

O conteúdo deste arquivo é um resumo de outro, completo e também disponível neste site, aqui selecionando apenas as aventuras, contos e “causos” que de alguma forma envolveram Sorocaba, seus pilotos e/ou o nosso Aeroclube, onde o exímio piloto de aviões Alberto Bertelli voou e teve boa parte de suas atividades aéreas, tendo sido um dos seus instrutores, de voos tradicionais e acrobáticos. Utilizando um biplano Bucker do Aeroclube, na época um dos poucos existentes no Brasil, aqui aprimorou diversas de suas manobras acrobáticas.

Em seus registros os dirigentes do Aeroclube de Sorocaba declaram que; *“Sorocaba e o seu Aeroclube orgulham-se de fazer parte da carreira desse mito da aviação brasileira”*.



Um dos livros do Bertelli e o próprio em foto tradicional.

Seguem os relatos feitos pelo próprio Alberto Bertelli.

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 voo 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 caíam, 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 desviar 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 voo 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 contagiro que estava no

zero, aciona a manete para trás e para a frente e noca 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 voo 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*.

VOO 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 voo noturno era um farol de pilha que cada um tinha, pois a noite era escura e nós íamos em voo 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 pouso 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, voo 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, comandi 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 comandi. 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.

DECOLAGEM DE MADRUGADA

Decolagem de madrugada com 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 voo, 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 voo. 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 voo, 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 voo, aquele branco que não tinha fim, para frente sempre.

Quatro horas de voo, 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 voo no topo do nevoeiro.

Circulo sobre o lugar para me localizar, não tinha rio, estrada de ferro e nem de rodagem, meu copiloto **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. Aterrámos 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 parar em 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 de Sorocaba 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 Itapetinga 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. Mais uma empurrada 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 trem em 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-me, 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, círculo, 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 para-brisa, não adianta nada. Estou subindo 3.000 metros, não tem mais manete, a mistura está um palmo para fora, “neca” 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 voo, 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, “neca”, 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 para-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 e 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 ideia 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 parar 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 voo 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 voo, 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 voo, 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 caçara (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 impressão 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 para-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 *Cessinha* 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 breicar, 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, a vaca não se mexe, a velocidade já era grande o WACO quer voar, aproximado 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.

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 pesqueiro, 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.

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.

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 voo 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 poucas, 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 da pista. Era festa, todo mundo pensou que aquilo fazia parte do programa.

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 éra 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 meio 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.

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 comandi 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 o voo 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 voo 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 voo 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 voo 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 sequência, entrou no tráfego em voo invertido, veio até o chão, desvirou 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.

CELESTINO TEDESCO

Celestino Tedesco compra o avião. **Celestino** era naquele tempo manicaca total, com sacrifício sola o RYAN. Num dos voos 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 voo 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 voo 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 voos 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 voo invertido, aí o manche ficava tão duro que eu não tinha força para empurrar para frente

para subir em voo 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 arreventado, 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 voo invertido estava joia. Depois de um monte de cambalhotas entro na perna do vento em voo invertido, o famoso sistema falhou e o motor parou. Eu devia ter desvirado para o voo normal na hora, mas não, continuei em voo invertido para completar o tráfego. 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 cresce, acabou de desvirar com muita má vontade e caí dentro do campo. Primeira e última tomada de campo em voo 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 arranjasse um meio de eu poder voar, não sei qual deles arranjou 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.

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 ajeito 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.

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.



Transcrição de relato sobre Alberto Bertelli, feito por Luiz Barbosa de Castro, editor da Revista Aerojet.

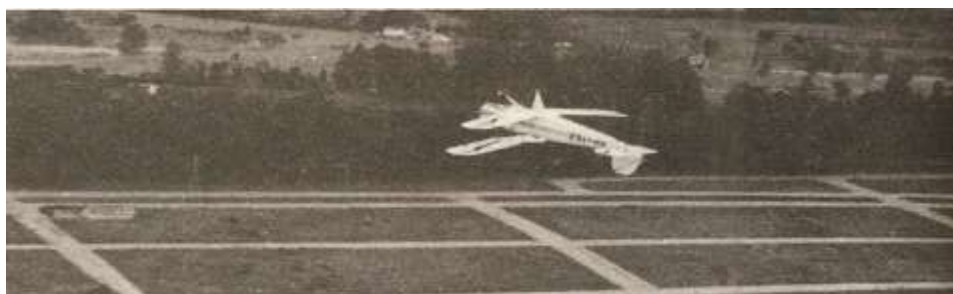
QUEM É O ALBERTO BERTELLI

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



Transcrição de relato sobre Alberto Bertelli, feito em setembro de 1980 pelo Comandante Rolim Adolfo Amaro, piloto e empresário proprietário da TAM.

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 1980

Paulo Dirceu Dias

paulodias@pdias.com.br

Sorocaba – SP