrobáticos, o tradicional IPT-0 *Bichinho* outro avião IPT-16 *Surubim*. Eu quero ver alguém provar isso ao contrário. Depois de tanta estupidez, peço desculpas a um montão de amigos que tenho em Rio Claro e retorno ao aeroclube de origem, isto é o Aeroclube de São Paulo, onde me fiz piloto privado, piloto instrutor e piloto comercial e também, modéstia à parte, um nome. Em seguida o Aeroclube do Brasil onde fiz curso de aperfeiçoamento de instrutores com equipe de pilotos norte-americanos.

A turma do Aeroclube de São Paulo me recebe de braços abertos pondo os dois BUCKER à minha disposição, mas têm dois problemas, o PP-TKF quebrado, o TFM interditado. Quebro os galhos e desinterdito o PP-TFM, tenho compromissos com festas em Brasília. Dois dias em volta do BUCKER checando o máximo possível tudo, considerando-o bom, decolo, depois de ter conversado meio mundo para conseguir decolar sem rádio. Rumo Brasília, uma hora de vôo o motor dá espirros, o campo mais perto é Limeira. Aterro, verifiquei a pane, problemas com o filtro de gasolina. Limeira não tem recurso nenhum para meu caso, decolo outra vez e com muita má vontade Rio Claro, aterro. Tirei a pane, já é muito tarde, pernoitar para decolar amanhã cedo. Dia seguinte faço um cheque do total, tudo em ordem, decolo rumo Uberaba. Duas horas e meia de vôo, tudo jóia. Uberaba, umas cambalhotas para esse povo amigo que toda vez que eu chego aqui tem festa. A turma do aeroclube rodeia o BUCKER, gasolina, óleo, não me deixam pagar nada, um mata-fome, rumo Uberlândia. Antes de sair do tráfego mais umas cambalhotas e para frente. Mis uma hora de vôo de Uberaba à Uberlândia. A rodovia é um retão em baixo, tudo vai bem, o motor gira macio inspirando confiança, não há problema de navegação, a estrada está lá embaixo, me dando o rumo e servindo de apoio em caso de pane. Uma hora de vôo, Uberlândia. Estou alto, nariz para baixo, velocidade, vou dar um show em cima do campo antes de pousar. Uma seqüência e manobras terminando na reta final em vôo invertido, desviro baixo e aterro, estacionamento. Uma porção de gente rodeia, querem mais acrobacias, então resolvi pernoitar ali e à tardinha dava um show para todos. No controle de vôo o sargento estava chiando porque eu tinha feito acrobacias sem ordem, disse eu para ele, “então dá ordem porque eu vou fazer outra vez”.

À tardinha mais umas acrobacias para todos, agora tudo bem com o sargento do controle de vôo, pernoite.

Dia seguinte de manhã decolo rum o Luziânia, tudo vai bem, Araguari com campo bom, não interessa pousar, para frente, o tempo é bom, manhã fresquinha. O vento é meio forte e gelado. Estou voando no nível 70, uma hora e meia de vôo, Catalão ali na frente. Uma vontade de dar uma viradas sobre Catalão, aí tem uns amigos do **Chefe** e eu nunca fiz acrobacias aqui, resisto à tentação e passo bonzinho, dali para frente a rodovia vai se afastando para a direita, é quilômetro que Deus me livre, para ir na reta sem apoio nenhum, em cima dessa quiçaça. Se o motor parar e eu sair inteiro vou ter que andar à pé um monte de quilômetros até chegar na estrada. Com esse pensamento o bom senso entra em ação e o pé direito já está comprimindo o pedal virando o nariz para o lado da estrada, não preciso chegar em cima da estrada, estou alto e me mantenho numa distância que em caso de pane alcanço a estrada em planeio. Um lugarejo lá na margem da estrada tem campo de aviação, não consigo saber que lugar é, no meu mapa não consta esse lugar e eu não me lembro de ter visto antes. Para frente, tudo corre bem, o motor está tranqüilo, a visibilidade é boa, aparece Cristalina lá longe, em cima dos morros, viro um pouco para a esquerda procurando fazer uma reta para Luziânia, mais alguns minutos, lá longe no horizonte, já estou com três horas de vôo desde Uberlândia, já não vejo mais gasolina no marcador, não tem importância, depois que ela desaparece ainda tem uma hora de vôo, abaixo o nariz para aumentar a velocidade e ir perdendo altura devagar, Luziânia vem se aproximando, já vejo o campo lá na esquerda, procuro não gastar toda a altura que estou para dar umas cambalhotas na chegada. A medida que o campo vê, se aproximando me parece que sou dominado por um mau-espírito, esqueço toda a canseira da viagem e lá vai pau e pauleira grossa. Desviro baixo parar aterrar, estou em Luziânia, feliz da vida. Um dia adiantado da festa, os diretores todos no campo, gente boa essa turma do Aeroclube de Brasília, batemos papo furado à tarde toda, escurece, tenho um apartamento reservado no Hotel de Brasília, pelo aeroclube, mas optei pelo alojamento dos alunos, ali no campo mesmo, dormi uma noite tranqüila com aquele silêncio de Luziânia.

Dia seguinte a festa ia começar logo cedo com o hasteamento da bandeira, com a presença da altas autoridades, o programa de vôo era, vôos de planadores, eu com o BUCKER e um Xavante da FAB, depois eu outra vez aprontando vexame com um PA-18 e fim de festa. Televisão presente filmando tudo, doze horas, tudo terminado, um lanche rápido no restaurante do aeroporto, BUCKER reabastecido, decolo de regresso. Luziânia – Catalão direto, aquela quiçaça embaixo que não dá para pousar, a terra deve ser ruim pois não tem plantação nenhuma, é plana, mas se pousar em pane vai se dar mal. Está calor, estou ganhando altura, nível 70, o motor solta cheiro de óleo queimado, uma fumaça dentro da cabine, viro 90° à esquerda em busca da rodovia, a mesma está longe, 40 ou 50 quilômetros, conta-giros cai 200 rotações, vem para 1.800 giros, empurro a manete para recuperar o giro, a coisa piora, o motor começa a falhar, só funcionam 3 cilindros, o giro cai para 1.500, a fumaça aumenta, a estrada ainda está longe, seguro o nariz para cima para não perder altura, a velocidade cai para 100 km, a fumaça aumenta mais, abaixo um pouco o nariz para não queimar o resto do motor e tentar chegar na estrada, uma briga violenta, manete no esbarro, não tem mais o que fazer, uma fumaceira danada, conservo o rosto fora do pára-brisa para não respirar fumaça, já estou perto da rodovia a 1.000 pés de altura, mas o terreno tem 3.500 pés de altura, me resta muito pouco. Sobre a estrada uma reta com 3 faixas, mas está cheia de caminhão, tento fazer 360° para esperar limpar a estrada, mas já estou muito baixo e não dá, prossigo na reta para frente, perdendo altura que já é bem pouca, o motor começa a bater e dar tranco, agora não tem mais jeito é preciso jogá-lo no chão e já. É uma curva na estrada, de frente não vem ninguém, estou sobre um automóvel, passo sobre ele e coloco as rodas do BUCKER no asfalto, duas placas na estrada uma na frente da outra, tenho a impressão que o BUCKER não cabe no meio, apelo para o resto do motor, o mesmo dá uma arrancadinha, salto as placas e de novo no asfalto, freio violento, mantenho a cauda erguida até parar, na frente era uma lombada da estrada, eu não via mais nada, o BUCKER para, solto os cintos o mais rápido possível para tirar o avião da pista, encostando-o no acostamento, mesmo assim metade da estrada fica tomada pelo BUCKER, em menos de 10 minutos tinha um montão de carros parados, todos queriam saber quantos tinham morrido, é preciso avisar o Aeroclube de Brasília e um senhor com uma Kombi se prontifica a passar no aeroclube e avisar, chega a Polícia Rodoviária, rebocamos o avião pela estrada até um lugar onde ficasse fora da pista, um bom lugar no meio do mato, o BUCKER ficou escondido e protegido do vento, já estavam sobrevoando o local, todos os aviões do aeroclube, chega também de automóvel gente do aeroclube, já com a polícia para tomar conta do avião, estaqueio o avião, faço todas as recomendações ao policial que ia pernoitar do perigo de incêndio para ele não fazer fogo nem fumar perto, retorno a Luziânia de carro e avisar o Aeroclube de São Paulo do ocorrido e que eles mandem outro motor.

O motor que viria de São Paulo era do outro BUCKER, o PP-TFK estava parado com pane no trem de pouso, 3 dias de espera, à tarde chega a Kombi do Aeroclube de São Paulo com o motor 2 mecânicos, **Messias** e **Teixeira**, duas horas de serviço, o BUCKER já estava funcionando, pronto para decolar, tudo checado, a polícia segura o trânsito da rodovia, decolo logo a seguir. Já era tarde, alguns minutos para o por do sol, rumo Luziânia que estava a 40 quilômetros, 20 minutos de voo. Luziânia, aterro sem novidade, tudo bom, pernoite no campo para decolar no dia seguinte logo cedo. Dia seguinte um cheque geral em tudo, gasolina e óleo, decolo rumo Catalão, agora absolutamente em cima da rodovia, que faz uma curva grande, mas não tem importância, voar dez ou quinze minutos a mais, quero estar apoiado, não tenho confiança neste motor. Duas horas de voo, Catalão, tudo vai bem, sigo em frente, mais alguns minutos Araguari, continua tudo para frente Uberlândia, estou no nível 70 não há novidade, só que o marcador de gasolina começa a desaparecer, mas ainda tenho gasolina para mais uma hora, direto para Uberaba. Três horas e meia de voo, a parte do corpo que agente usa para sentar já está quadrada e cheia de vergões da correia do pára-quedas. Uberaba aparece na frente, nariz para baixo, sinto que o BUCKER está leve, não há mais gasolina, vou dar um pau na chegada. Em cima da pista um monte de cambalhotas, reta final em voo invertido, desviro baixo para pousar, bastante gente no campo, era hora do almoço, a turma do aeroclube me leva para academia para almoçar, um banquete, voltamos para o campo, tinha mais gente ainda e também televisão, queriam um show. Reabasteco o BUCKER, gasolina e óleo, em Uberaba não consigo pagar nada, decolo e prometo a eles que daria o show. Uma porção de rasantes em voo invertido para a televisão deles e vou embora sem pousar. Rumo São Carlos, eram 13:00 horas.

O tempo está quente, vou ganhar altura para esfriar um pouco, nível 70e estabilizo, o tempo está bom, uma hora de voo, já vejo Ribeirão Preto lá na frente, naquele nível com a manete bem reduzida, eu deveria estar usando no máximo 60% da potência do motor. Ribeirão Preto na esquerda, lá estava o aeroporto, não me interessa, o destino é São Carlos, Ribeirão já está bem para trás. Uma hora e vinte e cinco minutos de voo aparece uma batida no motor, levo alguns segundos, procurando analisar o que poderia ser, percebi logo que a coisa era grave. Procuro reduzir a manete, mas já era tarde, o motor dá um violento tranco, sai óleo e fogo para todos os lados. Em ato contínuo eu pensei no pára-quedas, mas o mesmo lá na primeira pane um gaiato tinha puxado o mosquetão e aberto o mesmo, eu fechei à minha moda, estava amarrado coma arame de freio e se eu saltasse ele não iria abrir mesmo. O motor deu o tranco e apagou de tudo, o pára-quedas estava fora de cogitações me pareceu que o perigo de fogo não tinha mais, pelo menos eu não via mais fogo, o motor tinha parado de tudo, óleo por todos os lados, o pára-brisa era uma pasta de óleo, não se via nada através dele, rosto para fora, checar a área para ver como ia ser a coisa, estava alto, tive tempo para escolher um lugar na rodovia com um lugar arado paralelo à rodovia, se na última hora aparecesse trânsito eu ia para o terreno arado, mas tudo deu certo, o pedaço de terra que usei era subida e o vento era de frente e não apareceu carro nenhum no momento, o pouso foi tranquilo, o BUCKER não sabe que pousou fora do campo outra vez. Depois de alguns minutos do “pouso, estava outra vez um monte de carros parados, querendo saber outra vez quantos morreram. Ali tinha um acostamento e o terreno era bom, tirei o BUCKER fora da rodovia, chega a Polícia Rodoviária, peço a eles tomar conta do avião enquanto vou tentar telefonar para o DAC de Ribeirão Preto. DAC avisado, já quer enrolar toda a guerra, não pode mexer no avião, já tinha mexido, o avião estava fora da estrada para livrar o tráfego, diz o DAC “põe novamente o avião na estrada para tirar fotografias”, aparece um fotógrafo, tira um monte de fotografias, o trânsito para tudo outra vez. Tiro o avião da estrada outra vez. Isto tudo depois de uma pane desta que o motor explode e ameaça pegar fogo, joga óleo quente na cara da gente, não se enxerga nada por uns instantes, recuperado o susto, de pensar que se tivesse pegado fogo não poderia ter usado o pára-quedas pois estava frenado, mas não há mais perigo de fogo, mas tenho que escolher um lugar para pouso, mas nestes momentos a cabeça trabalha num giro alto pra chuchu, a rodovia tem bastante tráfego, paralela a rodovia uma linha de alta tensão, tenho que optar rápido, do outro lado via um terreno arado, faço a tomada sobre a linha, se a estrada estiver livre no momento, na estrada se tiver tráfego, para direita no terreno arado. Deu sorte, no momento exato a estrada ficou livre. Assim o BUCKER ficou inteirinho e depois de tudo isto ficar tirando retrato, quase explodi como o motor.

Estou em Ribeirão Preto. O Aeroclube de São Paulo não tem mais motor de BUCKER, o jeito é apelar para o Aeroclube de Rio Claro que tem um motor jogado na sucata. Apelo para os mesmos emprestarem um motor para eu fazer o traslado do BUCKER para São Carlos. Com o BUCKER em São Carlos, tenho dificuldade em fazer a pesagem do avião, eu precisava pesar o BUCKER todo original, depois tirar o motor original e colocar o motor LYCOMING em cima do berço e achar a mesma centragem. Confesso que isto estava demorando, mas a culpa não era minha, na aviação todo mundo enrola ainda mais numa situação destas.

Sei que a demora da devolução do motor ao Aeroclube de Rio Claro já era grande, mas sabia que eles não precisavam do motor e era para jogar na sucata, mas o motor foi devolvido está jogadinho aí na sucata de estimação e esperando que os senhores diretores façam uma saborosa sopa com eles, mas aquelas correspondências gentis que os senhores diretores do Aeroclube de Rio Claro mantiveram com o Aeroclube de São Paulo sobre a devolução do motor falando cobras e lagartos, batendo na cangaia para o burro escutar, mas essas correspondências estão todas comigo, um dia farei o devido uso das mesmas e não vai faltar ocasião.

CONHECENDO O BRASIL

Decolei de Rio Claro, destino Boa Vista – Roraima. Esta viagem seria para o BUCKER uma prova em e tratando de distância. O número de shows durante a viagem não ia nem ter conta, o tempo previsto para toda essa turnê era de mais ou menos 100 horas de voo.

Na decolagem de Rio Claro, logo além do tráfego a 6 quilômetros, estou sobrevoando a cidade de Santa Gertrudes, converso intimamente com o BUCKER: “quantas cidades irão passar por baixo, dezenas, centenas ou talvez mais de mil. Vamos de cambalhotas em cima de quase todas”.

Esta talvez seja a mais longa viagem feita em um BUCKER no mundo inteiro: “Coragem BUCKER, na sua parte, que na minha vou desempenhar do melhor modo possível”.

Vamos indo rumo 130° Rio de Janeiro. O tempo vai passando, Limeira na direita, Campinas lá longe na direita também, Mogi – Mirim na esquerda, Itatiba, Bragança. Atibaia passo no meio, Serra de Igaratá, sempre com problemas de mau tempo. Desço para o rasante sobre a estrada, preciso transpor esse pedacinho de Serra, o Vale do Paraíba deve estar com bom tempo. Subo a Serra, fazendo as curvas da estrada, pulando os caminhões. No último posto de gasolina da estrada, as placas de propaganda estavam enfiadas em um nevoeiro, era o ponto mais alto. Daí para frente, a Serra desce rápido. Estou sobrevoando a represa de Igaratá, a visibilidade melhorou bastante, já distingo o vale lá na frente. Acerto o rumo 90° para seguir dentro do Vale do Paraíba e passar fora do tráfego de São José. Uma hora e meia de voo, a visibilidade é boa, prossigo pelo vale, Caçapava, Taubaté, Guará, Lorena. Acerto o rumo para passar bem em cima da casa do meu amigo **Chaim**. Um rajada de motor para cumprimentá-lo. Rumo agora um pouco mais para a direita, 100°, duas horas e tanto lá se vão de voo. A visibilidade é boa só no vale, a Serra dos dois lados está fechada, não dá para ir direto ao Rio de Janeiro. Vou aterrar em Volta Redonda para reabastecer. Cachoeira, Cruzeiro, o terreno sobe, as nuvens estão baixas, preciso perder um pouco de altura para me livrar delas. Morros, linhas e torres de alta tensão para todos os lados e pela frente. Esse pedaço até Resende sei que vai ser ruim. Estou de novo rasante sobre a estrada Dutra, um acidente na estrada o trânsito está todo parado, me interesse para ver o que há, mas não consigo, a visibilidade é muito ruim e eu estou muito baixo, o povo todo ali parado olha para cima, tudo fica para trás, um vazezinho no meio dos morros para a direita, largo a estrada e desço pelo dito vale, a visibilidade melhora, preciso me orientar agora pela bússola que parece louca, está girando sem parar. O terreno abaixa, acompanho a ondulação do mesmo, a Dutra aparece outra vez, lá longe à minha esquerda, volto para cima da estrada. A bússola não apara de girar, tenho que apoiar na estrada. A visibilidade melhora e a Represa do Funil aparece na frente. Resende está perto, consulto o relógio, três horas de voo. Avisto Resende. O tempo está melhor, mas a Serra do Mar está fechada. Tenho que aterrar em Volta Redonda, não vou tentar no cisca e nem no topo para o Rio de Janeiro, com uma hora só de autonomia no tanque.

Três horas e vinte minutos de voo, avisto aquela característica poluição colorida de Volta Redonda, entro alto sobre o campo, é preciso dar umas cambalhotas e fazer a aproximação em voo invertido, pois este é o meu “Cartão de Visita”. Penso comigo mesmo: “Quantas vezes irei fazer esse tipo de chegada durante essa viagem?”

Aterro sem novidades, reabasteço o BUCKER, não tenho pressa, um bate papo com os manicacas: perguntam qual o meu destino, respondo Belém, ninguém acreditou, sempre tive fama de louco, acho eu, que dizendo que ia para Belém eles pensam “enlouqueceu de tudo”, mas de louco eu não tenho nada e assim decolo rumo ao Rio de Janeiro, mais umas cambalhotas e lá vou eu.

Com 5 minutos após a decolagem, estou caçando outra vez a Dutra. Há nuvens em todos os morros e estão coladas. Agarro-me à estrada, o terreno está subindo e espremendo-me contra as nuvens, não dá mais para cortar as curvas da estrada, é preciso acompanhá-las. A coisa está piorando, por aqui é proibido dar pane, penso eu, não há chance nenhuma, só a estrada, mais congestionada de caminhões, a visibilidade dá uma melhoradinha. Agüento mais um pouco, aparece uma janelinha no alto da Serra, é o fim do lugar mais alto. A estrada desce morro abaixo, aperto o nariz do BUCKER para baixo, a velocidade aumenta, reduzo o motor alguns segundos mais e o terreno desce violentamente. Estou alto, aperto mais o nariz do BUCKER para baixo. Agora melhorou, já vejo toda a baixada fluminense. Não há problemas aqui embaixo, há uma porção de campos, mas meu destino é o Santos Dumont. Uma hora e alguns minutos de voo após a minha decolagem de Volta Redonda já estava no tráfego do Aeroporto Santos Dumont, balanço as asas, a torre me dá luz verde, viro no dorso, completo o resto de tráfego, reta final curta, me aproximo da pista, desviro para o voo normal e pouso. Lá estão todos os meus amigos da Esquadrilha da Fumaça. Primeira etapa de uma grande viagem. Coronel **Braga** o chefe, dá as últimas instruções sobre a viagem.

Devemos nos encontrar em São Luiz, no Maranhão. A Esquadrilha tem compromissos em Brasília e em outros lugares pelo centro do Brasil, de modo que eles vão pelo centro e eu pela costa. Pernoito no Rio na casa do chefe. Mais alguns detalhes sobre a viagem, temos dez dias pela frente para nos agruparmos outra vez, lá me São Luiz e o BUCKER reabastecido, tudo em ordem, o chefe avisa a torre que eu vou fazer um voozinho por aí. Decolo para a segunda etapa rumo a Vitória, em reta 450 quilômetros. Tenho certeza que vai ser mais, o tempo não está bom e há chuva no litoral. Dez minutos após a decolagem já estou desviando de morro a procura da praia. Uma hora de voo, Macaé, o tempo está melhor, mais meia hora Campos lá na esquerda, lá longe na esquerda aguaceiros esparsos.

Resolvo aterrar em Campos para reabastecer. Entro no tráfego dou umas viradas, peço altura, faço o resto do tráfego em voo invertido, desviro rente ao chão para pousar e taxio para a bomba de gasolina, cumprimento algumas pessoas que estão por ali. Estou reabastecendo e me diz o rapaz da gasolina: “O DAC está chiando”. Não há nada não, digo eu para ele, já falo com ele, para dar a chegada e fazer meu plano de voo. Me aproximo do DAC, vejo que o mesmo fica todo atrapalhado porque estou com o uniforme da Esquadrilha. Pergunto o que há? Responde-me que não há nada. Me ajudou no preenchimento do plano e me deu boa viagem. Decolo, dou umas cambalhotas e um rasante de dorso, atendendo a vários pedidos e lá vou eu rumo Vitória.

50 minutos de voo, Cachoeiro do Itapemirim (terra do Coronel **Machado** do DAC e também do **Roberto Carlos**). Para a frente a famosa praia de Guarapari. Como aquilo é lindo, mar azul. O motor do BUCKER gira redondo, 60% de potência no máximo, 140 quilômetros por hora é a minha resultante. Preciso poupar o motor, a tarefa para frente é muito grande. Consulto o mapa, mais para saber certo aqueles lugares, do que por necessidade de navegação.

Uma hora e quarenta minutos de voo, Vitória na frente, Vila Velha o campo do Aeroclube. Em cima do campo, não pode passar sem chuva, umas cambalhotas, o tradicional tráfego em voo invertido e aterro. Um monte de gente, parece que são todos meus amigos, e já tomam providências para meu pernoite. É tarde e começa aquele papo de hangar, cada um contando as suas e eu também conto as minhas e assim escurece e fui dormir no hotel providenciado pelos meus amigos. Dia seguinte levanto cedo, pois quero fazer três etapas e pernoitar na Bahia (Salvador).

Oito horas da manhã, BUCKER pronto, reabastecido, decolo rumo Caravelas. 300 e tantos quilômetros. Checo em voo os magnetos, jóia. Em frente vamos nós, 40 minutos de voo e aparece Linhares, o tempo permanece bom, só um vento chato de frente. Para a direita é o mar e para a esquerda é a Serra. Embaixo a praia que não me está interessando muito, porque a maré está muito alta. Nestas ocasiões começo a pensar que o motor já tem 40 anos, mas não há nada não, ele está bem tratado, com todos os aditivos possíveis na sua lubrificação. Mas o motor gira tão macio que acabo esquecendo e passo outra vez para as paisagens. O BUCKER não requer esforço nenhum para a pilotagem, mas não se pode largar os comandos um segundo sequer. Se largar ele entorta, sai do rumo, de modo que apreciar a paisagem e segurá-lo no rumo e nivelado olhando a paisagem não é muito fácil.

Cidade na frente, consulto o relógio, 1 hora e 40 minutos de voo desde Vitória. Consulto o mapa, é São Mateus, outra cidade à vista, lá longe na esquerda Nova Venécia. Na frente Conceição da Barra, tudo vai bem, só o vento aumenta um pouquinho mais a velocidade. Percebo pelo balançar das folhas dos coqueiros que o vento é pela frente, me roubando um monte de quilômetros na minha velocidade.

Mas isso não tem importância, pois adoro o mar e também as praias, por elas eu fui ser piloto peixeiro por dois anos, não ganhei dinheiro, mas satisfiz o meu desejo de aterrar nas praias e estar em contato com o mar, com a natureza rude e bela. Duas horas e cacetadas. Um lugarzinho lá na frente é Mucuri, minha resultante deve estar por volta de 120 quilômetros. Não tem importância, não tenho pressa. O BUCKER me transmite uma confiança cega. Tenho sete dias pela frente para chegar em São Luiz (Maranhão) ponto de encontro com a Esquadrilha. Duas horas e meia de vôo. Uma ilha à vista, a orla marítima faz uma pequena curva, deve ser Caravelas, vou me aproximando, já vejo o aeroporto, todo pavimentado, umas enormes pistas, vejo a biruta e estou em cima do campo. Não há sinal nenhum de luz da torre, sou muito estranho aqui, penso eu para fazer acrobacia logo de cara. Mas o tráfego de dorso não escapa. Na perna do vento viro para o dorso, completo o resto do tráfego em vôo invertido, reta final. Aqui é nível do mar, pista cumprida, vou chegar bem no rasante em vôo invertido, para depois desvirar e pousar. Aterragem tranqüila taxio para a bomba de gasolina. Uma porção de sargentos aparecem, cumprimento a todos, percebendo que estão um pouco atrapalhados, porque estou com uniforme da FAB. Explico a situação, já estão todos meus amigos. Enquanto reabasteço, vou ao DAC, faço um lanche rápido, volto logo em seguida, pois não quero perder tempo.

Pergunto quem sabe dar hélice, ninguém se habilita. Não faz mal, pois já estava esperando por isso. Sargento moderno não sabe dar hélice. Coloco um deles no comando do BUCKER explico tudo e vou eu mesmo girar a hélice. O motor pega logo na primeira, o sargento desce, eu embarco, amarrando os cintos e já na cabeceira da pista dou a checada costumeira e tudo em ordem, decolo rumo a Ilhéus, mais 340 quilômetros. O tempo não está mais bom, chuva na frente, nuvens baixas e isto me cheira coisa boa. O motor do BUCKER não tem blindagem nos fios das velas e quando chove forte o motor falha. A chuva está lá longe, quando chegar lá, penso com meus botões, resolvo como vai ser. Vejo uma cidadezinha lá em baixo, é Alcobaça. Observo logo a frente outro lugarejo, é Prado e lá longe na esquerda está Monte Pascoal. Continua a chuva forte de frente. Viro rumo mais para dentro do mar, que está mais limpo. Chove forte em cima da praia. Mantenho-me dentro do mar, mas paralelo à praia, pois um pouco mais a frente a coisa se inverte e começa a chover no mar e a praia está limpa, sou obrigado a voltar novamente para cima da praia. Estou voando 20 ou 30 metros de altitude. A maré está baixando, agora está bom, tenho um campo contínuo embaixo. Mas as praias do norte não são como as praias do sul que é sempre areia. O mar aqui acaba às vezes num barranco e tem pedras nas praias. Há recifes para dentro do mar. Nem todos os lugares são bons para um pouso de emergência. A chuva aumenta. Uma hora e pouco de vôo desde Caravelas, vejo uma cidade, é Porto Seguro e lá tem campo de aviação.

Chove forte agora. Naquela angústia de ver melhor, olho por fora do pára-brisa, a chuva castiga meus olhos, parece pedregulho, guardo o rosto outra vez atrás do pára-brisa, isso se repete sempre. A chuva persiste e eu estou já no rasante rente à praia. O lugar é pouco conhecido para mim, tenho receio que surja um obstáculo na frente.

Vou fazendo pequenas curvas para a direita e esquerda para enxergar um pouco mais na frente, vez outra tomo pedregulhadas nos olhos. No BUCKER chove mais dentro do que fora já me encontro todo molhado, procuro salvar o mapa escondendo-o atrás do painel. É preciso fazer isso para não molhá-lo. Não posso desprezar a atenção que tenho quedar ao lado de forra Estou muito baixo sobre a praia. Os coqueiros na minha esquerda estão mais alto que eu. O motor do BECKER já começa a dar bronca com alguns espirros afirma outra vez, é a água, já esperava por isso. Dou uma checada rápida nos magnetos, os dois estão ruins. Uma hora e 40 de vôo, a chuva diminui, a visibilidade aumenta, e logo vejo uma cidade a frente. Agora chove pouco. Circulo a cidade, encontro um campo, está escrito no hangar “Belmonte”, a pista está cheia de poças d’água. Entro na reta final, desconfio que vou errar o pouso se continuar em vôo normal e ato contínuo viro para o dorso para fazer o restinho da reta final, desvirando para pousar rente ao chão. Na corrida na pista vou desviando das poças d’água e taxiando para um barzinho. Não paro o motor, para não ter problemas com a partida. Pergunto se há gasolina, e logo fico sabendo que não tem. Isso só em Canavieiras me respondem uns rapazes que estão no bar, os quais estavam discutindo ou conversando sobre o meu pouso, pois me informaram que nunca viram um avião pousar se aproximando de cabeça para baixo. Foi um show para eles. Decolo rumo a Canavieiras que é pertinho dali. A chuva persiste com a mesma intensidade. Logo na frente Canavieiras, o campo está alagado, consulto o medidor de gasolina, tem bastante, vou para frente, penso eu, Ilhéus é o destino. O motor já está firme a água secou, já estou acostumado com ele, já sei de todas as suas manhas. Lá vamos nós rumo a Ilhéus, coqueiro que não tem fim. Meia hora de vôo depois de Belmonte aparece uma chuva que aperta de novo. Não tenho para onde fugir, enfrento a bicha, mais uma pedregulhadas nos olhos, mais um banho.

Estou outra vez no rasante na praia, os coqueiros mais altos que eu. Consulto a mim mesmo, volto ou prossigo ? Resolvi prosseguir. Chove que deus me livre, começo a pensar na hélice, que váia acabar no meio de tanta água. O motor tosse e espirra, funciona mal, só três cilindros. A chuva para como por encanto. Afasto-me de cima da praia para ter mais visibilidade da mesma. A maré está baixa, o pouso vai ser tranquilo. Nesse preparativo para o pouso, o motor melhora, enxugou a água dos fios de velas, tirei o pouso de cogitações e toquei para frente, o motor está arredondando. Chuvas esparsas por todos os lados, mas o tempo para frente se apresenta bom.

Assim ganho um pouco de altura, 100 metros, tudo está tranquilo, checo os magnetos, jóia, 50 minutos de vôo após Belmonte, cidade à frente, só pode ser Ilhéus., e era. Aparece a pista, muito boa, em cima da pista dou umas cambalhotas, faço o tradicional tráfego de dorso, desviro baixinho para o pouso, taxio para o estacionamento, o DAC e os sargentos da FAB estão me esperando, mais uma vez o uniforme da Esquadilha entra em cena. Um olha para o outro, se olham todos e já se propõem a resolver todos os meus problemas, que eram poucos, um pouco de gasolina e um sanduíche, estava com fome. Decolei de Vitória cedo e ainda não havia comido nada. No aeroporto não havia nada para comer. Saí na rua que era bem próxima e encontrei um pãozinho que mais parecia uma esponja e já tinha sido apalpado por não sei quantos, um ovo mal frito, não mal passado, uma COCA-COLA e um café que estava pior que o ovo e o pão.

Volto para o campo, o BUCKER pronto, plano de vôo e DAC tudo jóia, rumo Salvador (Bahia), mais 300 km direto. Mas o peito na dá para ir direto, 30 km mar adentro, monomotor, motor de 40 anos, negativo, é pela costa até Itaparica e depois 90° à direita, mesmo assim não é muito mole, tem muita água para atravessar. 25 minutos de vôo após Ilhéus e me encontro em Itacaré, Maraú na frente, o litoral por esses lados é meio complicado, cheio de ilhas e baías, encosto para lado da terra. Deixo a ponta do Mutan bem mais para a direita, lugar ruim para pouso de emergência, o terreno é muito irregular, e o mar acaba sempre nas pedras ou no mato. 50 minutos de vôo, Ituberá na esquerda, o tempo está bom, céu azul, o motor secou das chuvas que pegou, agora está redondinho outra vez. À minha direita, Ilha de Boipeba, mais na frente Ilha de Tinharé. Uma hora e dez minutos de vôo Valença na esquerda, o vento é forte para do mar para a terra, 90° com meu rumo. É preciso segurar mais o BUCKER uns vinte graus para o lado do mar para permanecer em cima da costa. Uma hora e trinta minutos de vôo. Estou voando alto, 1.000 metros. Céu azul, tanque cheio, motor jóia, já estou vendo a Bahia lá na frente, Itaparica. O litoral da Bahia é todo complicado, o vento continua forte. O BUCKER vai caranguejando, com o nariz 30° voltado para o mar, para me manter sobre a costa. A velocidade resultante deve andar às voltas de 100 quilômetros por hora. Não me importo muito com isso, não tenho pressa, o tempo está bom e vou chegar num horário bom, para dar um show completo no Aeroclube da Bahia.

Estou agora sobre Itaparica, é preciso fazer quase 90° à direita em direção a Salvador. Há água que Deus me livre para atravessar, confesso que não gosto de voar sobre a água. Quando em planeio não alcanço a terra. Ganho mais altura para atravessar a água. 1500 metros de altura, estou em cima daquele mundo de água, meio indeciso. Se o motor parar aqui vou para frente ou vou para trás. Nesses momentos complicados, o tempo passa e já estou além do meio. Agora é para frente, abaixo o nariz do BUCKER para aumentar a velocidade para sair de cima d'água o mais depressa possível. Vou perdendo altura, estou sobre Salvador praia da Amaralina, praia da Armação, lá está o campo do Aeroclube. Ninguém espera minha chegada, é surpresa, vou quebrar o pau em cima do campo. Tenho certeza que os baianos nunca viram um BUCKER voando. Me aproximo da pista, estou com 600 metros de altura, comando parafuso, três voltas, saio com velocidade e vou para um oito cubano completo. Ainda estou alto, parto para o looping invertido de cima para baixo, completo o looping e estou na altura do tráfego. Faço o mesmo fazendo touneau, até a reta final. O restinho da reta final no dorso. Tinha pouca gente no aeroporto, mas durante a manobra eu via todo o povo que ora em volta da pista, fora das casas. Depois de meia hora do pouso, o campo estava cheio de gente, parecia uma festa. Recebi daquele povo uma recepção que só baiano sabe dar. Me pediram para repetir o show, o que fiz com muito prazer. Eu nunca pensei que tivesse tantos amigos na Bahia. Pernoitei por conta dos baianos. Dia seguinte, é preciso reabastecer o BUCKER no outro aeroporto. O aeroclube estava sem gasolina. Major **Branco**, presidente do aeroclube, vai me esperar no aeroporto, diz que não há problema. Decolo do aeroclube, rumo aeroporto, a torre deu luz verde, viro para o vôo invertido e faço o tráfego todo. Na reta final faço o touneau começando no dorso e terminando outra vez no dorso. A pista se aproxima, arredondo no vôo invertido, a velocidade é grande, a pista é comprida, espero a velocidade diminuir, rasante no dorso, desviro, glisso um pouco, para diminuir a velocidade e pouso sem novidades. Taxiando noto que há um movimento anormal no aeroporto, parei no reabastecimento, vem o major **Branco**. Pergunto a ele, o que que há ? Ele diz: Acionaram os bombeiros. Gasolina, óleo, um pequeno cheque em tudo e decolo sem fazer plano de vôo.

Mais 280 km, mais duas horas rumo Aracajú. O BUCKER está jóia, o motor redondinho, o litoral agora é definido, praias e mais praias. Qualquer coisa estou vendo dentro do mar perto da praia. Parecia uma rocha de pedra, olho melhor, não é pedra. É o casco de um navio. Circulo sobre a coisa, era mesmo um navio já todo corroído pelos anos. Satisfeita a curiosidade sigo em frente, Aracajú era o objetivo. Lugarejo, Subauma, Palame, um rio grande, uma baia, na esquerda da baia, Conde. Metade da viagem mais um rio, mais uma baia, lá longe na esquerda uma cidade, Estância, mais uma baia e outra cidade, São Cristovão, já vejo Aracajú à frente. Duas horas de vôo e já me encontro no tráfego do Aeroporto de Aracajú. Para não fugir à regra, faço pelo menos a reta final em vôo invertido, pouso e taxi para o reabastecimento. Longe do DAC, deixo o avião abastecendo e me encaminho para o DAC de onde vinha e por quantos aeroportos já havia passado, dei-lhes todos os dados, exame médico, vistoria. O DAC ali era aquele tipo que todo mundo é mentiroso e não acreditou. Já vi tudo, pensei com meus botões. É daquele tipinho encardido. O jeito é ir buscar os documentos no avião, mostrar para ele quem fez o avião, porque voa, de quem era, de que e por que, que faz tomada em vôo invertido, como foi que decolou de Salvador sem plano, aquela bobageira toda. Procuro me livrar dele o mais depressa possível. Eu queria tomar um café e comer logo, mas preferi decolar o mais rápido possível e fazer um lanche lá em Maceió, 200 km mais para o norte. Talvez lá eu encontre um ambiente propício para fazer um lanche. Decolo com vontade de criar caso. Viro no dorso logo na decolagem, desviro, ganho um pouco de altura, me ajeito para me colocar bem de frente à estação de embarque do aeroporto onde se achava o DAC, dou um rasante de dorso caprichado na cabeça dele e fui embora para Maceió. 40 minutos de vôo após Aracajú. Um grande rio na frente, o famoso São Francisco. Nas duas margens, cidade de Brejo Grande e Piaçabuçu. Lá na esquerda Penedo. O calor é forte, sinto o rosto meio adormecido de tanto tomar vento, chuva e sol, não faz mal, isso tudo está nas minhas previsões. Procuro ganhar altura para não castigar o motor com a maresia. O vento é de cauda e é forte, a resultante de velocidade é grande, mil metros de altura. Estou na base dos cúmulos. Procuro me manter debaixo das nuvens, mesmo fazendo pequenas curvas par um lado e para outro. Assim aproveito as correntes ascendentes, economizo gasolina e me protejo do sol. Uma hora e quarenta minutos de vôo após Aracajú, Maceió na frente. Mais alguns minutos estou sobre o aeroporto. Dou umas viradas, reta final no dorso, desviro, pouso, taxi, estacionamento, DAC bacana, os sargentos da FAB idem, parecem pessoas que já me conheciam. Está bem melhor aqui do que em Aracajú. Enquanto reabastece o BUCKER, vou até o restaurante do aeroporto fazer um lanche, não tenho pressa, ainda é cedo. Pretendo pernoitar em Recife, mais 200 km para o norte. Após um gostoso bate papo com aqueles amigos decolo, a pedido deles faço umas cambalhotas e rumo para Recife. Procuro ganhar altura logo, porque está muito quente. O BUCKER continua cada vez melhor, motor está jóia, gastando um litro de óleo cada seis horas de vôo pelos meus cálculos e vinte litros de gasolina, tudo está jóia.

VOLTA AO SHOW

300 metros de altura acerto o BUCKER bem em cima da pista, um pouco mais para frente, para que a passagem em baixo do looping invertido seja bem em frente ao público. Tudo certo. Um cheque rápido nos cintos de segurança, que agora vão ter uma responsabilidade grande. Reduzo o motor, espero a velocidade cair um pouco para a circunferência da manobra não ser muito grande e nem pode ser senão não passa lá embaixo. Cedo a mão para frente, o BUCKER desce quente. Estou na vertical, a velocidade aumenta rápido. Manche mais para frente, entro para a carga negativa. Não há mais alternativa nenhuma, a não ser ir em frente empurrando mais o comando. O **G** negativo vem pesado, o chão pertinho, não dá para avaliar a altura certa que estou do chão, só sei que vou passar bem rasante à pista. Estou na horizontal, continuo a segurar a pressão no manche para frente. O motor dispara 3.000 giros por minuto, ouço o cantar da hélice, estou na vertical subindo. A velocidade cai mais depressa do que aumentou quando estava descendo. Nos últimos 90° da manobra, a velocidade é pequena. O manche está todo na frente – não se tem referência – o avião faz um total ângulo morto de visibilidade com a trajetória da manobra, enquanto não aparece o horizonte. Isso demora para o piloto acrobata uma verdadeira eternidade.

O horizonte chega – fator de carga zero – o motor não gosta desta situação e dá sua clássica pipocadinha, afirmando logo que a situação se define para fator carga positivo. Seguro o nariz em ângulo forte de descida. Mantendo o ângulo de descida viro no dorso até rente ao chão outra vez. Para fazer mais meio looping invertido agora de baixo para cima. Capricho no rasante para o máximo rente ao chão, não dá tempo de olhar para o velocímetro, mas ouço o zumbido do estaíamento o qual me transmite que a velocidade está no ponto exato para empurrar o manche para frente. O **G** negativo novamente vem quente, 4 ou 4 e meio. Estou subindo a todo motor, a hélice canta outra vez, o manche está todo na frente, não se tem nenhuma referência. Os cintos de segurança entram em cena – mais umas cortadas no corpo, estou subindo, preciso manter uma dosagem contínua de pressão no manche para frente, de acordo com a diminuição da velocidade. Estou muito baixo para correr o risco de um estol de badalo. Nesta altura do chão, as conseqüências serão caras. O manche já está no batente, o BUCKER amolece, o **G** vem à zero, fico em órbita por algumas frações de segundos. O horizonte aparece bem nivelado com as asas, saiu tudo perfeito. Tenho altura suficiente, prossigo um pouco em vôo normal para o motor se recuperar na lubrificação. Agora o nariz para baixo para aumentar a velocidade. Pretendo fazer um círculo completo para a esquerda, fazendo um touneau para a direita. 140 quilômetros inclino para a esquerda como se fosse uma curva de grande inclinação, com 70 ou 80 graus, manche para trás e todo para a direita. Começa o touneau, quando atingir o horizonte neutralizo o profundor, continuo girando na grande inclinação, o manche todo para frente até o batente. A resistência ao avanço do Bucker nestas condições com todos os comandos aplicados é muito grande. O motor vai a pleno regime, e mesmo assim não mantém a velocidade. Abaixo pouquinho o nariz na medida do possível, a altura é ainda pequena, manter o nariz em baixo durante essa manobra não é difícil porque o avião está rolando e há uma mudança constante da posição dos comandos. No quarto touneau a altura está quase no fim. Na entrada do quinto touneau paro no vôo invertido. Duas coisas que me dão segurança: o fim da altura e a velocidade. Capricho para segurar o avião nivelado no vôo invertido, motor a pleno regime, estou em cima da pista mantendo a reta por alguns segundos, o público ficou lá para trás, um empurrão no manche para frente o nariz sobe. Desviro para o vôo normal, parando o giro em grande inclinação no vôo invertido para entrar para a perna base. Nivelado o avião e já estou na perna base. Faltam 90°, nesta posição tenho boa visibilidade da cabeceira da pista, tenho ainda uma boa reserva de altura, inclino outra vez para os últimos 90° para a reta final, que é bem curta. A pista aparece na frente, estou um pouquinho alto, afrouxo um pouco a pressão do manche, o nariz desce, reduzo um pouco o motor, o chão se aproximando, a visibilidade para frente nessa posição é péssima. Olhando entre as asas se vê muito longe, não se tem noção exata da altura. No ângulo bom está a asa superior que agora é a asa inferior em razão da posição do avião que faz um ângulo morto terrível. Preciso olhar por trás da asa, o ângulo é muito forte, o que me mostra o chão como se fosse uma grande correia numa velocidade tremenda. A noção de altura nesta situação é péssima. Empurro o manche para frente, fico na horizontal rente ao chão, aplico os ailerons para desvirar. A 90° tenho noção exata da altura e que está sobrando um pouquinho, para desvirar seguro o pé de cima para dar uma glissadinha, continuo o giro de modo que o avião vá para vôo normal e se colocando na posição de pouso, corto o motor, a velocidade está acabando, o BUCKER está quase na atitude de três pontos, mais um pouquinho, uma ligeira placadinha e estou no chão.

Entro para o estacionamento, gente que Deus me livre, quantos amigos, quantos abraços, sei lá quantas mil pessoas eu tinha que alegrar. Nomeio de tantas pessoas, tinha duas de Rio Claro que valem para mim por todo aquele povo que me cercava.

OUTRA SÉRIE

Preciso de 300 metros de altura, uma série de manobras invertidas.

Aqui ao nível do mar, o looping invertido pode partir de cima para baixo, de 300 metros de altura. O looping invertido solicita da estrutura do avião um esforço tremendo, sempre em torno de 4G negativos, numas condições em que tudo está ao contrário, o perfil da asa, a torção, o diedro, a incidência, todos esses fatores reunidos dão um esforço tremendo à estrutura, inclusive o *estaiamento* que suporta a carga negativa é mais fraca do que a que sustenta a carga positiva.

Comentário: Por falar em carga, quando fiz minha primeira viagem de peixe com o WACO *Cabine*, aterrei numa praia deserta que divide São Paulo e o Paraná. Um monte de peixes (tainha) na areia, pergunto ao pescador quantos quilos havia ali. Ele com interesse de não deixar o peixe estragar no sol me responde: “400 quilos mais ou menos”. Não tinha a menor idéia de peso de peixe e assim fomos carregando até não caber mais, ficando ainda muito peixe na areia. Fechei a porta do avião e ele me dava as tainhas pela janela, não cabia mais, o peixe começou a escorregar por baixo dos pedais, não cabia mais nada. O pescador queria ir junto também para verificar o peso lá no entreposto de Cananéia. Expliquei a ele que não era possível levá-lo, porque não havia lugar e já estava desconfiado que o peso era demais. Convencido de ficar, pedi-lhe que me girasse a manivela do avião, pois a partida era de inércia. Durante a partida percebi o pneu do meu lado achatado na areia. Só falta furar um pneu agora. Peço ao pescador olhar o pneu do outro lado, quando ele respondeu: “está igualzinho a esse do seu lado”. Cheguei à conclusão de que “a coisa está pesada mesmo”. Não tinha muita importância. A maré baixa e a praia tinha 80km. Era impossível que eu não decolasse nessa pista. O motor funcionou. Ele me entregou a manivela, dizendo-me “até amanhã se Deus quiser”. Acelerei o normal para o táxi, WACO nem se mexeu, mais motor e nada. Todo o motor começou a se mexer devagarzinho. Era esquisito, parecia-me que tinha algo errado. Fui andando devagar até me colocar em cima da areia úmida. Aí começou a fazer um táxi mais depressa um pouco. A pista era infinita, foi embalando. Na altura que eu deveria ter decolado, é que começou a erguer a cauda. Estou correndo em cima das rodas, tento puxar, a cauda desce, mas as rodas não largam a pista, deixo correr, está correndo bem, *cabro* um pouco, tendo a impressão que as asas subiram, mas o trem ficou no chão, mais um pouco e as rodas estariam só triscando a praia. Pelos meus cálculos devo ter percorrido de 8 a 10 quilômetros de praia. As rodas largam a praia, mas o WACO não ganha velocidade. Estou indo no rumo de Paranaguá. Preciso ir para Cananéia e preciso neste caso fazer 180°, não tenho altura para fazer a curva. Para a direita não dá, tem dunas de areia e outros obstáculos. O WACO se nega a ganhar velocidade e mais, a parte boa da praia já tinha acabado e o dinheiro do peixe nesta altura dos acontecimentos, era de responsabilidade só minha. O jeito é virar para a esquerda, para o lado do mar. Curva de pequeníssima inclinação e lá vou eu mar adentro. Não gosto de voar em cima d’água. Assim tenho sempre a impressão que o motor está quadrado, não quero nem pensar em pane. Agora consigo fazer 180° rumo a Cananéia, mas estou a 10 metros de altura, 5 ou 6 quilômetros dentro do mar, Ilha do Cardoso à esquerda. Aprôo para o campo de Cananéia, torcendo agora para não pegar turbulência na entrada do campo. Reta final comprida, motor sempre a pleno, até a entrada do campo. Cruzo a cabeceira da pista, reduzo um pouco o motor, as rodas tocam o chão, aterragem sem novidades. Descarregamos os peixes e lavamos a areia, deu peso líquido de 750 quilos.

VOLTA AO SHOW

180°, ganhando altura, mais 180° estou em cima da pista.

Nessa festa tem gente que entende da coisa. É preciso caprichar. Não é como em alguns lugares pelo interior que ficava me arrebitando em fazer looping invertido e outras coisas que exigem muito da gente e do avião e depois da aterragem ser solicitado a decolar e fazer parafuso, que era o que eles mais gostavam. É inútil querer explicar que parafuso é manobra banal, tendo muito pouco valor como acrobacia. Aqui não é parafuso que essa assistência quer, é coisa que exige treinamento e habilidade.

100 metros de altura em cima da pista em frente ao público

Touneau descendo forte para terminar rente ao chão, pouso comando para girar bem devagar para dar à assistência a impressão que o giro não completa antes de chegar ao chão. Eu tenho chance de aumentar a velocidade de giro ou diminuir o ângulo de descida para não chegar ao chão. Rente ao chão a velocidade é grande, puxo para o looping, no topo do mesmo, deixo o nariz ir baixando até ficar no mesmo ângulo de descida do touneau descendo, mas agora estou no dorso, desviro outra vez com o nariz lá embaixo, para terminar outra vez rente ao chão. Estou novamente com muita velocidade, um pouco menos que na vez anterior, mas ainda dá para outro looping. O BUCKER já sobe bem menos agora, chega lá em cima na conta, espero passar o horizonte e seguro o nariz empurrando o manche para frente. O BUCKER achata um pouco, mas o nariz está para baixo e ele vem ganhando velocidade até perto do chão. Empurro o manche para a frente para me manter na horizontal perto do chão em vôo invertido. A velocidade está boa, inclino forte em vôo invertido para voltar outra vez em cima da área. O G negativo aparece na curva de grande inclinação. Desviro para o vôo normal para a lubrificação do motor se normalizar, ganhar um pouco de altura e descansar um pouco também.

200 metros de altura. Ajeito o BUCKER bem em cima da pista. O famoso parafuso para os leigos. Corto o motor, pé no fundo e manche na barriga, o BUCKER entra quente, uma volta, duas voltas, a pista está na cara como referência. Descomando, o BUCKER para de girar, estou na vertical, 50 ou 60 metros do chão. Arredondo suave para ir bem no rasante. A velocidade é grande, subida para o looping, espero o horizonte no topo do looping, comando touneau rápido no topo, o BUCKER engrena, vira violento, espero a pista como referência e descomando, e paro de girar com o nariz bem embaixo. Manche para a barriga para completar o looping. O chão está pertinho. Aperto o manche para a barriga, o ângulo de ataque é grande, não deixar ganhar velocidade. Estou rente à pista na horizontal. Comando um touneau lento e paro no vôo normal, procurando ganhar altura.

VOLTA AO SHOW AO NÍVEL DO MAR

140 quilômetros marca o velocímetro. Nariz para cima, pé e mão para a direita, o BUCKER gira para o dorso, manche para a frente e segura o nariz para cima. O motor dá a sua clássica pipocada, mas em seguida afirma gostoso. Início a curva para a esquerda de dorso, subindo a 180°, desviro para vôo normal. O motor não tem lubrificação no vôo invertido, não é muito recomendável baixo e a pleno regime essa condição de vôo. Eu sempre aperto as curvas, seja em vôo normal ou no dorso para não sair de cima da área e da pista, pois é muito desagradável se ter uma pane e não alcançar a pista.

Comentário : Uma vez fazendo acrobacias com o aluno **Terra Neto** , avião MUNIZ 9, fora de alcance da pista. Treinávamos reversão. O aluno estava bom e eu dava plena liberdade dos comandos, quando numa das reversões ele segurou o M-9 na vertical e quando intercedi era tarde, o avião já estava voando de ré. Levei a mão na manete para segurar atacado, mas também cheguei atrasado. O aluno já havia reduzido, o motor parou rápido, em seguida o estol de badalo, segurou o nariz na vertical para baixo na esperança do motor girar, mas o mesmo era novo e tinha muita compressão e se negava a girar. Isso começou a mil metros de altura. A manobra, o estol de badalo, a vertical para baixo, consumiram co quase toda a altura. A velocidade devia andar em torno de 300 a 350 quilômetros por hora, altura não tinha mais , o motor não girava. Estávamos mais ou menos no bairro da Lapa, um loteamento novo. Tiro o avião do pique para um pouso no loteamento. No arredondar do pique para o vôo normal, a hélice vence uma compressão, mais uma, procurei ajudar a hélice com a força do olhar esperando que ela girasse. Uma, duas ou três compressões e hei-la girando, tudo se normaliza e vamos então para o tráfico do campo de Marte.

CAMPO BUTANTÃ - CIDADE UNIVERSITÁRIA

Seis horas da manhã, nevoeiro fechado, não se enxerga um palmo diante do nariz. Preciso decolar, o avião e o STINSON *Reliant* AT-19. Tenho uma viagem de compromisso sério. Sei que o nevoeiro não abre quando é esse tipo, só abre depois das 10 horas. Tenho certeza que se acha fechado só aqui, o resto do Brasil está todo aberto. Resolvo decolar, giro o motor, vou fazendo táxi para a cabeceira da pista. Está difícil até para taxiar, não se vê nada, acerto o avião na reta de decolagem pela bússola e pelos sinais dos pneus na pista. Checo os instrumentos, horizonte artificial e o *turn & bank* são acionados pela bomba de vácuo do motor, mas o giro direcional é acionado por um Venturi que se nega a embalar o instrumento com o avião parado. Procuro enxergar na frente do avião, aparecem rastros dos pneus de dez a quinze metros de distancia, mais do que isso não vejo. Penso em manter a reta de decolagem com os rastros dos pneus que apareciam na frente. Tudo checado, magnetos, passo mínimo na hélice, seletora de gasolina.

Abro todo o acelerador e parto para a decolagem. Nos primeiros metros eu consigo ver à frente os rastros dos pneus, depois a umidade do pára-brisa e alguns pingos de óleo que sempre tem, isto vira confusão e não vejo mais nada.

Não podia mais cortar o motor, pois já tinha velocidade. Apelo para a decolagem, puxo o manche para a barriga, a bequilha bate no chão, mas percebo que o STINSON quer voar, agüento nos três pontos, os pneus aliviam, checo novamente os instrumentos, estou trinta graus fora do eixo da pista, estou no ar meio equilibrado. Do lado da pista tem uma linha de alta tensão, não vejo mas sei que tem. O STINSON está me obedecendo, procuro voltar ao rumo paralelo à pista e também à linha de alta tensão, estou agora com domínio do avião e dos instrumentos, com 100 pés de altura.

Essa decolagem não parece difícil, no entanto é muito mais violenta do que a de virar no dorso.

CADERNO DA BANDINHA - FESTA AO NÍVEL DO MAR

Aqui o BUCKER fica bom, o motor desenvolve toda a potência, a hélice idem. As asas tem um coeficiente de sustentação muito maior. Com esses requisitos todos a meu favor posso explorar ao máximo o rasante em vôo invertido.

A festa já tinha começado a muito tempo, aviões militares, pára-quedismo, aeromodelismo, etc. Meu vôo, o encerramento. Estou na cabeceira da pista aguardando o sinal da torre, a mesma espera que o F-5, que está voando, libere a área. Estou fazendo meus planos de como vai ser o meu show. Desligado completamente do mundo que me cerca, percebo um barulho terrível sobre minha cabeça, parecia uma trovoadas. As asas do BUCKER tremeram, o estaiamento vibrou numa ressonância total. Passado o susto, vi o F-5 subindo com a super potência totalmente aberta. Depois deduzi que o piloto do F-5 tinha caprichado para dar um rasante bem em cima de mim. A torre dá o sinal verde, a área está livre. Ajeito o BUCKER para a decolagem, tudo checado. A torre continua com luz verde, confirmando que o céu é meu. Empurro a manete, o motor demonstra uma disposição enorme, está valente. Meu ânimo sobe, o bom senso entra junto, cuidado, o BUCKER está embalado, vou virar de dorso assim que atingir a velocidade, o mais baixo possível. Preciso de 140 quilômetros para ter um pouco de segurança, apesar de estar no nível do mar. Esse tipo de decolagem, que parece sempre muito arriscada, não o é, desde que todos os comandos sejam aplicados no momento super exato, principalmente o comando de profundidade, que deve ser aplicado de modo que apareça a carga de 3Gs, mas numa amplitude pequena para cima. Caso contrário o avião sobe muito e a manobra fica feia. O avião precisa ser catapultado para cima e com os ailerons aplicados, o avião vai girando. A 90° o avião não tem meios para sustentação, portanto precisa daquela “estilingada” para cima, para quando as asas estiverem a 90° ficar no ar como se fosse uma coisa qualquer levada para cima. A carga de G deve desaparecer quando o avião está girando, diminuindo assim um pouco a ação do profundor, pois sem o G o avião gira muito mais fácil. No caso do BUCKER, em que o avião vôo no dorso, esta “estilingada” para cima deve durar o tempo necessário para que o avião chegue até o vôo invertido, depois será aplicado outra vez em carga negativa, empurrando-se o manche para a frente. Estas manobras não se encontram nos manuais de acrobacias. Este tipo de decolagem é muito mais seguro do que o que eu vou contar.

RECUPERAÇÃO DO AVIÃO

Recuperei o avião na oficina do **Wille**, o seu próprio construtor. Esse avião tinha todos os defeitos possíveis e impossíveis que um avião pode ter, passou dois anos em fase de homologação e os cobras que voaram com ele não descobriram umas panezinhas que ele tinha, que o leme de direção era muito pouca área. Em caso de pane de um dos motores não tinha condições de ficar na reta de jeito nenhum por falta desse leme de direção. Recuperei o avião, tirei uma porção dos defeitos, inclusive dobrei a área do leme de direção. O avião ficou bom, mas eu já estava cansado de tanto sofrer com avião meu e o vendi. Apurei dinheiro, paguei as dívidas, o que sobrou empreguei em outras coisas, assim como o Porto de Areia em registro. Agora só vôo em avião dos outros, se cair no mato, largo ele e vou embora a pé. Não quero mais problemas.

NEGÓCIOS E AVENTURAS

Na retirada do bimotor CASMUNIZ lá do local da pane, a primeira noite pernoitei no avião. No dia seguinte chegaram de Registro meu irmão **Bertelinho** e mais dois amigos, o popular **Bié** e o **Bastião**. O **Bié** era pau para toda obra, e o **Bastião**, cozinheiro. O local em que o avião estava não tinha acesso para viatura de jeito nenhum. Tinha um riacho que precisava ser transposto. A primeira coisa a ser feita foi desmontar o avião. Nomeio do mato não foi fácil.

Dois dias se passaram, depois precisávamos transpor o riacho por dentro da água com as peças nas costas. A fuselagem e a sessão central das asas foram arrastadas com bois. Transposto tudo do outro lado do riacho, arranjamos um jipão que tem tração em todas as rodas, carregamos tudo no jipão e saímos pelo meio do mato. Em determinado lugar saímos no corredor de um bananal, onde o jipão não cabia. Fui procurar o dono das bananas e pedir permissão para cortar uma porção de pés de bananeira para o jipão passar com o avião em cima. O proprietário das bananas relutou um pouco mas acabou dando a ordem. Cortamos as bananas e o “enterro” continuou. Nessa altura já fazia uma semana que nós estávamos no mato, com a mesma roupa, dormindo mal, sei lá como. O banho foi lá no riacho, com roupa e tudo, com peça do avião nas costas. O amigo **Bastião** se virava fazendo comida. Cozinhava banana de todo jeito.

Afinal nós chegamos na cidade de Itariri. Naquele tempo não havia ainda a estrada da banana, só tinha estradinha municipal. Em Itariri transferimos a carga do jipão para outro caminhão que iria para São Paulo. Transferida a carga, partimos. Logo adiante a estrada iria passar por dentro do Rio Itariri. O rio estava cheio, tinha chovido muito, não dava de jeito nenhum passar por dentro do rio. Aí alguém lembrou da ponte da estrada de ferro e nós fomos para lá. Forramos a mesma com tábuas e enfiamos o caminhão na ponte. A ponte era de arco metálico, a sessão central das asas nos dois primeiros pilares passou raspando e no pilar seguinte arrancou a pintura do mesmo. O outro pilar passou na marra, a ponte era meio cônica e ia estreitando, coisa que a gente não sabia e nos pilares seguintes a sessão central não cabia mais. Tentamos dar marcha ré com o caminhão, que desalinhou de cima da ponte, não ia nem para a frente nem para trás. Naquela situação vem correndo um funcionário da estrada de ferro e diz apavorado, “o trem vem vindo”. E vinha mesmo, já se escutava o barulho dele. Saí correndo a pé por cima dos trilhos de encontro com o trem, para tentar dar sinal para o maquinista a fim de parar o trem. Uns quinhentos metros e encontro o trem, tiro a camisa e fico pulando em frente do trem, com a camisa na mão. O trem se aproxima, saí da frente senão passava por cima, saí de lado vi a cara do maquinista que me olhava como se tivesse visto um débil mental fazendo aquilo sobre os trilhos. Aliás, deveria ter razão para pensar assim, pois já fazia mais de 10 dias que eu estava no meio do mato, sem trocar roupas, barbudo e a camisa com que eu gesticulava parecia um trapo sujo, mas na última hora resolveu fazer frear o trem, que foi parar em cima da ponte, frente a frente com o caminhão que estava com o avião em cima. Aí com uma porção e gente conseguimos tirar de ré o caminhão para o trem passar. Estamos de volta em Itariri, pela ponte do trem vimos que não dá, vamos outra vez pela estradinha municipal. O rio outra vez, agora estava mais cheio, atravessei o dito a ando, fui num sítio ali perto que me informaram haver um trator. No sítio falei com o seu proprietário, expliquei a situação e com um cabo de aço comprido fomos para o rio com o trator e com o cabo de aço. Atravessei o rio a ando outra vez, levando a ponta do cabo. O trator do outro lado rebocou o caminhão por dentro do rio, com o avião em cima. Dali para a frente a estrada era ruim mas não teve mais obstáculos. Logo chegamos na Rodovia BR-116 e fomos parar em São Paulo sem novidades.

1957 - VENDA DOS DOIS STINSON - O BIMOTOR CASMUNIZ 5-2

Vendi nos dois STINSON e comprei o bimotor CASMUNIZ 5-2 , avião de 5 lugares, dois motores CONTINENTAL de 6 cilindros de 205 HP cada motor, velocidade de cruzeiro 150 milhas. O avião era protótipo, cheio de defeitinhos, os quais eu ia eliminando aos poucos.

Eu me sentia muito seguro voando com ele, dois motores, agora de pane não ia morrer, pensava eu, o sonho do piloto é chegar ao bimotor. Eu tinha realizado o meu sonho, mas em todas as viagens aparecia um problema. Ora era um motor que vibrava, depois era o outro, nunca baixava o trem certo, sempre precisava usar o sistema manual. Muitas viagens, estava começando a Rodovia BR-2, hoje BR-116, muito serviço com os engenheiros do DNER, estava já perto de 500 horas de vôo com ele.

Decolei de São Paulo, Butantã, 3 horas da tarde, tempo ruim, chovia e o teto era baixo, para diminuir o problema de descida em Registro, eu ia no cisca por cima da Serra o mais que pudesse. Assim procedendo, eu diminuía o tempo voando instrumento, tornando mais fácil furar em Registro, que não tem rádio. Usava o radio farol de Iguape, no rumo 240° quando o gônio sintonizado em Iguape aparecesse no través, Registro estaria em baixo, assim era o procedimento de todos os dias. Voando no cisca sobre a Serra, cheguei até um lugarejo que eu conhecia: Juquetibá. Visual não dava mais. Meu nível raspando as árvores era 30, daí para frente a Serra subia, não podia ir mais alto porque ali ainda era tráfego de Congonhas no nível 50. Precisava subir para o nível 40, ficando entre a Serra e o tráfego, atingindo o nível 35. O motor direito vibrava forte; reduzi o mesmo para 1.500 RPM. Com o avião muito pesado com 5 pessoas, duas peças de trator grandes e pesada, tanques de gasolinas cheios. Naquela ocasião o avião não ganhava altura, para trás não dava, tinha deixado tudo fechado, precisei ganhar mais um pouco de altura, não via nada, mas tinha certeza que estava raspando as árvores do alto da Serra. Apelei para o mor bom, mais polegadas, aumentei o regime de rotação, não adiantou nada, o avião não subia. Apelei para o motor ruim para que ele me ajudasse um pouco e vibrou violentamente, enchendo a cabine de fumaça, parecia que tinha pegado fogo, tentei cortá-lo e não consegui. Com aquela vibração cortou o comando da manete e da mistura. Cortei o contato, mesmo assim ele virava e vibrava desesperadamente. No meio dessa bagunça o avião começou a girar em cima do motor morto, pé no fundo, não consegui tirar o avião da curva, cheguei até a pensar que os instrumentos também estavam em pane. Prestei atenção a todos os instrumentos que eram em Double, todos indicam curva para a direita, já estava no nível 30, o tabe direcional era grande e o comando era elétrico, acionei o mesmo, todo para o outro lado para aumentar a área do leme de direção, o pedal ficou duro demais para um só pé, coloquei os dois pés em cima do pedal esquerdo, consegui tirar o avião da curva. O nível agora era menos de 30. Segurei o nariz para cima, voando no pré-estol, ia bater mas eu queria bater devagar, não se via um palmo adiante do pára-brisa. O motor direito continuava girando e vibrando, eu torcia para ele cair fora , o comando da hélice também havia quebrado e a mesma estava no passo mínimo, a carenagem do motor estava aberta, nível 2,5, a Serra tinha #1/3, não sei como ainda não tinha batido. Se eu tirasse o avião do pré-estol a condição de vôo melhorava, mas eu não podia fazer isso, não via nada, esperava bater a qualquer momento. Dividia o tempo rapidamente mantendo os instrumentos mais ou menos certos e procurava ver à frente, puxar o nariz para cima, isto se aparecesse alguma coisa na frente, não estava mais com medo e sim com raiva, tinha acumulado um monte de coisas numa só vez, eu lidava com o avião às brutas, pensando: “Você quer me matar, e eu te mato primeiro”. O nível era agora de 1 ½, estou dentro de uma Serra que tem 900 metros e estou a 450 metros, não bateu ainda porque, pensava eu, a luta era feia, o motor estava a pleno regime, voando no pré-estol, a refrigeração era pouca, os termômetros do óleo e da cabeça do cilindro já estavam na linha vermelha. Naquelas Condições continuei perdendo altura, 300 metros, 600 metros de Serra eu tinha contra mim. O passageiro que estava na frente comigo era o que mais sofria, ele tinha dado baixa da FAB a pouco tempo e tinha conhecimento de tudo o que estava se passando, ele me acompanhava em tudo mas não tinha o que fazer, 200 metros de altura, não entendia mais nada, só milagre estava nos desviando dos morros, me doíam as pernas de tanto fazer força no pedal esquerdo para manter a reta, luta terrível para voar instrumento com avião no pré-estol, 100 metros, eu dava não sei o que para ver na frente aonde ia enfiar a cara, menos de 100 metros, dá um começo de abrir, mais uns segundos de angústia, um burquinho estou sobre um riozinho, afrouxo um pouquinho o manche e o avião perde uma porção de metros preciosos, mas sai embaixo das nuvens.

Reconheço o rio era o São Lourenço, o teto entre mim e o rio era mais ou menos de 20 a 30 metros, os morros em volta estavam todos encobertos, um minuto atrás de mim haviam ficado 900 metros de altura da Serra, o rumo do rio era o caminho de Registro, mas eu tinha para chegar em Registro ainda 20 minutos de vôo, o motor esquerdo não ia agüentar até Registro. A 5 minutos para a esquerda eu tinha a praia de Peruíbe, mas tinha que ganhar altura para ir para a praia, não dava. O avião não voava, estava pendurado no motor esquerdo que já estava todo vermelho. O jeito era aterrar antes que ele desse o grito, mas não havia um pedacinho de terreno que desse. Vou me arrastando para a frente, o tempo já estava melhorando, mas não adiantava nada, não consigo ganhar um metro de altura, chego na barra do São Lourencinho com o Rio São Lourenço, este vem do lado da praia, viro para o lado do São Lourenço, a cidade de Pedro de Toledo na frente, a cidade é muito pequena, não tem uma rua que desse para tentar pousar, uns eucaliptos altos, desvio deles com muita dificuldade, estou a 2 minutos da praia, sigo em frente desviando das árvores, outra cidadezinha, Itariri, passo raspando os telhados, na frente um morro divisor de águas, não tem mais jeito, o motor vai estourar a qualquer momento, uma roça morro acima, está mais alta do que eu, aviso os passageiros que a coisa vai ser lá, peço a eles que assim que tocarmos o chão eles destravem a porta. Tudo certo, peço confirmação, coloco-me na reta da roça, puxo o nariz para cima para chegar, a mesma estava mais alta, não sei porque achei que dava com o trem em baixo, comande o trem, estava muito perto, a roça chegou primeiro do que o trem, o avião bateu no chão com o trem na metade e com o baque arrancou o trem e correu uns 40 ou 50 metros. No fim deu um ameaço de *pilonar* e parou, a porta já estava aberta os passageiros já tinham dado o fora, eu continuava sentado, tinha um galo na cabeça e um extintor na mão. Quando o avião ameaçou *pilonar*, o extintor que estava em cima do porta-malas passou pelos passageiros de trás e veio na minha cabeça. Cocei a cabeça mais uma vez e pulei fora do avião. Um passageiro **Dr. Maranhão**, deu um acesso de alegria nele, me pegou no colo e saiu correndo pelo meio do mato carregando-me, não conseguia me livrar do homem, até que ele bateu com os joelhos num toco e caiu comigo, aí ele se machucou. O avião, se não fosse a besteira que fiz tentando por o trem embaixo, não teria acontecido nada, mas mesmo assim o dano não era grande.

O problema agora era tirar o avião dali, porque não havia nenhuma estrada. Apareceram uns caboclos e ensinaram uma picada que ia sair em Itariri. Os passageiros foram embora, o **Dr. Maranhão** ia mancando por causa do tombo comigo no toco.

Eles iam avisar meu irmão em Registro que eu fiquei, começou a chover logo que escureceu. Entrei na cabine, fechei a porta, tinha mosquito que Deus me livre. Que noite comprida foi essa, não consegui dar um cochilo, tinha passado uma prova de fogo, meu espírito estava abalado, não tinha bati na Serra, mas o avião estava quebrado. Como iria tirá-lo dali, os cigarros estavam acabando, outro problema, eu precisava andar, já que não conseguia dormir, mas andar como se estava chovendo. Era uma escuridão terrível e por ali tinha muitas onças, quando me lembrei disso, travei a porta da cabine e quando clareou o dia apareceu de Registro o meu irmão e uma porção de amigos com ferramentas para desmontar o avião.

A retirada do avião de lá é outra história que depois contarei.

1952 – APARECE PELA 1.^a VEZ A ESQUADRILHA DA FUMAÇA

Aparece pela primeira vez a *Esquadilha da Fumaça* a me fazer concorrência nas festas. Naquele tempo existia um tabu entre pilotos civis e os pilotos militares. O nosso primeiro encontro foi, se não me engano, em Jaboticabal ou Catanduva. Nós éramos inimigos naquele tempo. Estacionamos os aviões.

Eles de um lado do campo com um monte de “puxa-sacos” junto e eu do outro lado também com meus “puxa-saco”. Na hora do vôo geralmente a *Esquadilha* saía primeiro; eles eram fominhas para voar. Voavam sempre na pior hora, às 14 horas, pouca sustentação, turbulência. Eu decolava depois, fazia o BUCKER fala 7 línguas, procurava repetir todas as manobras que eles tinham feito, eu em vôo invertido. Esta situação durou durante muito tempo, até que um dia alguém nos aproximou.

Já estava na *Esquadilha*, hoje o chefe **Coronel Braga** naquele tempo Tenente. Acertamos os relógios, chegamos a uma conclusão que eu nunca ia competir com eles porque eram um grupo, voavam todos juntos e eu era sozinho, mas o meu avião permitia muito mais manobras baixas, por ser muito mais leve e voar no dorso.

Nossa amizade foi aumentando sempre. Agora nas festas que eu participo eles não estão, parece-me que falta meia festa. Acredito que eles também sentem a minha falta nas festas, quando não estou participando com eles. Sendo que para os leigos que assistem tudo aquilo, eles fazem ou que eu faço não passa de uma loucura igual, mas para quem entende sabe perfeitamente que nossos gêneros de acrobacias são diferentes, de modo que a *Esquadilha* e o BUCKER se completam nas festas.

A *Esquadilha* acabou com aquele tabu que existia entre o civil e o militar. Para mim, chego a pensar que a *Esquadilha* tornou a revolução de 1964 mais fácil.

Nunca houve um meio tão fácil de misturar os civis com os militares como a *Esquadilha* faz. As outras armas também fizeram as suas relações públicas.

Depois que a *Esquadilha* apareceu, se o tabu não acabou, falta muito pouquinho pois me sinto feliz quando estou dentro do macacão da *Esquadilha da Fumaça*, porque a *Esquadilha* é o orgulho dos pilotos brasileiros e eu também sou brasileiro.

OUTRA FESTA – AERoclube DE SÃO PAULO

Outra festa no Aeroclube de São Paulo. Decolo, a pista é grande, 29, espero atingir 150 quilômetros por hora de velocidade, viro no dorso baixo em cima da pista, faço 180° em curva de dorso para chegar assim no Aeroclube. A velocidade é grande; empurro o nariz para cima, fazendo chandele em vôo invertido, desviro, estou em cima da pista 29 outra vez, fazendo curva de grande inclinação no dorso, passo raspando o chão em frente da festa, desviro ascendente, circulo um pouco para ganhar altura, 350 metros, bem em cima da festa reduzo o motor, seguro o BUCKER na horizontal para perder a velocidade, quase no estol levo o manche para a frente, empurro o manche mais para a frente, o G negativo aparece. Aperto mais o manche para frente, o velocímetro marca 250, 4 ½ G, o cinto se ajeita todo, parece que vai estourar. Estou na horizontal, manete, motor a pleno ronca bonito, estou subindo, um pouco de pé esquerdo para compensar o torque que agora é contrário, alguns momentos que não se tem referencia nenhuma e em seguida o horizonte na frente. O motor dá umas pipocadas na troca da alimentação e firma de novo, altímetro 250 metros, viro no dorso de nariz para baixo, vou fazer outro looping invertido, agora de baixo para cima, o chão está chegando, 250 quilômetros, empurro o manche para frente, o motor a pleno outra vez, o cinto corta a barriga, estou subindo, pé esquerdo, momentos sem referência, horizonte aparece outra vez, circulo um pouco para respirar porque durante o looping invertido é difícil a respiração, 200 metros de altura, acerto a referência que é o povo, reduzo o motor quase no estol, pé no fundo e manche na barriga, uma volta, uma e meia, o chão está pertinho, duas voltas, arredondo, o povo está bem na frente, comando para entrar no dorso bem em frente ao povo, mas o BUCKER sai por conta dele do dorso, o aileron tinha travado comandado e ele queria entrar outra vez no dorso, pé esquerdo quase a fundo, vou “caranguejando” até a pista 29, forço o máximo o manche para o centro para pousar. Ninguém percebeu nada.

Alguém reclamou porque não fiz a tomada em vôo invertido. Guardamos o BUCKER no hangar e fomos verificar o que tinha acontecido, e constatamos que uma nervura quebrada estava atravessada no *guinhol* do aileron

1955 - VENDA STINSON

Havia vendido o STINSON *Voyager* e comprado o STINSON *Reliant* AT-19 de 5 lugares e motor LYCOMING de 300 HP. Essa avião foi um sucesso. Com 1200 horas de vôo, foi aberto o motor para a revisão. Foi preciso dizer que o motor foi aberto por causa das horas voadas, mas o motor não tinha nada. Foi fechado de novo e substituídos somente os anéis de segmentos.

OS BONS ANOS DE 50

Dias em que nada dá certo. Festa no Aeroclube de São Paulo. Eu ia voar com o BUCKER e o **Capitão Vaia**, com o GLOSTER. Decolamos juntos, mas ele ia dar um show em Cumbica primeiro, enquanto isso eu com o BUCKER ficava ali no Aeroclube. Na decolagem já percebi que o BUCKER não estava bom, a bomba de gasolina, o instrumento da mesma, não parava quieto, esta coisa vai parar não demora muito tempo, pensei eu. Ganhei um pouco de altura, virei no dorso, viro 180° de dorso para dar um raso em cima da festa, estou mais ou menos a uns 10 metros de altura, passou algo por baixo de mim e o BUCKER corcoveia todo, desviro, então vi o GLOSTER subindo na vertical, tinha passado por baixo de mim. O negócio tinha virado bagunça, ajeito-me para dar outro raso de dorso, aumento a velocidade porque a bomba está piorando, rente ao chão, de dorso bem em frente ao povo o motor parou. Empurro o nariz para cima desviro fazendo a curva à esquerda a fim de alcançar a pista fazendo 180°, pois vinha paralelo à mesma, com a pista à frente dou pequena *glissada* e pouso. Com a velocidade do pouso entrei para a pista de rolagem com o motor apagado por completo.

Sai a pé lá para a festa, ninguém havia percebido nada. Levei uma bronca do instrutor chefe, que era naquela época o **Simões**, porque eu tinha feito só 5 minutos de acrobacias e o GLOSTER aterrou, o BUCKER deu pane. Só havia 3 pára-quedistas que estavam saltando e havia gente prá chuchu querendo ver a festa e não havia mais nada.

Alguém sugeriu, e se tirar a pane do BUCKER, você voa novamente ? Claro disse eu. O BUCKER já estava no hangar. Então vamos lá tirar a pane. Quando estou dentro do hangar, houve uma batida forte em cima do mesmo, olho rápido para cima e uma chuva de cacos de telhas Eternit me atinge e vejo as pernas do pára-quedista balançando lá em cima do hangar, eu disse para o **Messias** que era o mecânico do BUCKER: suspenda o conserto da pane, hoje eu não quero mais nada. E assim acabou-se a festa

1951 – BONANZA

Verão, tempo dos CBs, à tarde, de São Paulo a Registro, com 2 passageiros a bordo, um deles era o prefeito de Registro. Alto da Serra, nível 5, chuvas locais para a direita e para a esquerda. Sigo um corredor pelo meio das chuvas e no fim do corredor que eu seguia estava preto, aproximo-me do preto, um valente CB, o qual era feio demais. Comentei com os passageiros sobre o CB e disse vou entrar pela chuva aqui pela esquerda, onde está chovendo o CB está se diluindo, pensei eu, entrei pelo aguaceiro, começou a aparecer granizo, entro numa forte ascendente, o variômetro dá uma volta completa, turbulência terrível, reduzo o motor, trem em baixo, mesmo assim o *Bonanza* sobe assustadoramente, atingi o nível 9, cruzei uma porção de aerovias, pensei comigo mesmo, não deve ter ninguém por aqui, dentro dessa coisa, o *Bonanza* entra na recíproca da ascendente e despenca, não em nada que segure, os instrumentos enlouquecem todos, não entendo mais nada, raios passam por dentro do parabrisa, pelo menos tive essa impressão, ofuscou tudo, não via mais o painel, acendi as luzes do painel, melhorou, continuou descendo. Nível 8,7, 6, 5, 4, quando consigo parar de descer, pelos meus cálculos estava nas imediações da Serra dos Itatins, que é nível 5, a gente passa raspando, trem em cima, motor a pleno, procuro subir circulando, não sei de que lado está a Serra, a chuva parou, estou dentro de um buraco preto, o nível é 5, as nuvens negras faziam um paredão até o chão e em volta de mim, eu tinha a impressão de uma enorme cúpula negra.

Uma cidadezinha lá embaixo, reconheci era Pedro de Toledo, no vale da estrada de ferro Santos-Juquiá, dentro daquela cúpula, a ascendência era forte, o *Bonanza* com trem em baixo e o motor reduzido não perdia altura, voava circulando para arranjar um lugar mais claro para fugir daquela armadilha, por baixo tinha que empurrar o nariz para baixo e não queria dar excesso de velocidade, a turbulência era muito forte. Meus passageiros tinham comido em São Paulo uma vasta feijoada, o prefeito tinha tomado umas e outras, já viu, percebo a cúpula está se movendo para o lado norte, minha saída daqui deve ser para o sul que também era o lado do mar, espero a bússola indicar 180°, também era o lado mais claro do paredão de nuvens, trem em cima, acerto o regime do motor, enfrento outra vez, o *Bonanza* pula mais do que um cavalo chucro. Ascendente e descendente, chuva, granizo, a asa do *Bonanza* fazia que nem bunda de azeiteira, o avião era pintado de verde, começou a ficar no alumínio puro, como por encanto tudo passa rapidamente, o mar azul a frente, sol, calor, viro para lá. Lá está a praia, sigo em frente, olhei para trás aonde eu tinha saído, parecia o fim do mundo, aterro em Registro sem novidades, só o *Bonanza* estava de outra cor.

Fiquei sabendo no dia seguinte, através dos jornais, que naquela área de Pedro de Toledo atingida pelo temporal, o vento tirou até trem da linha.

SOROCABA

Era época da Guerra, o exército fazia manobras nas imediações do campo de aviação, a manobra era para adestramento do pessoal com os holofotes de caçar avião no céu, cada holofote daqueles tinha não sei quantos milhões de watts, eram 11 ao todo, cada um tinha uma usina geradora de energia, a luz atingia 15 quilômetros de altura e 60 de distância na horizontal, na primeira noite eu fiquei apreciando aquelas minhocas de luz cruzando o céu em todos os sentidos, na noite seguinte, era para aparecer aviões, que eles iriam interceptar, 11 horas da noite e não tinha aparecido avião nenhum, eu mais alguns amigos do Aeroclube fomos até o QG do acampamento falar com o comandante de manobras, ofereci meus préstimos a ele, em princípio o mesmo relutou, disse-me que a coisa era muito perigosa, poderia haver ofuscamento da minha parte e provocaria um acidente, isso já havia acontecido em outros locais no norte, e o piloto caiu em parafuso até ao chão.

Os amigos que estavam comigo explicaram ao comandante que isso não iria acontecer comigo, ele aceitou a oferta e combinamos que eu não deveria fazer manobras de espécie alguma, porque eles nesse caso ficariam com dúvidas se eu estava tentando fugir ou se estava ofuscado, descontrolado ou caindo, ficou certo que ganharia 500 metros de altura, reto horizontal, daria o sinal com as luzes de navegação, eles me atacariam, fomos pra o hangar, era meia-noite, estava escuro e o avião era um CESSNA 140 do **Celestino**. Junto comigo vai um capitão que fazia parte da manobra, ficando combinado que os holofotes ficariam me atingindo durante 20 minutos.

Decolo, atinjo 500 metros de altura, estabilizo na horizontal, coloco uns óculos que eles tinham me dado para filtrar a luz, os holofotes estão passeando pelo céu, dei o sinal combinado, os 11 faróis me atingiram de uma só vez, a primeira impressão que tive era que o CESSNA ia derreter, ficou todo branco, a hélice era um disco de alumínio polido, pelos óculos que eles me deram entrava luz por todos os lados, parecia luz de solda elétrica, pela localização dos holofotes eu circulava para não sair da área.

Era um quadro negro, via com dificuldade a iluminação da rua que ficava paralela à pista, vou bem longe e faço a tomada comprida, vejo a rua, entre as luzes da rua e a pista tem o hangar.

Dou o devido desconto, reduzo o motor, não se tem a menor noção de altura, começa a aparecer a iluminação do hangar, me ajeto para tocar o chão em frente ao hangar. O capitão dá sinal de vida e pergunta, “Você tem certeza que a pista está aí em baixo ?” Respondo-lhe que sim. O CESSNA trisca as rodas no chão, agora nos três pontos, uso os freios para parar o mais depressa possível.

Missão cumprida. Chega não quero mais.

BELO HORIZONTE – BÜCKER

Festa na base Aeroporto Pampulha, eu tinha autorização para pousar sem rádio na chegada em Belo Horizonte achei de bom senso aterrar primeiro em Carlos Prates, campo do Aeroclube e telefonar para a torre da Pampulha, assim eles saberiam certo da minha hora de chegada e não iria interceder no tráfego comercial, a torre de Pampulha autorizou a minha ida e que fizesse cambalhotas antes de pousar.

De Carlos Prates a Pampulha , 3 minutos de voo, a torre deu luz verde, dei umas viradas, entrei no tráfego em voo de dorso, fiz todo o tráfego em voo invertido, a pista é grande, fiz um voo comprido de dorso rente ao chão antes de desvirar para pouso, desvirei na ponta e aterrei, todos os carros do corpo de bombeiros estavam na pista, eles pensaram que o BUCKER havia enguiçado e não ia mais desvirar, pousando de rodas para cima.

BONANZA

Com três passageiros a bordo, um Sr. comigo na frente e um casal no banco de trás, estando a senhora em adiantado estado de gravidez, entro no tráfego do Campo de Marte, perna do vento para a pista 29, falei com a torre, chamei na perna base, comande o trem embaixo, a bandeira indicava o trem embaixo e a luz verde idem, idem, mas o trem durante a abertura tinha feito um barulho anormal, na reta final pedi a torre informação sobre meu trem de pouso, já embaixo, a torre disse arremeta que uma roda não desceu, arremeti, chequei, tudo indicava trem embaixo, perguntei a torre qual das rodas não havia saído, a torre me respondeu que era a roda direita que estava para dentro, voando circulando o Campo de Marte, a torre sugeriu que eu recolhesse, caso fosse possível todo o trem e que pousasse de barriga, visto que eles já haviam providenciado o corpo de bombeiro, respondi à torre que eu tinha gasolina para voar 3 horas e que o avião era meu, que ia resolver o que tinha de fazer, pedi permissão para desligar o rádio, porque não ia ter tempo para falar.

Desliguei-o então, lá em baixo era uma verdadeira festa, corpo de bombeiro, ambulância, um bando de pilotos, quanto mais tempo eu ficava lá em cima mais gente ajuntava para ver o show, aterrar de barriga.

Pensei comigo mesmo se não conseguir baixar a roda, volto para Registro e vou pousar lá, essa festa vai ficar entalada na garganta dessa turma.

Resolvido que ia consertar o trem em vôo, primeiro preciso que o passageiro que está na frente junto comigo passe para o banco de trás, os comandos do trem ficam localizados debaixo, os três passageiros atrás, mais o porta mala cheio, o CG do *Bonanza* atrasou muito, o avião voava como canoa no mar bravo, um problema sério foi tirar a almofada, a mesma era presa com 4 parafusos 5/16 e eu na tinha chave, a única ferramenta a bordo era uma chave de fenda, tirei as almofadas quebrando o suporte na base da fadiga, isto levou tempo, com o *Bonanza* voando daquele jeito que parecia montanha russa a passageira começou a enjoar, com três atrás, a situação entre eles era horrível, a mulher tapou a boca para não vomitar e a coisa veio violenta, saiu pelo vão dos dedos, pulverizou todos e a cabine do avião, a parte que me tocou limpei com o lenço e continuei o serviço.

O banco já estava solto, eu precisava colocar ele para trás e em cima dos três, a situação deles ia piorar mais ainda com a almofada em cima, o CG foi mais atrás ainda, sem o banco eu estava vendo todo o sistema de comando do trem, inclusive a pane que era uma barra que trabalha na compressão quando solicitada para o trem em baixo a mesma tinha flambado e estava encostada na longarina da asa, é preciso dizer que sem o banco eu não via mais nada na frente, voava instrumentos, uma vez ou outra levantava dentro do avião para ver por onde andava, os três passageiros fizeram um show de vomitação, eu não conseguia voar instrumento e consertar o trem ao mesmo tempo.

Ajeitei a almofada para que o terceiro passageiro pudesse me ajudar, virei o comando para a direita e expliquei ao passageiro como segurar o avião nivelado, foi preciso um pouquinho de duplo para ele entender, quando achei que ele já estava solo aí ataquei o serviço, a chave de fenda entre a longarina e a barra torta, forcei e a chave quebrou, bati a mão em alguma coisa, sangrou, fiquei com raiva, a chave era grande sobrou um pedaço, enfiei no mesmo lugar, agora forcei com o pé, percebi que tinha destravado a roda, mas a mesma não descia porque estava em cima da carenagem, aquela carenagem que fecha o buraco da roda, me sentia meio vitorioso agora quebro o comando da carenagem e a roda sai.

Levantei-me para ver como o aluno improvisado ia e por onde andava, acendi um cigarro pilotei um pouco trazendo o avião mais perto do Campo de Marte e para o aluno descansar um pouco também, então comecei a pensar , esta carenagem abre e fecha, tinha duas rodas embaixo, a roda esquerda e a bequilha, se eu comandar o trem para recolher, a carenagem vai abrir e a roda saindo quando a carenagem estava a 90° a roda desceu, comandeí outra vez trem em baixo, as luzes se acenderam, verde e bandeira embaixo, a roda direita eu via ela, tinha travado no ponto morto, balancei o avião para ter certeza que ela estava travada.

Coloquei de novo o banco no lugar, o passageiro veio para frente, ligo o rádio, aproximo-me do tráfego e chamo a torre, Papa Tango Alfa Hotel Eco. Com o trem embaixo pronto para aterrar, a torre pediu-me para dar um rasante em cima dos bombeiros para que eles vissem o trem, dei, mas ninguém viu nada, a torre pediu outra vez que desse outro raso, mas agora por sobre a torre, e novamente eles também não viram nada, a torre autoriza o pouso, aterro bem no meio dos bombeiros, sem novidade, faço o táxi, vou para o hangar, coloco o *Bonanza* no macaco, trocamos a barra quebrada e desengripamos o rolamento causador da pane. De uma coisa eu tenho certeza, muita gente no Campo de Marte está com um ossinho atravessado na garganta, como foi que ele conseguiu fazer o trem descer.

COMPRANDO E VENDENDO AVIÕES

E a vida continua, tínhamos vendido o *Voyager*, no seu lugar era um *Paulistinha*, vendi os restos mortais do *Bonanza*, comprei outro *Voyager*, a linha não podia parar, era o pão de cada dia, foi duro acostumar outra vez com o STINSON. Mas o avião estava bom, o motor zero, bem equipado, só não tinha radio gônio, mas tinha uma antena direcional muito boa.

Uma tarde, um frete urgente para São Paulo, ia chegar pelos meus cálculos com o STINSON no Butantã no lusco fusco e decolei. O tempo era ruim no alto da Serra o tempo piora, sintonizo Congonhas no radio, está fechado instrumento, continuo na escuta do controle. Está uma confusão de aviões na prateleira esperando abrir instrumento, eu vou indo aproximando de São Paulo sempre na escuta. Em um dos aviões da prateleira estava o Dr. **Getúlio**, fiquei sabendo pela conversa do controle, o qual só ficava na escuta, eu não podia falar, era monomotor e era clandestino no meio daquela bagunça, tinha avião no nível 5 e eu estava no nível 4 e meio.

Com minha anteninha direcional vinha aprobeado na *Rádio Gazeta*, estava escurecendo não se via nada, chovia miudinho, meu rádio na *Gazeta* silencia, estou bloqueando, alguns segundos o radio entra de novo, estou passando para o lado de lá da estação, estou certinho atravessando a reta final de Congonhas giro 180° e desço para o nível 4. Congonhas continua fechado, melhor assim porque não tem ninguém na reta final que eu estou ocupando, procuro um buraco para furar, fico girando sempre preso com o rádio um pouco no Controle de Congonhas um pouco na *Radio Gazeta* para não sair da área. O Butantã estava ali em baixo, mas não se via nada. Escuto o Controle, Congonhas abre IFR, eu deveria estar na reta final, forço a descida para 3,5, estou voando mais baixo do que os morros, aparece um claro forte nas nuvens, forço mais para baixo, nível 3, altura dos prédio do Sumaré. Giro no local do claro nas nuvens, vi uma linha de faróis tinha uma regular altura sobre eles, desço mais um pouco e saio embaixo. Estou rasante sobre os faróis, circulo apertado para reconhecer, era a pista do *Jóquei Clube*, tinha corrida, por isso os faróis estavam acesos. Passei rasante sobre as casas dali até o Butantã que era pertinho, aterrei sem novidades. Depois do pouso começou a passar aviões que estavam na prateleira, a reta final de Congonhas era bem em cima da pista do Butantã.

1954 – REGISTRO

Saída de São Paulo às 10 horas da manhã, com 2 passageiros, um japonês e outro um advogado. O nome do japonês só poderia dar azar, chamava-se **Kagado**. O japonês estava doente, numa lona que dava dó. Tudo checado e sem novidade, ataco todo o motor, decolagem normal, comando o trem em cima, enquanto o trem estava subindo acerto o passo da hélice e as polegadas, 22, quando o trem acabou de guardar, o motor deu um valentíssimo tranco e parou de vez, eu deveria estar no máximo uns 20 metros de altura. Pra trás nunca, na frente era o Rio Ribeira, se for no rio o japonês morre afogado. Em cima do barranco do rio, uma rocinha, vou nela. A roça é muito pequena, na frente umas árvores bem grossas, a velocidade é grande mas não tenho mais o que fazer a não ser apertar o avião no chão da roça para não bater nas árvores na frente e a roça era cheia de tocos. O *Bonanza* tocou o chão, a asa direita bateu num toco o nariz virou para a esquerda, outro toco pega o centro da fuselagem rasgando a mesma até a cauda. O avião parou, saltou fora o passageiro que estava do meu lado, saltei também, gritei para o japonês sair daí, que vai pegar fogo. Até o japonês vencer a inércia e sir foi duro, ninguém fez nada, não tivemos nenhum arranha. Estou até contemplando aquele quadro triste. O *Bonanza* praticamente liquidado. Escuto um barulho, olho de onde vem, um carro vem pelo meio do mato é o meu carro, não havia estrada vinha pelo meio do mato tendo entalado nas árvores, corri lá, era minha filha **Wilma**, que de casa estava apreciando a decolagem e escutou quando o motor do *Bonanza* parou. Ela não sabia guiar nunca tinha guiado o MERCURI, mas não teve dúvidas, viu quando o *Bonanza* sumiu no mato, sabia que podia ser coisa grave, Passado o susto fui verificar o que tinha acontecido com o motor, tinha partido uma biela e a mesma entrou dentro do Carter com o pistão, o motor não se aproveitou nada, tinha quebrado tudo.

Avisei a 4ª Zona Aérea para fazer o inquérito, no dia seguinte aparece um avião militar BT-15, aterriza, desce o tenente tinha ares de importante, pareceu-me muito mais importante do que o Ministro da Aeronáutica. Com aquela importância toda, fomos até o *Bonanza* lá no mato. Tirou fotografias de todos os lados, mediu, esticou, encolheu, Acabado tosa aquela coisa, que era muito mais fácil ele ter perguntado como foi, do que ter feito toda aquela baboseira, que não levaria a resultado nenhum, ainda não satisfeito do que já tinha feito, sempre com ares de grandeza, importância, voltamos para o hangar, para fazer ficha pessoal. Perguntou-me então quantas horas de voo tive antes do acidente. Peguei a caderneta do avião e mostrei a ele 5 horas e 40 minutos, ele anotou na ficha, quantas horas de voo 30 dias antes, consulto a caderneta de novo, 176 horas, ele parou de escrever por alguns instantes e depois anotou na ficha as horas dos trinta dias, quantas horas no tipo de aeronave, 2.520, ele não escreveu mais e pela primeira vez me chama de Senhor. Então quantas horas totais o Senhor tem, respondo a ele que estou pertinho das 20.000, vinte mil horas, bem voadas. A essa altura, ele desceu do pedestal, não era mais o Ministro da Aeronáutica, conversamos, ele associou o meu nome às acrobacias, já tinha visto eu voar o BUCKER. Agora era eu o Ministro, ele me entregou todas aquelas papeladas e disse, faça do jeito que o Senhor quiser e depois leve lá na 4ª Zona.

1953 - BONANZA - BUTANTÃ

Ano de 1953, *Bonanza*, Campo do Butantã, cabeceira da pista. Estou checando para decolar. Tem um burro na pista perto de mim. Coloco o avião na reta para a decolagem, no momento que ataquei o motor chega um cara e toca o burro com uma pedrada. O bicho desembesta para o lado do avião, não deu mais tempo para nada, a hélice cortou o mesmo pelo meio, arrancou uma pá da hélice, o motor ainda girou com uma pá só na hélice, deu uma valente vibração, quebrando o berço do motor, houve um princípio de incêndio, que apaguei com o extintor de bordo, depois fiquei sabendo que o burro era cego, o dono do mesmo, era mais burro do que o próprio burro, queria q1ue eu pagasse o burro, foi uma milonga comprida, só sei que fiquei bastante aborrecido.

De novo para o Rio de Janeiro, só que dessa vez com uma camionete FORDISON, comprei toda a frente nova, nariz, berço que é tudo junto no *Bonanza*, outra hélice, arranjei um sargento da FAB especialista em rebitagem, 10 dias depois estava outra vez voando com o bicho.

CAMPO DE MARTE – BONANZA

Campo de Marte com o *Bonanza*, no táxi da pista para o outro lado tinha uma passagem muito precária, cheia de buracos, num deles a *triquilha* deu um estalo, parei o motor, verifiquei a parte de cima da perna, estava partida, não caiu de sorte. Era aquela parte de alumínio fundido, procurei para comprar uma nova, ali em Marte e ninguém tinha, só encontraria a peça no Rio de Janeiro. Arranji arame de freio, enrolei várias voltas na parte quebrada, não dava para suportar o peso, mas podia recolher o trem e baixar sem perigo, procurei dois caronas que quisessem ir ao Rio de Janeiro com a condição de na decolagem e na aterragem fossem dentro da fuselagem para o *Bonanza* operar como um avião comercial. Dois candidatos apareceram, meu irmão **Bertelinho** e outro manicaca, **Ignácio Pupo**. Entre o porta malas e a fuselagem o *Bonanza* tem uma tampa aparafusada, tiramos a mesma, sentei no posto de pilotagem e os dois caras entraram na fuselagem. Pedi a eles para que fossem lá para trás dentro da fuselagem até achar o ponto de equilíbrio, então que marcassem bem o ponto em que estavam, porque durante o vôo até o Rio de Janeiro eles iriam sair de lá e vir para dentro da cabine, mas na aterragem no Rio eles deveriam voltar lá no mesmo lugar, tudo certo e checado, saí no táxi para a cabeceira da pista, conseguia equilibrar o *Bonanza* com o profundor para não bater a cauda no chão, fiz o plano pelo rádio e decolei rumo Rio de Janeiro. O *Bonanza* largou o chão, o vôo era meio esquisito por causa do CG que estava muito atrasado. Gritei para os caras, “para a frente”, apareceram os dois meio apavorados, “que foi” disse eu, “a coisa lá é feia, a gente não sabe o que está acontecendo”. Dia limpo, sol, céu azul, 1 hora e 30 minutos de vôo até o Rio, Manguinhos, no tráfego os dois voltaram para trás, eu pedi a eles que só chegassem no lugar certo do equilíbrio quando eu mandasse, que deveria ser no fim da reta final, um só lá no fundo, a pista aproxima, o outro também, aterrei equilibrando o *Bonanza* com o profundor, sem que a cauda ou a roda da frente tocasse o chão, rolo para perto do hangar **Carnaciali**, os pilotos que estavam por ali ficaram meio intrigados como o *Bonanza* tinha chegado até ali sem ter tocado a roda da frente no chão. Lá só tinha o trem da frente completo, comprei o mesmo e 30 minutos depois estávamos os três dentro da cabine de volta para São Paulo.

CHEGANDO EM SÃO PAULO

Chegando em São Paulo, uma das vezes, dois caras que estavam com um *Bonanza*, queriam saber do tempo para o lado do sul, precisavam ir a Florianópolis, eu disse-lhes que o tempo estava ruim, que para transpor a Serra precisavam voar por instrumento, perguntaram-me se eu ia voltar para o sul, eu lhes disse que sim, iria só abastecer e decolaria para Paranaguá. Disseram-me, nós vamos juntos, eu quis explicar a eles os macetes, como eu ia proceder, eles disseram, não queremos macetes nenhum, aonde você for vamos atrás, eu tentei explicar a eles que nós íamos voar instrumento, como eles iriam juntos, disseram-me que tinham voado muito na guerra e voavam na ala do líder instrumento e que era capitão da FAB e tinham dado baixa.

Pensei comigo mesmo, hoje encontrei um bem mais louco do que eu, eram dois, o co-piloto dele não estava bem de acordo com as idéias, fomos para a cabeceira da pista o rádio deles não funcionava, naquele tempo se fazia o plano de vôo pelo rádio, fiz o meu e o deles, decolamos quase em grupo, como eu tinha eles junto ia atravessar a Serra o mais rápido possível, rumo 210° até atrás da represa de Santo Amaro, depois rumo 180°, é Santos no rádio de través, com 11 minutos de vôo no rumo 180°, é Santos no gônio no través, estava em cima da praia entre Itanhaém e Peruíbe com certeza absoluta, mas durante o vôo entre a cidade e a represa os dois vinham discutindo dentro do *Bonanza*. Eu percebia pelos gestos e eles voavam colados comigo, quando começou o mau tempo eu vi a barriga do *Bonanza* deles, fez 180°, fiz também e fui atrás deles, encostei neles e fiz eles entenderem que iria fazer outro caminho, o outro caminho era ir por cima da Serra do Cisca até Juquetiba e ali começa o rio Juquiá. Entrar no vale do rio e ir descendo, mais o vale do rio Juquiá é uma grota dentro da serra, dentro de poucos minutos a gente fica com um barranco de 500 metros de altura dos dois lados o rio é estreito e sinuoso não se pode nem pensar em pane, vou descendo eles na minha ala um pouco atrás, não cabe dois aviões juntos no vale, o teto desce mais que o rio, numa curva forte do rio me perco, não vejo mais a água, virar não dá, estamos no fundo da grota, não posso perder um segundo, ataco o motor, reduzi o passo da hélice e puxo o nariz ao máximo para cima procurando manterá reta do rio pelos instrumentos, dou uma olhada rápida dos lados para ver se eles estavam junto, não vejo, sai no topo a 1500 metros, estou sozinho, faço 360°, nada, não vi ninguém, sintonizo o rádio farol de Iguape, giro até o gônio marcar zero, a bússola indica 200°, sigo o rumo, 12 minutos, o gônio bloqueia, Iguape rumo 180°, desço até tomar contato com a água, giro rumo norte. Iguape na frente, aterro, perguntei se tinham visto outro avião, negativo, esperei uma porção de tempo nada, decolei, fui fazer a minha viagem, a tarde estava outra vez em São Paulo, eles não estavam, não tinham voltado, nunca mais eu soube deles.

MEU IRMÃO E O LUSCOMBE

Ele era pequeno decolava mal, vendemos então o LUSCOMBE e compramos o STINSON *Voyager* com motor CONTINENTAL o mesmo motor do *Bonanza*, uma viagem meu irmão saiu na frente para São Paulo, o teto era baixo falei para ele ir no topo, ele tinha complexo para esse tipo de voo, dizia ele, sair lá em cima é fácil, o duro é sair de cima, decolei 15 minutos atrás dele, tudo fechado. Aquele mundo branco que não tinha fim, pensei no meu irmão, deve estar apavorado por aí fora, vou me aproximando de São Paulo, A Serra da Cantareira e o Morro do Jaraguá, estou por cima do nevoeiro, vasculho o horizonte a procura do meu irmão, lá longe vejo o STINSON virando, faço pontaria nele para chegar o mais depressa possível. Eu já estava prevendo que ele ficaria apavorado, encosto bem pertinho, quando ele me viu a cara dele se transformou, fiz sinal para que me seguisse, reduzi um pouco o *Bonanza*, ele grudou na minha ala atravessamos a Serra e aterramos em Jundiaí, mas eu não ia tentar altas coisas com ele pendurado na minha ala.

VOANDO SOBRE AS NUVENS

Morava em Iguape e fazia linha regular para São Paulo, mas o forte mesmo de passageiro era em Registro que não tinha pista. Fui falar com o prefeito de Registro para fazer um Campo.

O prefeito não tomou conhecimento, ele não queria envolver-se com essas coisa perigosas, que era o avião. Então apelei para o engenheiro do DER, Dr. **Durvalino Vieira**, que era manicaca do Aeroclube de Itapetininga, fez a pista em registro, mudei com toda a tripulação para Registro, naquele tempo gastava-se de 8 a 10 horas de carro de Registro para São Paulo, com o *Bonanza* apenas 40 minutos. Mas o mau tempo era contínuo, se em Registro estava aberto a Serra estava fechada, mas não tinha importância, o *Bonanza* estava bem equipado e com dois rádios e a VARIG tinha instalado rádios-faróis em Iguape.

Houve época que eu fazia até cinco viagens por dia para São Paulo, a região toda não tinha médicos e muito menos hospital, era viagem com gente acidentada, doente, todos os dias.

O primeiro dia do ano de 1952, tínhamos feito uma farra brava eu e meu irmão e alguns amigos, eu tinha bebido até perder a consciência, levaram-me para casa, meus transportadores deviam estar como eu, porque largaram-me na escada da entrada de minha casa e deram o fora, minha mulher não escutou ou fez que não escutou, dormi ali mesmo e de madrugada acordei com um monte de japoneses em volta de mim, um trator tinha virado em cima de um deles e precisava ir urgente para São Paulo, estava chovendo eu estava todo molhado. No lugar em que eu tinha dormido chovia e tinha um gosto de corre-mão de pensão na boca, entro para dentro de casa cambaleando, estava ainda bêbado, troquei a roupa, tomei café e fomos para o campo. Com a ajuda dos japoneses, tiramos o *Bonanza* para fora do hangar, colocamos o acidentado no banco traseiro e mais um na frente, tudo que era preciso fazer, eu pensava duas ou três vezes, coloquei o motor em movimento, esperei aquecer, fazia uma confusão danada com os instrumentos, a chuva continuava, o campo estava alagado, o motor aqueceu, chequei tudo fora da seqüência, ajeitei-me na reta da pista, ataquei o motor era água que espirrava por todos os lados, decolei, trem em cima, acerto o passo da hélice, motor regime.

Chovia mas o teto era alto, eu sabia que não devia entrar instrumento porque não ia dar cota, estava muito grogue e com sono, derivei para a direita para ir pela praia, não entraria instrumento em hipótese alguma. Caso não chegasse a São Paulo iria para Santos. No vale entre a serra de Juréa e Itatins tem uns 20 quilômetros de largura, eu precisei caprichar na pontaria para acertar o meio, saindo em Peruíbe a Serra estava toda aberta, rumo 30°, São Paulo a frente, falei com a torre e a mesma pedia confirmação se eu era piloto. Deve ter estranhado a minha voz, ainda estava bêbado. Aterrei, providenciei um táxi para os caras, entrei no *Bonanza* fechei a porta, deitei no banco traseiro e dormi gostoso até o meio-dia, acordei, fui no bar e tomei três ou quatro água tônica, decolei, fui embora para casa curtir o resto da ressaca.

VIAGEM DE IGUAPE

Saí de Iguape na parte da tarde para São Paulo, Butantã, comum passageiro importante do Palácio do Governo, ele só iria até ao Palácio levar algum recado e regressaria em seguida para Iguape.

Eu disse a ele que no máximo, para a decolagem, seria às 17 horas e às 17 horas o cara nada, 17,30 horas nada, resolvi guardar o *Bonanza* no hangar. Pego a turma do Campo e digo vamos comer uma pizza, estava também junto o meu irmão, escureceu, já estávamos numa camionete do **Renatão** quando chega o dito cujo. Eu lhe disse agora não, mas ele apelou por tudo, convenceu-me, tiramos o Bonanza do hangar, completei os tanques de gasolina, meu irmão foi com a camionete lá no fim da pista, ficou de ré só para marcar a reta de decolagem, o tempo não era bom e a noite escura, não tinha lua nem estrelas, vou para a cabeceira da pista, vejo a luz traseira da camionete lá na outra cabeceira, checo tudo, inclusive os faróis, tudo em ordem, decolo, rumo 210°, 100 metros de altura em relação ao campo, não veio mais nada só sei que estou dentro de nuvens pelo reflexo das luzes de navegação, quando as luzes não refletem é porque sai das nuvens, tenho que voar 10 minutos no rumo 210° que me levaria até atrás da represa de Santo Amaro e passando à direita de Congonhas e depois dos 10 minutos rumo 180° para ficar a 90° com o mar no rumo 180/, eu deveria voar mais 11 minutos e esperar o gônio acusar Santos no través, eu tinha feito a travessia da Serra a 1300 metros para não interceder com tráfego de Congonhas.

Santos no través indica o gônio a 20 minutos desde a decolagem, começo a descer, está tudo fechado uma garoa fina, fui descendo 300 metros, não vejo nada, as luzes de navegação refletem as nas nuvens, desço até 100 metros não vejo nada, tudo escuro como quadro negro, não arrisco a descer mais, subo outra vez com a proa 180°, 1500 metros rumo 250° que é mais ou menos paralelo à praia, 20 minutos, rumo 360°, calculei que deveria estar bem dentro do mar, reduzo o motor e começo a perder altura, 1200, 1000, 600 metros, a luz não reflete mais, mas é sinal que não tem mais nuvens, começo a prestar atenção para a frente, vejo uma faixa mais clara que o negro da noite, pensei é pode ser a praia, vou me aproximando e confirmo, é a praia logo na frente, umas luzes, só podem ser Iguape, e era mesmo, passei sobre a cidade, agora restava um problema. A pista tinha uma vala bem no meio que estavam drenando, eu tinha que aterrar antes, ou depois da vala, uma escuridão que não se via nada, faço a tomada em relação às luzes da cidade, trem embaixo, quando eu acho que a pista deveria estar na frente acendo os faróis, e com os faróis acessos não vejo mais as luzes da cidade, o foco dos faróis estão em cima do mato, largam o mato é água, aí a pista ficou para trás, arremeto, novo circuito e tudo se repete novamente. Eu tinha que achar a pista e pular a vala para aterrar, cada tentativa que fazia começava em lugar diferente, mas nada da pista aparecer, eu disse para o passageiro, vou fazer a última tentativa, e se não achar a pista volto para São Paulo, ele me respondeu, com a voz meio quadrada, faça o que você quiser, voltar para São Paulo era muito fácil, era só subir 1500 metros de altura, 40 minutos, bloquear Congonhas e descer na pista iluminada, ia ser preso na certa mas não quebrava a cara nem o avião.

Última tentativa, vou mais longe, acendo os faróis, os mesmos iluminam o mato, começo a fazer uma espécie de coordenação e os faróis vem passando sobre o mato, de repente a pista aparece a uns 30° à direita, viro os faróis e os mesmos iluminam a pista e o vértice com a vala, empurro o *Bonanza* no chão, agora já com os faróis iluminando o resto da pista, essa coisa só para avião triciclo, quando estava voando vi ali perto da pista um caminhão que deveria estar carregando algo, pensei, esse cara bem que poderia ir até a pista e com os faróis do caminhão demarcaria, mas não foi e depois de aterrado fui falar com o cara do caminhão, ele me respondeu que pensou que eu estava brincando, por esse motivo que não foi.

CANANÉIA

Cananéia me solicita. Uma senhora precisava ser transportada urgente para Santos, o tempo estava ruim, cheguei em Cananéia com dificuldade, aterro com bastante água na pista.

A pista é de areia fina e com chuva vira uma papa. Enquanto providenciavam o transporte da senhora para o *Bonanza*, o tempo piora, flocos de nuvens estão colados nos arbustos do mangue, a pista estava encharcada cada vez mais, dou a entender que não quero decolar, a família implora para que eu decolasse, senão a senhora ia morrer, estava entre a cruz e a espada, o problema era a decolagem, com o tempo eu ia me arranjar.

Escolho um acompanhante o mais leve possível e a senhora doente, tomo bem a cabeceira da pista, ataco o motor. Era um dilúvio de água que espirrava por todos os lados. O *Bonanza* sai nos três pontos, com a cigarra gritando, alívio o nariz, guardo o trem, o teto é de 5 a 10 metros de altura, viro logo em direção à praia, alcanço a praia e é preciso voar em cima da arrebentação das ondas, que é o lugar mais visível. Olho o relógio, são 10 horas, é hora dos aviões que fazem Santos – Paranaguá e vice-versa com amostras de café, todos vêm, nesses casos, sobre a arrebentação. Vou dar o fora daqui já, fiz a curva para a esquerda, quando ergui a asa, passou um por baixo e outro por cima, mais um, mais outro, sei lá quantos eram, não consegui conhecer os aviões que tinham passado, uma porção deles, numa velocidade tremenda, acho que eles não me viram, não sabia se voltava ou prosseguia viagem, era a mesma coisa, fui em frente e com muito sacrifício cheguei a Santos. Pouso e então perguntam-me se havia encontrado a esquadrilha de P-47, engoli em seco, as pernas amoleceram, eu disse, não vi não, quantos eram perguntei, eram 14 P-47 que iam para Porto Alegre. Depois disso fiquei sabendo que um deles não chegou, bateu entre Paranaguá e São Francisco.

Eu havia passado no meio de 14 P-47 penerado. A senhora foi para o hospital e sarou.

SOROCABA

Sorocaba, que tantas alegrias me deu, mas também tristezas. Sorocaba nos meus tempos foi um dos Aeroclubes mais movimentados do Brasil.

Entretanto, Sorocaba quis me dar o maior prêmio. Depois da festa do Aeroclube de São Paulo, ganhei uma suspensão dos serviços porque havia faltado uma semana de instrução. Mas não tem nada não, eu tenho muita facilidade de esquecer as coisas ruins, somente lembro-me das coisas boas que desfrutei por essas bandas, o que aconteceu foi coisa de uma meia dúzia de pessoas e não desse povo sorocabano amigo que vive dentro do meu coração.

CASMUNIZ 5-2

História da Construção Aeronáutica no Brasil

Roberto Pereira de Andrade
Antônio Ermete Piochi

Capítulo 14

Novos Monomotores e Bimotores

Foi em fins de 1951 que o eng. **Willibald Weber** – “**Willi**” **Weber** para os amigos – começou a desenhar seu bimotor. “**Willi**” nasceu na Áustria, na cidade de Wiener Neustadt, em 1925 e tirou o brevê de piloto de planador em 1940. Naquele mesmo ano empregou-se na fábrica de aviões que a indústria alemã MESSERSCHMITT tinha construído em sua cidade natal.

Trabalhou ali até 1944. Em 1949 veio para o Brasil, empregando-se na firma CASSIO MUNIZ, de São Paulo, que desde 1948 representava e fazia a manutenção dos aviões CESSNA no Brasil.

E foi na CASSIO MUNIZ que **Willi Weber** decidiu construir um avião bimotor executivo. Para desenhá-lo ele se baseou na estrutura simples e funcional dos pequenos bimotores checos “AERO 45”. A CASSIO MUNIZ havia vendido alguns aparelhos daquele tipo no Brasil e, de tempos em tempos, chegava um deles para manutenção.

Trabalhando nas horas de folga **Weber** desenhou seu bimotor todo metálico. Foi igualmente **Weber** quem batizou o aparelho: CASMUNIZ pela abreviatura da empresa e “5” pela capacidade – cinco pessoas – enquanto o “2” indicava o número de motores.

Da Teoria à Prática

Inicialmente ele pensou utilizar motores de 148 HP, mas sua escolha final recaiu sobre os CONTINENTAL E-185-11, de seis cilindros, que pesavam 225 Kg e desenvolviam 195 HP.

Em 1952 a diretoria da empresa aprovou a construção do aparelho na sua oficina onde era feita a manutenção dos aviões CESSNA.

O CASMUNIZ 5-2 foi equipado com trem de aterrissagem checoslovaco e hélices metálicas norte-americanas.

Em fins de 1952 ele já estava quase pronto, tendo absorvido o trabalho de cerca de 15 pessoas, entre chapeadores, soldadores, mecânicos, eletricitas, torneiros e arrebitadores da equipe da CASSIO MUNIZ. Também nessa época o projeto foi submetido ao CTA, que enviou o engenheiro **Otávio Ricardo** para orientar os testes de resistência estrutural que comprovaram a qualidade da aeronave.

O Vôo inaugural foi na Base Aérea de Cumbica, em São Paulo, sob o comando do piloto **Caetano Bilotti**, da CASSIO MUNIZ.

Bilotti tinha então 30 anos de idade e mais de 5.000 horas de vôo. Mas apenas 200 horas em bimotores. Entretanto, o vôo inaugural foi um sucesso completo. As únicas deficiências observadas foram a resposta lenta dos profundos e a pouca eficiência dos freios.

Registrado PP-ZPD, o único protótipo do CASMUNIZ 5-2 foi levado ao Campo de Marte para completar seus testes de voo. Essas provas ocuparam a segunda metade de 1953 e o primeiro semestre de 1954, quando **Caetano Bilotti** acumulou mais de 100 horas de voo no aparelho.

Em fins de 1954, finalmente, depois de ter acumulado mais de 200 horas de voo, o bimotor CASMUNIZ 5-2 foi enviado ao *Centro Técnico de Aeronáutica*. Em 1955 recebeu homologação de exemplar.

De posse desse documento a diretoria da CASSIO MUNIZ procurou a diretoria da CESSNA, propondo a instalação no Brasil de uma linha de montagem capaz de fabricar em série os monomotores CESSNA e os bimotores CASMUNIZ 5-2. A proposta foi recusada. Naquela época os norte-americanos já estavam negociando a montagem de seus aviões na Argentina e não julgaram conveniente acionar duas linhas de produção simultâneas na América Latina.

Peixes e Jornais

O CASMUNIZ 5-2 foi então vendido ao eng. **Willi Weber** que saíra da CASSIO MUNIZ e fundara sua própria oficina de manutenção de aeronaves, a OMAREAL, em Botucatu, no Estado de São Paulo (a mesma OMAREAL à qual **José Carlos Neiva** se associou mais tarde, quando mudou para o Estado de São Paulo).

Em 1957 e 1958, Weber voou intensivamente o bimotor que projetar e construíra, chegando até a melhorá-lo, alterando a aerodinâmica do leme e modificando os freios.

Com o encerramento das atividades da OMAREAL, o CASSMUNIZ 5-2 foi vendido como aeronave executiva a uma organização bancária e, depois, ao piloto **Alberto Bertelli**, que passou a utilizá-lo no transporte de peixe fresco entre as cidades de Santos e São Paulo.

Bertelli voou dois anos com o avião CASMUNIZ 5-2 e depois o vendeu a uma empresa de táxi aéreo. O aparelho acidentou-se, foi reparado e voltou a operar, transportando passageiros, principalmente no Norte e Nordeste do país. Na década de 1960 o CASMUNIZ 5-2 acumulou milhares de horas de voo e pertenceu a meia dúzia de diferentes empresas. Levou passageiros, jornais, carga várias, garimpeiros e mala aérea. Caiu, finalmente, em 1968, na Baía de São Marcos, no Estado do Maranhão, quando sofreu uma pane de motor, pouco depois da decolagem.

CASMUNIZ 5-2

Bimotor para o transporte de passageiros (1 piloto + 4 pessoas) e/ou carga. Construção inteiramente metálica, asas baixas, trem de pouso convencional: duas rodas principais com pneus e freios GOODYEAR, recolhendo eletricamente sob a carenagem dos motores. Bequilha traseira fixa.

Motores : 2 CONTINENTAL E-185-11, de seis cilindros e 185 HP de potência.

Hélices : Bi-pás metálicas HARTZELL 12x20-7C.

Comprimento : 8m ; *Envergadura* : 13,30 m ; *Altura* : 3,5 m ;

Peso Vazio : 1280 Kg. ;

Alcance : 1200 Km. ;

Teto Operacional : 6.100 m. ;

Peso Máximo de Decolagem : 1750 Kg. ;

Velocidade de Cruzeiro : 175 Km/h (sic)