

Paulo Dirceu Dias

PILOTO DE AVIÃO

RECORDAÇÕES

EXÓTICAS E DRAMÁTICAS

QUE ENSINAM

AGRADECIMENTOS

À Cláudia, filha, e à Evelyn, neta, por estimularem e incentivarem a iniciativa desta edição.

Aos companheiros que, de forma direta ou indireta, participaram das ocorrências relatadas, e, por razões diversas, estão mantidos no anonimato.

Alguns postumamente!

FATOS

Voos perfeitos, concluídos de acordo com o planejado, proporcionando satisfação e prazer, não necessitam comentários ou esclarecimentos.

Voos, decisões e procedimentos que geram anormalidades, principalmente aqueles que ensinam *o que não fazer*, devem ser comentados!

É a motivação que originou a criação desta edição.

O AUTOR

Considerações próprias.

Aficionado na conquista de ensinamentos práticos e científicos generalizados, particularmente em astronomia, astrofísica, física quântica e, especialmente, em aviação, por meio de meu site pessoal geralmente me aventuro na ousada tentativa de também transferir aprendizados.

Praticando intensamente minhas atividades, passei por vivências de; empregado, comerciante, dirigente associativo, administrador, piloto civil de aviões para mono e multimotores - comercial, agrícola e instrutor de voos -, instrutor ministrando aulas teóricas para candidatos a pilotos de aviões, e comercialmente para vendedores, além de algumas atividades desportivas - paraquedismo, equitação e outras -, em uma delas - sinuca e snooker - também como dirigente administrativo, palestrante e instrutor de arbitragens em Federações Estaduais e Confederação Nacional.

O permanente exercício de múltiplas atividades simultâneas impediram concluir minhas duas passagens por faculdades de Sorocaba, SP, minha cidade natal, em direito (FADI) e filosofia (UNISO).

Além dos estudos regulares e acadêmicos parciais, nas áreas destacadas minhas principais fontes de conhecimentos são livros diversos (Stephen Hawking, Carlo Rovelli, Richard P. Feynman, Roger Penrose, Roger A. Freedman, Brian Greene, Marcelo Gleiser, Yuval Noah Harari, Mari Ful Faro, Iberê Thenório, Michael Baigent e parceiros, Adam Hart-Davis e parceiros, e outros) e matérias confiáveis na Internet.

Paulo Dirceu Dias

paulodias@pdias.com.br

<https://www.pdias.com.br/>

Sorocaba - SP

VOOS DO AUTOR



É irreversível! Conforme antiga constatação entre pilotos, o primeiro voo contamina profundamente o iniciante, com inquieto e destemido “aero vírus”.

Não há “cura”! Voar se transforma em necessidade, prazer, satisfação e estímulo gratificante. Produz salutar emoção, impondo responsabilidade, respeito, organização e disciplina.

Sempre com enorme prazer, voei diversos aviões mencionados a seguir. Alguns somando significativos tempos de voo, outros, geralmente eventuais, por menor tempo.

Atualmente me resta recordar, lembrar e sentir muita falta, induzindo a listar as aeronaves que marcaram acentuadamente as lembranças dos voos, gerando grande saudosismo.

AVIÕES MAIS VOADOS



Beechcraft B18 Bimotor. Avião da segunda guerra mundial, popularmente conhecido como “**Beech-Bi**”, voado por boa temporada, proporcionando muitas horas no comando em ininterruptos sábados, domingos e feriados, lançando paraquedistas praticantes no Centro Nacional de Paraquedismo de Boituva, SP. A aeronave exibida na imagem é do mesmo tipo. Predominando a cor azul, o “**Beech-Bi**” voado tinha o prefixo “**PT-KXN**”.

Embraer EMB-711 Corisco. Intensamente voado para empresário de Sorocaba, comerciante de madeiras. Para suas compras, sempre grandes, visitava madeireiras de alguns estados brasileiros, e dois países vizinhos. O prefixo da aeronave era “**PT-NME**”.

Embraer EMB 201 Ipanema. Voados alguns em pulverizações agrícolas na região da cidade de Ponta Grossa, PR, principalmente sobre plantações de soja. Diversos outros foram antes voados durante o curso de habilitação como piloto agrícola.



REMINISCÊNCIA – Este é o próprio **Beechcraft B18 Bimotor** – “**BeechBi**” - “**PT-KXN**” -, aeronave da segunda guerra mundial que, por boa temporada, voei no Centro Nacional de Paraquedismo, em Boituva - SP, lançando paraquedistas em ininterruptos sábados, domingos e feriados.

VOADOS EM PERÍODOS ESPECÍFICOS



Piper PA 23 Aztec Bimotor. Voado em São Paulo, capital, **Campo de Marte**, durante curso e “cheque de voo”, obtendo habilitação para comando de multimotores.

Piper PA 18. Alguns deles voados durante o curso de habilitação como piloto agrícola, precedendo os voos com os **Embraer Ipanema**.

VOADOS NO AERoclUBE DE SOROCABA



Neiva P 56. Paulistinha prefixo “**PP-HPO**”, voado enquanto aluno em formação, depois também somando horas para habilitação como piloto comercial e instrutor de voos.

Paulistinha CAP 4. Dois deles, de prefixos “**PP-HBL**” e “**PP-RRE**”, voados enquanto aluno em formação. Depois somando horas para a habilitação como piloto comercial e instrutor de voos.



Cessna 172. Dois deles, prefixos “PT-AYK” e “PT-BVO”, voados enquanto somando horas para habilitação como piloto comercial e instrutor de voos.

Bellanca Citábria – “PT-IRG”. Voado enquanto somando horas para a habilitação como piloto comercial e instrutor de voos.



Embraer EMB 710 – Carioca – “PT-NGS”. Voado enquanto somando horas para habilitação como piloto comercial e instrutor de voos.

Embraer EMB 712 – Tupi – “PT-RNV”. Voado enquanto somando horas para habilitação como piloto comercial e instrutor de voos.

VOADOS EVENTUALMENTE

Foram aeronaves voadas realizando traslados para oficinas de Sorocaba e/ou voando em “duplo comando”, para habilitação no tipo da aeronave.



Beechcraft Bonanza V 35. Voado em duplo comando e em uma navegação.

Piper Arrow PA 28. Voado em duplo comando de voo noturno, no **Aeroporto Viracopos**, em Campinas, SP.

Cessnas 140, 170 e 180. Voados em traslados, para oficinas de Sorocaba.

O “aero vírus” permanece presente, infelizmente em condição de saudosismo.

PILOTO CIVIL DE AVIÃO

RECORDAÇÕES EXÓTICAS E DRAMÁTICAS QUE ENSINAM

ÍNDICE

- 11 - PRÓLOGO
- 12 - O INÍCIO - PARAQUEDISMO
- 13 - PARAQUEDAS RESERVA - COMANDO INCORRETO
- 16 - NOVAS ATIVIDADES - CURSO PARA PILOTO PRIVADO
- 18 - EXEMPLO DO ESTRANHO MÉTODO DE ENSINO DO INSTRUTOR
- 21 - EXEMPLOS COM DRAMÁTICOS ENSINAMENTOS FORÇADOS
- 23 - VOO SOB PONTE FÉRREA - OUTRO EXEMPLO GRAVE
- 25 - NAVEGAÇÃO NO LIMITE
- 27 - VOOS INTERNACIONAIS - INCORRETOS
- 30 - POUSO EM LOCAL PROIBIDO
- 31 - QUASE “VARANDO A PISTA”
- 33 - AVIAÇÃO AGRÍCOLA
- 36 - OS TRABALHOS E A PANE SECA
- 39 - OCORRÊNCIA ATÍPICA E CURIOSA
- 42 - INCIDENTE QUASE FATAL - NO TRÂNSITO
- 44 - NOVO POUSO DE EMERGÊNCIA - QUASE FATAL
- 47 - AERoclUBE DE SOROCABA - RELATOS
- 51 - AERoclUBE - PERSONAGENS HISTORICAMENTE IMPORTANTES
- 52 - AERoclUBE - DIRETORES FUNDADORES - 1942
- 53 - AERoclUBE – TODOS OS EX-PRESIDENTES
- 54 - O AERoclUBE ATUALMENTE
- 55 - A FORÇA DO “QUEM INDICA” PREJUDICANDO
- 57 - SIMPLES CURIOSIDADE

PILOTO CIVIL DE AVIÃO

RECORDAÇÕES EXÓTICAS E DRAMÁTICAS QUE ENSINAM

PRÓLOGO

São lembranças de ocorrências normais interligadas a consequências anormais úteis, estas principalmente, que gravemente sempre ensinam ***o que não deveria ter sido feito!***

Além do tradicional sonho infantil, minha motivação maior com a aviação foi estimulada muitos anos antes da iniciação prática.

Com 18 anos, ainda como empregado, tive um dissabor com dirigente administrativo da empresa em que trabalhava, dele ouvindo palavras inicialmente recebidas como ofensivas, depois como úteis, me levando a autoconscientização, em oportunidade que, entre outras iniciativas, prometi a mim mesmo realizar alguns projetos de vida!

Entre as metas estavam; **ser paraquedista e piloto de avião!**

Das diversas auto promessas, ao longo da vida somente uma, menos importante, não foi realizada!

As demais realizei! Principalmente as duas citadas!

Anos depois, quando as condições profissionais e financeiras finalmente permitiram, procurei o Aeroclube de Sorocaba, minha cidade.

Em mau momento!

Nada existia programado para realização de curso para Piloto Privado, que então descobri ser o *primeiro passo* para iniciar atividades de piloto civil de avião!

Inconformado, me direcionei para outra opção!

Procurei contatos sobre curso de paraquedismo!

O INÍCIO - PARAQUEDISMO

Em Boituva-SP, cidade próxima da minha, que depois se transformou em **Centro Nacional de Paraquedismo**, estava programado início de curso para candidatos à paraquedistas.

Me inscrevi! No final da semana seguinte iniciei o curso.

Várias semanas depois marcaram um domingo para o primeiro salto!

Não compareci! Havia nascido meu filho, segundo dos três.

Duas semanas depois realizei meu primeiro salto, seguido de muitos, continuamente.

Tempos depois o pequeno grupo de amigos paraquedistas decidiu participar de campeonato, que seria realizado em outra cidade.

Para completar a equipe exigida, um colega novato teria que participar!

Na última hora dos preparativos, um dia antes da viagem, constatamos que faltava para ele um cinto de segurança que, com trava metálica, fixa o paraquedas reserva ao corpo, junto a cintura!

Inconformado com a possibilidade de não conseguirmos participar do evento, cedi a ele o meu cinto, prometendo aos demais colegas que eu encontraria uma solução!

Encontrei solução! Errada e inadequada, conforme depois ficou comprovado.

Consegui na minha residência uma forte fita de náilon, na largura necessária.

Para os saltos durante do campeonato, usei-a fixando o meu paraquedas reserva ao corpo, junto à cintura, por meio de nó cego!

Super errado, conforme depois se comprovou!

PARAQUEDAS RESERVA - COMANDO INCORRETO

Nas primeiras horas do domingo, terminada nossa participação no campeonato, em qual, na condição de iniciantes, havíamos desenvolvido atividades satisfatórias, antes da saída para o retorno, ainda no período da manhã, decidimos realizar mais um salto, extra, fora do campeonato.

Assim fizemos!

Na minha saída do avião algum procedimento incorreto, ou inesperada rajada de vento, desestabilizou minha posição para a abertura do paraquedas. É comum acontecer.

Corrigido e estabilizado, comandei a abertura!

Senti *tranco* diferente, estranho!

Ao inspecionar olhando para cima descobri a razão; estava aberto o velame do paraquedas reserva, menor, com sustentação reduzida e sem fendas, recurso direcional, como tinha no principal, então ainda acondicionado na mochila, à costa.

O procedimento padrão seguinte seria desconectar e liberar o velame reserva, voltando à queda livre, para em seguida abrir o principal!

Entendendo que já não havia tempo e altura suficiente para essa operação, optei por completar a descida com o reserva.

Não conseguindo chegar ao alvo, no campo adequado, a descida ocorreu em direção à telhados de casas da proximidade.

Tentando desviar de um telhado, *glissei* fortemente.

Esbarrando no telhado fui levado a posição horizontal de queda, no corredor da casa, batendo acentuadamente a cabeça no muro lateral, danificando o capacete, felizmente forte e de boa qualidade, caindo no corredor sobre o braço esquerdo.

Ao tentar me levantar percebi provável fratura no braço, que realmente aconteceu!

Amigos socorristas logo chegaram e me levaram à pista do evento.

De lá fui até ortopedista local indicado, que concordou em me atender no domingo.

Com radiografias nas mãos ele alertou que eu teria que passar por cirurgia! Aceitei e falei para a realizarmos!

Ele recusou, afirmando que só a realizaria no dia seguinte!

Felizmente! Para minha sorte!

Pouco antes, enquanto me atendia, ele havia recebido telefonema, com diálogo *denunciando* que estava sendo apressado *para churrasco que havia prometido comparecer!*

Essa situação me fez desistir da cirurgia com ele, decidindo procurar ortopedista em Sorocaba, minha cidade!

Sábia decisão, conforme se comprovou!

A imediata surpresa; cientificado da minha decisão, o ortopedista mudou seu diagnóstico! Alegou; “(...) examinando melhor concluí que um engessamento tipo colete solucionará”!

Assim fez! Imobilizou toda a extensão do meu braço esquerdo, preso ao corpo, este também envolvido em parcial colete de gesso.

Retornando à minha cidade assim engessado, no mesmo domingo consegui consulta com ortopedista conhecido e de confiança, que, com as mesmas radiografias que eu havia levado, **discordou do diagnóstico anterior!**

Para confirmar, retirou o gesso anterior, realizou novas radiografias e ratificou seu diagnóstico; ***cirurgia seria desnecessária e inadequada!***

Agravando, afirmou que, se eu tivesse permanecido com o gesso original, a solidificação óssea seria incorreta e me deixaria com grave deficiência nos movimentos do braço.

Com fratura pouco abaixo do ombro, engessou o braço *solto, com peso adicional*, para permanecer tracionando para baixo o osso fraturado!

Funcionou! A correção foi perfeita, conforme antecipadamente prevista.

O que aconteceu, que levou a meu erro no comando do paraquedas?

Ficou comprovada a minha falha, quase fatal; aconteceu por desconsiderar norma de segurança!

A fita de nylon usada, escorregadia, naquele salto, certamente durante a instabilidade na queda livre, teve o nó cego desfeito, permitindo que o paraquedas reserva se movimentasse para cima, com seu comando de abertura posicionado sobre o comando do paraquedas principal!

Ao conseguir a estabilização na posição correta levei a mão ao comando, para abrir normalmente o paraquedas principal.

Sem olhar, procedimento padrão correto, comandi a abertura do reserva, provocando os incidentes sequenciais!

A lição; se eu não tivesse desconsiderado às normas de segurança, e utilizado material correto, nada disso teria acontecido!

Poucos dias depois de retirar o gesso, sentindo o braço como perfeitamente normal, procurei o médico solicitando necessário atestado liberando para reiniciar os saltos no paraquedismo!

Tive recusa incisiva! Proibiu novos saltos por alguns meses! Não consegui o demover da proibição!

O lado útil da proibição; decepcionado, não querendo permanecer *inativo*, decidi voltar a procurar o aeroclube de minha cidade!

A ótima consequência do acontecido.

Tempos depois retornei ao Centro Nacional de Paraquedismo, na mesma Boituva, então **como Piloto Lançador de Paraquedistas**, no comando de um avião **Beechcraft B18 Bimotor**, popularmente identificado como "**Beech-Bi**", de prefixo "**PT-KXN**", aeronave convencional da segunda guerra mundial que, por boa temporada, voei lançando paraquedistas em ininterruptos sábados, domingos e feriados. Foram voos intensamente prazerosos.

NOVAS ATIVIDADES - CURSO PARA PILOTO PRIVADO

Retornando ao aeroclube, desta vez em momento exato, constatei que no final da mesma semana iniciariam novo grupo de alunos, no curso para Piloto Privado.

Me inscrevi! Na manhã do sábado seguinte lá compareci!

Envolvidos por aviões hangarados, em espaço relativamente apertado, dois cavaletes suportando três tábuas comuns, em conjunto próximo da parede lateral do hangar, com retângulo pintado em verde para uso como lousa, formavam a *sala de aulas* do pequeno grupo de inscritos, eu entre eles.

Soubemos; o instrutor que ministraria as aulas teóricas, único no aeroclube, seria o mesmo que também voaria conosco, nas aulas práticas, depois de aprovados no necessário exame de saúde.

Em primeira orientação ele avisou que suas aulas teóricas seriam somente da matéria **Navegação**.

As outras quatro matérias exigidas, **Regulamentos, Teoria de Voo e Aerodinâmica, Conhecimentos Técnicos de Aeronaves e Meteorologia**, teríamos que estudar sozinhos, por meio de livros a adquirir na capital, em local que indicou; a antiga livraria “La Selva”, no Aeroporto de Congonhas. A ótima “Bianchi” ainda não existia.

Assim aconteceu!

No futuro constatei que o estudo solitário, sem orientações de instrutores adequados, serviu para obter a aprovação teórica obrigatória, mas foi enormemente insuficiente e deficiente para conscientizações teóricas nas decisões para realizações de voos e navegações.

Nas aulas práticas o instrutor se revelou polêmico!

Discordando de seus métodos os colegas alunos reclamavam, alegando que as orientações eram *grosseiras e deseducadas*!

Constatei que também se tratava de incorreta impaciência dos amigos alunos, e ausência na compreensão deles sobre os polêmicos métodos do instrutor!

Realmente, o entendimento com o instrutor era incomum!

Habitualmente ele se mostrava terrivelmente impaciente! Para bons entendimentos, necessitava de compreensão das razões e motivos!

Percebi que o instrutor era tecnicamente exigente no resultado das manobras ensinadas, e curiosamente impaciente nas correções e repetições das orientações.

Com o tempo, também percebi que, felizmente, ele era mais exigente com alunos que o entendiam, e correspondiam bem aos seus ensinamentos.

Assim aconteceu comigo, me beneficiando especialmente, conforme o tempo consagrou!

No futuro, em voos com diversificadas situações, constatei que fui privilegiado com as intensas, polêmicas e insistentes exigências dele em todos os detalhes, de todas as manobras.

Quando já avançados no curso prático, uma das reclamações dos alunos era de que ele *exagerava* nas inesperadas simulações de panes!

Foram muitas as situações em que ele tentava *me surpreender*, para simular panes, cada vez mais complicadas!

Foi excelente!

Me condicionou perfeitamente para essas situações, conforme o futuro comprovou, nos casos em que seguramente utilizei os treinamentos, conforme relatarei!

Durante os muitos voos futuros me senti agradecido e agraciado por ter recebido dele exigentes e rígidas instruções práticas.

Foi excelente e gratificante para mim!

EXEMPLO DO ESTRANHO MÉTODO DE ENSINO DO INSTRUTOR

Ultrapassadas com bons resultados as etapas iniciais dos aprendizados, chegamos ao momento de início dos treinamentos para pousos e decolagens.

Com a ótima aeronave Paulistinha, convencional, seguindo as instruções realizei os procedimentos para meu primeiro pouso.

Infelizmente, **este esperto aluno, por conta própria**, quis encontrar solução para calcular a altura na proximidade do solo, no momento do *arredondamento* para realizar pouso em *três pontos*, como queria o instrutor!

A razão da minha preocupação; no Paulistinha é bastante alto o conjunto do motor e sua carenagem de proteção, impedindo a visibilidade à frente quando na superfície e, conseqüentemente, no instante final do pouso, no momento do arredondamento para conseguir os três pontos de toque na pista.

Este aluno *espertinho* decidiu que, espiando pelo canto esquerdo da carenagem, conseguindo ver *um pouquinho* do solo para calcular a altura no arredondamento, conseguiria finalizar pouso eficiente!

Assim fiz na aproximação final!

Erro trágico! O pouso foi horrível! Vários pulos!

Na sequência, idênticos erros aconteceram mais duas vezes!

Após os *terríveis* pulos do terceiro pouso, ouvi sibilante grito, literalmente, vindo do acento traseiro, com um palavrão seguido de *mensagem de ensino!*

Era o instrutor, revoltado com as três trágicas ocorrências!

“(*&#@) Dias! Vou dar um murro em sua cabeça!**

Que (*&#@) você está fazendo?**

Isso não pode acontecer!”

Conseguido o alinhamento da aeronave na pista e acelerando o motor para novamente repetir as operações para novo pouso, decolei e *fiz o tráfego* tentando avaliar meus procedimentos!

Certamente deveria ser a minha *esperta decisão* de tentar observar a proximidade do solo!

Sim, deve ser isso! Modificarei!

Decidi efetuar o pouso seguinte seguindo os instintos adquiridos nos aprendizados anteriores!

Assim fiz! Arredondamento olhando à frente! Instintivamente!

Pouso perfeito!

“Finalmente, berrou o instrutor!

Faz igual de novo!”

Fiz! Diversos! Nunca mais errei pouso! Nenhum!

Com todos os diferentes tipos de aviões que voei, mesmo quando em situações complicadas, sempre executei normalmente os pousos!

O método corretivo do meu exigente instrutor certamente não foi didático, mas funcionou!

Como em todos os ensinamentos práticos, anteriores e seguintes!

Em oposição, no decorrer do tempo, progredindo na prática dos voos e navegações, também constatei que as instruções, orientações e **conscientizações** teóricas, necessárias para subsidiar a boa prática dos voos futuros, **foram ineficientes e precárias**, exageradamente, restando muito a desejar, infeliz e perigosamente, literalmente, como veremos!

Naquele tempo as escolas de aviação e os aeroclubes eram orientados, controlados e fiscalizados pelo DAC - Departamento de Aviação Civil.

Deficientemente!

As instruções só foram melhoradas, bem orientadas e fiscalizadas com eficiência quando a ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil - substituiu o DAC.

As poucas, raras, orientações teóricas e, principalmente, **de conscientizações** que recebi foram precaríssimas, **terrivelmente insuficientes**, conforme veremos nos comentários que seguirão!

Fui forçadamente levado a aprender na prática, não raro errando, por infelizes decisões e realizações indevidas!

Credenciado como **Piloto Privado**, iniciei atividades para voar bastante, somando horas necessárias para pleitear a habilitação como **Piloto Comercial**, depois como **Instrutor de Voos**, em seguida como **Piloto Agrícola**, prosseguindo com a certificação para **comando de Multimotores**.

Várias ocorrências corroboraram as inseguranças proporcionadas nos voos e atividades aéreas, por falta das necessárias **instruções e conscientizações adequadas!**

EXEMPLOS COM DRAMÁTICOS ENSINAMENTOS FORÇADOS

Inventando navegações, para adquirir experiência e somar tempo de voo então necessários, e muito curioso com *voo noturno* ainda não realizado - naquela época impossíveis em Sorocaba, ainda com pista de terra e sem órgãos controladores -, conversando com colega que tinha se habilitado no mesmo grupo que eu, portanto em condições similares, propus a ele realizarmos um voo *diferente*.

Com um dos Paulistinhas navegaríamos até conhecida cidade distante!

Realizando um voo noturno decolaríamos de Sorocaba bastante antes do nascer sol, para chegarmos ao destino e pousarmos no momento do nascer do sol!

Tão *doido* como eu, imediatamente ele concordou! A ida estaria sob meu comando e a volta sob o comando dele.

O voo foi experiência maravilhosa, mas também **terrivelmente didático**, ao nos mostrar a temerária prática e tremenda *besteira* que fizemos, ilegal e de enormes riscos!

Escolhendo dia útil com previsão de bom tempo, fomos ao aeroclube na madrugada, usando lanternas para nos movimentarmos e prepararmos o avião, inspecionado e abastecido no dia anterior.

Para o taxiamento da aeronave ele seguiu à frente, a pé, com lanterna me orientando no direcionamento correto. Depois, durante os primeiros momentos do voo, também iluminando o painel dos instrumentos.

O fraco vento reinante nos obrigava a decolar direcionados para o lado da cidade.

Para não a sobrevoar, realizaríamos curva de retorno à proa para a cidade de destino, imediatamente ao decolar.

Decolando e subindo ao mínimo para iniciar a curva programada, **fomos premiados com maravilhoso deslumbramento; a magnífica visão da cidade totalmente iluminada, destacando-se na escura noite reinante!**

Espetacular! Maravilhoso! Foi estupendo!

Enriqueceu a decolagem realizada!

Realizada a curva programada e aproado para o rumo da cidade de destino, a maravilhosa sensação experimentada **foi instantaneamente transformada em realidade assustadora**, já prenunciando a grande *loucura* que realizamos!

A imensa escuridão sob a aeronave exibia terreno negro, sem nenhuma visibilidade.

Tudo totalmente negro!

A constatação foi imediata; **se ocorresse uma pane no avião, teríamos que pousar totalmente às cegas, sem referência alguma!**

Mas, a *besteira* estava feita!

Tínhamos que prosseguir como planejado!

Felizmente para ambos tudo correu bem!

Foi voo delicioso, visualizando e identificando ao longe as lindas iluminações de muitas cidades da região.

Chegamos ao destino conforme programado, no momento do nascer do sol.

Pousamos, abastecemos e decolamos em retorno, com tudo correndo bem, felizmente.

Também por muita sorte, não fomos notados nessa louca e proibida navegação, e nunca denunciados!

Uma denúncia certamente teria sido útil, ao nos conscientizar para não mais transgredir as normas de segurança!

Atualmente - e coerentemente - algumas horas de voo noturno são exigidas para pleitear a habilitação.

VOO SOB PONTE FÉRREA - OUTRO EXEMPLO GRAVE

Certo dia, ainda Piloto Privado, chegando ao hangar para iniciar voo de treinamento, um colega presente, piloto mais experiente, solicitou voar em minha companhia!

Aceitei! Era procedimento comum e regular.

Também com um dos Paulistinhas do aeroclube, assim que decolei ele provocou; “Vamos fazer algo diferente?”.

Indagado explicou; “(...) em uma cidade próxima, há pouco tempo de voo, existe uma ponte férrea com grande espaço entre as torres sobre um rio! Quer passar por baixo dela, sobre o rio?”

Vamos! Concordei imediatamente, ávido por experiências diferentes e, principalmente, por estar com piloto mais experiente.

Assim fiz! Naveguei até a cidade e voei rasante cruzando sob a ponte férrea, sobre o rio!

Feliz pela *proeza*, retornei à Sorocaba.

Dias depois contei o fato há piloto amigo mais experiente nas práticas aéreas, dele recebendo **severa e merecida reprimenda!**

Era procedimento proibido! Nunca poderia ter feito aquilo!

Se alguém tivesse anotado o prefixo do avião, com data e horário, e denunciado ao DAC, como eu merecia, estaria com a habilitação suspensa ou cancelada!

Felizmente para mim, e por muita sorte, isso não aconteceu!

Entretanto, conforme depois constatei, poderia ter sido pior que isso!

Sim, poderia ter sido pior, ou fatal!

Poucas semanas depois, viajando de carro naquela região, passei próximo da mesma ponte férrea sobre o rio, constatando que **tinham atravessado um**

cabo de aço na diagonal do mesmo espaço que cruzei voando, impedindo que o fato se repetisse!

Se o cabo de aço lá estivesse antes do meu fatídico voo, provavelmente hoje eu não estaria escrevendo, por encerramento fatal dos meus voos!

Mais uma norma desrespeitada, que por pouco não causou acidente grave!

NAVEGAÇÃO NO LIMITE

Precisando completar tempo de voo em navegação, para o credenciamento como Piloto Comercial, planejei voo entre três cidade; de Sorocaba para cidade “B”, com pouso e imediata decolagem, seguindo para cidade “C”, onde abasteceria e retornaria à Sorocaba.

Utilizando um Cessa 172, do aeroclube, para a realização aceitei levar comigo um amigo também piloto privado, de menor experiência, certamente a razão de não ter me contestado na incorreta decisão que viria!

Na cidade “B”, do primeiro pouso, tudo normal!

Na cidade “C”, conhecida e antes já utilizada, que antecederia o retorno à Sorocaba, reabasteceria, como tinha feito em alguns voos anteriores.

A má surpresa; desta vez “C” estava sem combustível!

A solução correta seria voar até outra cidade, “D”, localizada em diferente proa, mas, em distância menor que para Sorocaba, para reabastecer e retornar à origem!

Entretanto, em “C” não havia meio para contato prévio com “D”. Celulares ainda não existiam!

E “D” poderia também estar sem abastecimento, pois havia informação de que no dia anterior estava com pouco combustível!

Avaliando o combustível restante no tanque do Cessna 172 do Aeroclube, calculei que seria suficiente para voar até Sorocaba, com pequena folga!

Muito inferior ao mínimo adicional legalmente exigido, mas *suficiente!*

Assim procedendo, **incorretamente** voaria sem a reserva mínima adicional **obrigatória!**

Mesmo assim, decidi por essa opção!

Voando de volta, percebi que estava consumindo tempo maior que o previsto!

Constatei que estava voando com acentuado vento de proa, que reduzia a velocidade de avanço!

Para economizar corriji em que pude o consumo de combustível, ajustando para *mistura pobre*.

Ainda assim, conforme avançava, o liquidometro se aproximava do zero!

Preocupado, e com o amigo bastante assustado, chegamos! Tudo bem!

Na tarde do dia seguinte, o duro corretivo e lição!

Chegando ao aeroclube, um piloto antigo e respeitado me chamou!

“Dias. O abastecedor me alertou que ontem você chegou de navegação com 5 litros de combustível no tanque!”, disse ele!

Contei o acontecido, e ouvi tremenda e merecida reprimenda!

“Você não pode e não tem o direito de praticar esse tipo de erro!”, afirmou ele!

“Merece uma suspensão dos voos”!

Lhe dando razão, aceitei a reprimenda! Valeu a lição!

VOOS INTERNACIONAIS - INCORRETOS

Breve tempo depois iniciei voos no comando de avião de propriedade de empresário local, do ramo madeireiro.

Para suas compras, sempre em grandes fazendas, frequentemente ele visitava alguns estados brasileiros e duas nações vizinhas.

Na época *sabíamos* que, para voar cruzando fronteiras, tínhamos que antes passar por aeroporto internacional, em procedimentos geralmente demorados!

Também *sabíamos* que *a maioria* dos pilotos nesses voos ignorava a regularização para autorização internacional, *e nunca tinham problemas!*

Erroneamente adotamos essa prática ilegal, que, naqueles tempos, felizmente, por muita sorte, não proporcionou problemas legais!

Atualmente, com certeza aciona caças militares contra aeronaves ilegalmente voando naquela situação! Vem acontecendo, vez ou outra!

Esses voos, na maioria ilegais nas questões fronteiriças, passaram a ser frequentes!

Certa tarde o empresário ligou.

O motorista dele tinha telefonado de cidade de nação vizinha, onde estava com o caminhão quebrado, sem peças na região para o conserto.

Pedi para decolarmos no dia seguinte, bem cedo, como sempre fazíamos, levando peças, ferramentas e seu mecânico, para socorro ao caminhão no país vizinho. Afirmar positivamente!

Já hábito - **condenável** -, antes do nascer do sol decolamos.

Com algum tempo de voo deparei com formação de nuvens, *calmas!*

Confiante, **infelizmente**, ilegalmente entrei em voo *por instrumentos*, esperando que fossem formações locais, isoladas, que rapidamente ultrapassaríamos!

Momentos depois, as *agitadas performances* do avião me colocaram em alerta!

Lembrei-me de antigo comentário de piloto amigo mais experiente; “Se estiver ‘guardado’ - dentro de nuvens - e tiver *agitações acentuadas* no avião, será indicação de ter nas proximidades a presença de CB!”

CB - Cumulonimbus -, é perigosa nuvem de tempestade que os pilotos têm que evitar.

Assim entendi, decidindo não progredir naquela situação!

Felizmente eu só navegava com planejamento de voo super detalhado, munido de muitos dados, me permitindo saber com segurança que estávamos nas proximidades de conhecida cidade, que tinha pista de terra suficientemente boa para pouso, antes já utilizada.

Também tinha conhecimento das altitudes e respectivas alturas de segurança para a área.

Já com fortes solavancos da aeronave, optei por descer e pousar na cidade próxima. Assim fiz!

A bordo o comerciante proprietário do avião, seu mecânico, as habituais bagagens de mão e uma caixa de papelão, com ferramentas adequadas e peças para o caminhão!

Ao atingir visual, a iluminação da cidade ainda predominava na pouca claridade da madrugada! Sob fortes ventos turbulentos, o pouso foi bastante trabalhado.

Pousamos em segurança! Estaqueei o avião e entramos no hangar, felizmente semiaberto!

Em poucos minutos a tempestade chegou, severa, chacoalhando bastante o avião estaqueado!

Os acontecimentos provaram os enormes perigos proporcionados quando desrespeitamos normas de segurança!

Coloquei em risco o equipamento de voo, a vida dos três a bordo e, também, a vida de terceiros que poderiam estar em outro(s) voo(s) regular(es) por instrumentos, na mesma região!

É incrível como irresponsavelmente nos colocamos em situação de risco, ao ignorarmos normas!

Além disso, outra lição; respeitando as normas, eu deveria ter fixado muito bem as peças e ferramentas da caixa de papelão do mecânico, aberta, erroneamente acomodada no acento do banco traseiro, ao lado dele!

Não tendo feito isso, durante o voo de descida e no pouso, as peças eram fortemente jogadas para todos os lados, com possibilidade de provocar ferimentos em nós três.

Não aconteceu, por sorte!

Mais uma intensa lição a mostrar o que não fazer para realizar voo seguro!

Pouco tempo depois, passada a tormenta do CB, decolamos para prosseguir a navegação, que foi bastante trabalhada em razão do tempo instável e chuvoso durante todo o percurso, de algumas horas.

Felizmente chegamos bem ao destino, cumprindo a missão, não antes de *apanhar* muito para manter o voo seguro!

Bastante auxiliado pela sorte, foram muitos os ensinamentos para não repetir iguais erros graves!

POUSO EM LOCAL PROIBIDO

Em outra oportunidade, também em navegação a outro país vizinho, cometi enorme loucura, em razão do grande risco que corremos, de sermos até mesmo presos por autoridades locais!

Para concluir importante operação comercial, o empresário proprietário do avião precisava chegar à fazenda de país vizinho, em região que não tinha pista próxima!

Enviada por correspondência, ele tinha uma *autorização especial*, cedida pelo fazendeiro a ser visitado; um cartão de apresentação assinado pela maior autoridade local, *autorizando* pousarmos em pequena estrada municipal de terra, ao lado da fazenda de destino.

Depois de voo rasante na lateral da estrada de terra, confirmando-a como sem obstáculos e segura, *loucamente* pousei e taxiei até a porta do escritório do fazendeiro!

Felizmente, por sorte, tudo correu bem. Nada de anormal aconteceu!

Depois, **reavaliando a loucura realizada**, finalmente me conscientizei sobre o que poderia ter acontecido; com uma *autorização política*, sem valor aeronáutico legal, poderíamos ter sido abordados por autoridades locais, que poderiam nos considerar como pretendentes ao tráfico de drogas, com todas as graves consequências decorrentes!

Verdadeira loucura praticada!

QUASE “VARANDO A PISTA”

Em outra ocorrência, em um desses voos, pouco faltou para resultar em acidente grave.

Certa vez o aviso do empresário, para voo em dia seguinte, era para ele e dois amigos comerciantes que viriam à Sorocaba, para conosco seguir até dois dos países vizinhos, igualmente a negócios, em seguida até fazenda no Mato Grosso, ainda desconhecida dos três, da qual possuíam referências.

Os voos iniciais e visitas planejadas ocorreram normalmente.

Sob tempo instável, com pouco de chuvas isoladas, mas não intensas, faltava chegar à fazenda do Mato Grosso, que prometiam localizar visualmente, com mínimas referências que tinham.

No Mato Grosso, já na região indicada, não conseguiam identificar o destino.

Localizando uma fazenda com curta pista de grama, pediram para pousar, a fim de tentar conseguir informações.

Sem biruta, fumaça, poeira ou outro indicativo de direção e velocidade de vento, a escolha da cabeceira para pouso foi aleatória.

Tocada a pista de grama molhada em seu início, percebi anormalidade na redução da velocidade, que se mantinha acima do habitual!

Constatando que, mesmo tentando frear com intensidade, não conseguiria parar o avião, que poderia *varar a pista*, avisando aos passageiros rapidamente comandei um “cavalo de pau”, que girou o avião e o parou sob o efeito de “todo motor” acionado simultaneamente!

Paramos! Aparentemente bem!

Tudo inspecionando detalhadamente, constatei que nenhum dano tinha ocorrido na aeronave.

A causa constatada; em pista curta, havia pousado com acentuado vento de cauda!

Conseguidas seguras informações sobre a localização do destino procurado, bastante próximo, decolamos e cumprimos a missão, com tudo normal!

No retorno à minha cidade, rigorosa vistoria foi realizada na aeronave, ratificando que a operação forçada no pouso realmente não havia originado danos ao equipamento.

Tudo estava normal e bem.

AVIAÇÃO AGRÍCOLA

Durante o curso de habilitação como Piloto Agrícola, recebíamos aulas teóricas e práticas.

As práticas iniciais foram em duplo comando, nos excelentes Piper PA 18 disponíveis ao curso.

Em seguida, aprovados pelos instrutores, nos mesmos aviões os voos eram “solos”, executando as manobras antes ensinadas sobre plantações próximas, onde os instrutores permaneciam *escondidos*, para observar e conferir os treinamentos simulados determinados.

Na etapa seguinte voamos nos Embraer Ipanema, ótimos aviões agrícola de assento único.

INFORMAÇÃO - Títulos nos voos agrícolas.

“**TIRO**”: voo rasante reto sobre plantação, de um extremo ao outro na extensão mais longa, pulverizando.

“**BALÃO**”: interrompendo a pulverização no ponto de encerramento do “tiro”, voo minimamente ascendente, baixo, ao suficiente para livrar obstáculos, em curva fechada de 180°, possibilitando o retorno à novo “tiro”, em extensão paralela ao anterior, reiniciando a pulverização.

Foi ótimo período, cem por cento dedicado aos voos e aulas teóricas técnicas, também sobre os venenos que futuramente estaríamos utilizando nos voos!

Em uma das aulas teóricas os instrutores alertaram;

“(…) Não confiem nos instrumentos do avião agrícola, sejam quais forem, inclusive no liquidometro!

Esses aviões são muito exigidos em grandes números de decolagens e pousos, geralmente em pistas irregulares e difíceis, prejudicando a conservação dos instrumentos no painel!

Sempre confirmam o nível de combustível fisicamente, por meio da régua de verificação!”

Infelizmente, como veremos, não respeitar essa última orientação me colocou em situação crítica, que poderia ter sido fatal.

Terminado o curso e habilitado como Piloto Agrícola, apoiado nos comentários à época circulando nesse meio, de que a aviação agrícola era excelente fonte de renda, planejei; boa opção seria comprar um avião agrícola e trabalhar nessa área, por conta própria!

Entretanto, a prudência imperou!

Decidi antes conseguir trabalho profissional como empregado em empresa tradicional, para conhecer e pesquisar a realidade da atividade!

A providência seguinte seria a procura por trabalho como piloto agrícola!

Nas primeiras buscas soube de cooperativa do Paraná, que tinha a sua própria empresa de aviação agrícola, e precisava de piloto substituindo um que tinha saído!

Conseguindo o número do telefone, num final de tarde liguei!

Confirmaram; realmente estavam no final do processo de seleção, com a contratação praticamente decidida!

“Aceitam entrevistar mais um? Indaguei!

Só sendo muito rápido! Responderam!

Em qual horário abrem amanhã? Continuei!

Às 08:00 horas! Afirmaram!

Se amanhã eu aí estiver, me atenderão? Perguntei!

Sim! Foi a resposta!”

Explodindo de satisfação agradei, prometendo lá estar!

Imediatamente preparei pequena bagagem de mão, me despedi da família e *peguei estrada* em direção ao Paraná!

Chegando à cidade algum tempo antes do horário compromissado, aluguei quarto em pensão próxima! Após reconfortante banho e curto descanso, me coloquei à porta da empresa, esperando abrir.

Entrevistado, determinaram que, acompanhados do coordenador desses trabalhos, o piloto que permanecia na empresa inspecionasse algumas manobras de meus voos, na pista do aeroporto local.

Para lá fomos! Após exibidos os voos solicitados, a ótima notícia!

Estava aprovado! Deveria iniciar na semana seguinte!

Maravilha! Viagem de retorno!

Contando com a compreensão da família, preparei tudo rapidamente.

Na semana seguinte lá estava de volta, voando!

VOOS, CURIOSA OCORRÊNCIA ATÍPICA, E POUSOS FORÇADOS COM AVIÕES AGRÍCOLAS

OS TRABALHOS E A PANE SECA

Depois de bom tempo, já com alguma prática tranquilizante, em uma das aplicações em área próxima de bairro da cidade, a base operacional era o próprio aeroporto local.

Habitado às muitas sequências de decolagens e pousos para reabastecimentos, de veneno e de combustível, eu vinha sempre observando o liquidometro, comparando suas indicações com os resultados exibidos na régua de verificação!

Estavam sempre corretas! Passei a confiar nas indicações do liquidometro. **Erradamente!**

Área praticamente pronta! Seria terminada com apenas mais um pouso para reabastecimento de veneno!

Tudo normal! O liquidometro indicando tanque com 1/3 de combustível, mais que suficiente para o último voo.

O excesso de combustível no tanque era proibitivo, para evitar o aumento de peso combinado com o do veneno no hopper - tanque do veneno -, geralmente cheio e superpesado, sempre *nos limites*.

Lotado o hopper, decolei para encerrar o trabalho.

Atingir a área em pulverização exigia voar cruzando sobre alguns bairros da cidade!

No terço final do trajeto, ainda sobre bairro intensamente habitado, **o motor PAROU!**

Reação imediata; **ligar a bomba do combustível!**

O motor roncou forte outra vez!

Por insignificantes segundos! **Parou novamente!**

Dizem que os humanos, quando em situação de *aperto* lembram *da mãe!* Inverdade!

De relance lembrei do meu antigo instrutor, nos voos básicos, quando simuladamente exigia muito de mim, exatamente para essa situação!

No procedimento padrão a providência imediata era alijar o veneno do hopper, superpesado, deixando o avião mais leve para pouso em emergência!

Como fazer isso sobre área habitada? Opção descartada!

Outros procedimentos em curso, enquanto procurava área que possibilitasse o pouso!

Localizada pequena área com plantação de soja! **Será ali!**

Ultrapassadas algumas árvores que delimitavam a propriedade, uma *glissada* à frente permitiu rápida perda de altura, para compensar a curtíssima área que parecia disponível!

No solo, tentando frear o avião entre a plantação, escancarou-se à frente forte declive do terreno!

Para evitar o declive, um *cavalo de pau* foi acionado, interrompendo o movimento!

No giro, a pontinha extrema da asa esquerda tocou num mourão de cerca, a triscando! Nada mais!

Eu e aeronave estávamos intactos!

Pessoas que se aproximavam prometeram avisar a empresa e as autoridades locais!

Enquanto aguardava inspecionei o tanque de combustível.

Vazio! Seco!

Verificação do liquidometro, no painel do avião; **indicando 1/3 de combustível**, fato devidamente fotografado pelos especialistas que rapidamente compareceram!

Tudo inspecionado e conferido como normal, com tanque de combustível abastecido, autorizaram abrir espaço na cerca lateral e empurrarmos o avião para curta e estreita estradinha lateral, de onde eu poderia decolar **para retornar à base, no aeroporto!**

Com tudo normalizado e o veneno disponível no hopper, conversando com o coordenador da equipe decidimos que o primeiro destino, antes do retorno à base, seria a área em pulverização, terminando o trabalho!

Assim realizei! Executados os últimos “tiros e balões” na área em aplicação, voltei ao aeroporto.

Conforme havia prometido às autoridades, no dia seguinte, muito cedo estava na base aérea em Curitiba, para realização do exigido exame psicológico, pleiteando autorização para continuar voando regularmente.

Feito e aprovado! Tudo normal!

Restava retornar e prosseguir com os voos de pulverizações, *assassinando* as lagartas que avidamente consumiam as folhas da soja!

Assim aconteceu no imediato dia seguinte!

Avaliando o acontecido; ocorreu em razão de eu ter desconsiderado o alerta dos instrutores no curso de habilitação agrícola!

Se o tivesse respeitado, nada teria acontecido!

Nova lição severa do que não fazer!

OCORRÊNCIA ATÍPICA E CURIOSA

Aviões agrícolas tem assentos únicos! Somente para o piloto!

Entretanto, no Ipanema, entre a traseira do banco de comando e a parte metálica seguinte, um pequeno espaço permitia acomodar em pé um adulto *não grande!*

Burlando as normas, sabíamos que, às vezes, esse espaço era utilizado para transportar alguém, quando muito necessário!

Muito cedo, imediatamente ao nascer do sol, uma pequena área de soja próxima da cidade, em voo único deveria ser pulverizada urgentemente, em razão de estar sendo literalmente consumida por lagartas,

Sua localização era de explicação impossível!

Sempre eficiente e solícito, o coordenador da equipe, excelente e respeitada pessoa, desistindo da missão de conseguir esclarecer para mim a localização exata da área, propôs ser levado por mim no voo, para orientar no direcionamento!

O levo e retorno o devolvendo à base, afirmei!

Não disse ele! É um só voo! Se você concordar, eu o acompanho na pulverização toda! Completou.

Certo! Pactuado! Assim faremos!

Hopper e tanque de combustível abastecidos, com o companheiro *à costa* decolei.

Atingida a área, o trabalho iniciou! Diversos *tiros e balões* sequenciais!

Tudo normal e bem!

Repentinamente ouvi um estranho arrote, sentindo nas costas um forte molhado quente, com intenso cheiro de café com leite matinal.

Simultaneamente um palavrão seguido de pedido de desculpa!

“(*&#@) Dias! Desculpe! Vomitei em você! E agora?”**

Continuando normalmente no voo, prossegui o diálogo.

“Não se preocupe! Tudo sob controle! Como você está?

Agora melhor! Afirmou ele!

O levarei de volta! Falei!

Não, afirmou ele! Falta pouco! Termine o trabalho!

Você aguenta? Indaguei!

Sim, agora estou bem!” Declarou ele!

Assim aconteceu! Trabalho terminado, retornamos à base!

Morrendo de vergonha, o companheiro não parava de se desculpar!

Após muita insistência minha, acalmou!

O dia prosseguiu rotineiramente, com novos voos em outra área!

Consequência benéfica também acontecida, com sorte para mim!

O lado bom da curiosa ocorrência!

Vizinha da mesma área em que voei com o coordenador *à costa*, existia uma pequena granja!

Poucos dias depois eu soube de notícia. O proprietário da granja havia alegado que eu tinha realizado os *balões* dos voos sem interromper a aspersão do veneno, que caía sobre sua aves, as matando!

Queria compensação financeira!

O golpe não vingou!

Prontamente o coordenador desmentiu o avicultor, afirmando que estava comigo no voo, e em nenhum momento havia acontecido o que afirmava.

Ele era testemunho da correção das minhas operações na área! O reclamante teve que desistir do pleito!

Minha indisciplina, ao levar o companheiro no voo, me salvou!

Se eu estivesse sozinho, a decisão teria que acontecer somente sob as declarações do avicultor e minhas!

Será que, sem o testemunho do coordenador, o resultado me teria sido favorável?

INCIDENTE QUASE FATAL - NO TRÂNSITO

Poucos trabalhos de aplicações aconteciam em pequenas plantações, não distantes da cidade. Nestes casos, facilitando tudo, a base de atividades das operações de apoio era no próprio aeroporto local.

A maioria das contratações era para áreas maiores e mais distantes. Essas exigiam operações mais trabalhosas, de alguns dias.

No primeiro dia dessas aplicações o coordenador, com a equipe de suporte e dos *bandeirinhas* - ainda não existiam os balizamentos dos *tiros* por meio de chips direcionais de GPS -, seguiam de caminhonete até a pista que seria a base dos trabalhos. Eu voava até o local.

No final do expediente, sempre após o pôr do sol, o avião ficava nessa base de trabalho, e todos retornávamos à cidade na caminhonete dirigida pelo coordenador.

As muitas viagens nessas condições já haviam permitido confirmar que o coordenador era também bom motorista e responsável na direção.

Nunca abusava!

Sempre, na cabine seguíamos eu, um dos auxiliares e o coordenador, também motorista. Os demais da equipe na carroceria, coberta.

Para reiniciar os trabalhos no dia seguinte, na madrugada o sistema se repetia invertido, entre a cidade e a base de trabalho. Acontecia diariamente, até completarmos as aplicações.

No final, último dia, eles voltavam na caminhonete. Eu, voando!

Numa das noites, todos retornando à cidade na caminhonete, em determinado momento o coordenador, motorista, saiu à esquerda para ultrapassar um caminhão, com ele emparelhando!

Em fração de segundo surge pela frente outro caminhão! **Uma batida frontal aconteceria!**

Num “supetão” o motorista desviou rapidamente para a esquerda, entrando no acostamento contrário!

Do meu lado, na janela direita, o caminhão passou raspando, quase arrancando a lateral do nosso veículo!

Parados no acostamento constatamos; ***quase! Escapamos por pouco!***

Recuperados, a viagem prosseguiu sem mais surpresas!

Confesso! Não sei, não observei e não quis perguntar, se a tentativa de ultrapassagem foi em local permitido ou proibido!

Como o coordenador era responsável e bom motorista, preferi acreditar que foi em local permitido!

Realmente, foi por pouco!

Não fosse a saída dele para o acostamento da esquerda, todos teríamos sido vítimas fatais!

NOVO POUSO DE EMERGÊNCIA - QUASE FATAL

Na empresa, simultaneamente trabalhávamos eu e outro piloto, cada um com *seu* avião!

Atingindo os momentos de revisões obrigatórias, intercalávamos os dias de trabalho usando uma só aeronave! Era a tradição!

Tínhamos pactuado; “(...) se um de nós notasse algo de anormal com a aeronave, deixaria um bilhete de alerta no manche, alertando o companheiro para o voo do dia seguinte!”

Num desses períodos, meu dia de trabalho, inspecionada a aeronave, abastecida e tudo pronto e normal, iniciei decolagens e pousos em mais uma missão, novamente em área próxima de bairro da cidade, para lá chegar devendo sobrevoar áreas habitadas!

Tudo prosseguia normalmente!

Depois de algumas *idas e vindas*, abastecido e tudo normal, decolei para mais um voo, que seria o último naquela área!

Ainda sobre bairro habitado, cheiro de queimado invadiu o cockpit!

Em segundos era intensificado o cheiro de queimado!

Reação imediata; **retornar à base!**

Não! Não haverá tempo!

O forte cheiro de queimado aumentava indicando piora!

Agravando; o veneno estocado no hopper, entre mim e o motor, era inflamável!

Decisão imediata; pouso em emergência!

Primeira providência; alijar o veneno do hopper!

Novamente não! Estava sobre área habitada!

Procedendo com outras ações emergenciais, segui na procura de área para pouso, com forte cheiro de queimado saindo do motor!

Um pequeno pasto foi localizado! **Será ali!**

Aproado para o pasto, **entendendo que fogo, literal**, poderia surgir no motor, na certeza de que chegaria ao ponto escolhido *cortei* o motor!

Com recurso de uma *glissada* toquei o solo. Correndo à frente vislumbrei uma elevação do terreno, pequeno morrote!

Para lá direcionei o avião. O *morro acima* facilitou a parada, no topo da elevação!

Saída imediata do cockpit, investigando o geral! Tudo bem!

O motor!

Aberta a carenagem, a visão surpreendente; bateria completamente deformada, com a parte superior literalmente derretida.

Partes do *chicote* - cabo elétrico - próximas da bateria, também queimadas, igualmente derretidas!

Avisados por pessoas das proximidades, o pessoal da empresa chegou rapidamente!

Inspecionada a situação, mecânico e eletricista da empresa decidiram que, com peças novas disponíveis, poderiam tudo corrigir fácil e rapidamente!

O proprietário do pasto concordou em receber pequena contribuição para permitir os trabalhos!

Autoridades aeronáuticas não compareceram!

Tudo conversado e pactuado! Avião reparado e testado como normal, ainda abastecido com combustível e veneno!

Com a aeronave posicionada para *morro abaixo*, decolei do mesmo pasto!

Era a única opção!

Diretamente para a área de trabalho, prosseguindo com a pulverização até o final!

Não poderia parar! As lagartas estavam destruindo a soja!

Mais tarde, conversando com o companheiro piloto, que tinha voado no dia anterior, dele ouvi;

“É! Eu tinha notado algo estranho com as indicações elétricas!”.

“Por que não deixou o bilhete de alerta?”

Mãos levantadas, declarou; “Achei que era impressão minha, nada sério”!

AEROCLUBE DE SOROCABA - RELATOS

Quando iniciei no curso do aeroclube, existiam cinco aeronaves para uso de alunos e pilotos associados;

- três Paulistinhas, um voando e dois parados dependendo de revisões necessárias; e
- dois Cessnas 172, um voando e outro parado, aguardando revisão obrigatória.

Sem meios suficientes para custear as revisões e despesas maiores, os dedicados e abnegados diretores da época suplementavam as receitas vendendo rifas, cada vez mais difíceis de comercializar, resultando em grandes demoras para realizar as revisões dos aviões.

Segundo seus registros, a escola do aeroclube formava por ano dois ou três novos pilotos.

Pouco tempo depois da minha habilitação, a entidade recebeu simultaneamente três novos inscritos para o curso de Piloto Privado, que, além de bons alunos, se revelaram ótimos e ativos amigos de todos.

Eram dois engenheiros e um administrador de empresas, que haviam transferido residência para Sorocaba, com a missão profissional de administrar a construção, literal, e a implantação e gerência da produção e comércio de filial de importante indústria internacional, de moderna alta tecnologia eletrônica.

Com a empresa construída e plenamente ativa com sucesso, seus três diretores haviam decidido pleitear o credenciamento aeronáutico.

Felizmente para o Aeroclube!

Em pouco tempo os três perceberam as dificuldades e deficiências do aeroclube na administração operacional, financeira e instruções teóricas e práticas na escola, e decidiram auxiliar nas soluções.

Próximo de eleições, escolhendo e convidando algumas pessoas da diretoria ainda ativa, e agregando outras, eu incluído como diretor técnico, com os três nas atividades de liderança, apresentaram chapa eletiva.

Foi chapa eleita!

Os três guerreiros desenvolveram excelente e exemplar administração da entidade associativa.

Exemplo 1; rapidamente apresentaram aos novos diretores planilhas exibindo os custos econômicos e financeiros de cada aeronave da entidade, incluindo investimentos e despesas geradas, tudo fracionado para cada hora de voo, demonstrando que, com receitas satisfatórias, era viável a sugestão que tinham **para estimular os voos de alunos e pilotos associados.**

Propuseram realizar pequenas reduções nos valores das horas de voo dos Paulistinhas e dos Cessnas.

Foi aprovado. Funcionou muito bem.

Exemplo 2; outra providência imediata. Até então os aviões da entidade eram abastecidos de combustível com barris e pequena bomba manual.

Os três guerreiros realizaram contatos com importante empresa fornecedora de combustível para aeronaves, conseguindo a instalação subterrânea de enorme tanque de combustível, com moderna bomba automatizada, imediatamente passando a abastecer, além dos aviões do aeroclube, as muitas aeronaves que realizavam revisões nas oficinas do nosso aeroporto.

Com essas e outras decisões revolucionárias, gerando sólidas receitas adicionais próprias, em poucas semanas, sem realizar dívidas, os cinco aviões da entidade estavam revisados e voando com sucesso.

Diversas iniciativas complementares, principalmente na escola de formação de pilotos, agilizadas imprimiram rápido e acentuado crescimento nos voos de alunos e pilotos associados, em aviões aprimorados com perfeitas e rígidas manutenções, voando seguidamente.

Uma boa sala de aulas foi construída em anexo do hangar. O número de alunos cresceu seguidamente, obrigando à contratação de significativo número de instrutores ativos.

Antigos e novos sócios credenciados aumentaram suas horas de voos.

Em breve tempo o aeroclube estava ampliando sua frota, comprando aviões.

Sempre sem realizar dívidas, diversas aeronaves foram incorporadas, usadas nos voos dos pilotos associados e dos alunos.

Com o tempo, sob a administração liderada pelos três guerreiros, recebendo a adesão de novos diretores convidados - importantes empresários, autoridades e personalidades da cidade -, e muitos colaboradores importantes, o aeroclube cresceu acentuadamente, com grande sucesso.

Em número de pilotos formados anualmente a entidade atingiu a segunda posição em classificação nacional do DAC, atrás apenas do Aeroclube de São Paulo.

Foram várias gestões sequenciais de sucesso, crescimento e aperfeiçoamentos.

É justo e merecido destacar; todo o sucesso alcançado teve a especial e produtiva participação de muitos colaboradores eficientes, dedicados e competentes, dirigentes importantes agregados à diretoria, sempre operando sobre as sólidas bases estabelecidas pelos excelentes e dedicados trabalhos dos três guerreiros.

Um deles, administrador, atualmente reside em nação da Europa.

Outros dois, engenheiros, pesarosamente não estão mais entre nós.

Ainda jovens, um dos engenheiros nos deixou envolvido em trágico acidente aéreo. Outro, em razão de repentinamente grave problema de saúde.

Comento; na manhã de certo sábado, em loja de comércio varejista de minha cidade, encontrei o último citado.

Realizando algumas compras, ele comentou que não iria ao aeroclube.

Retornaria rapidamente à sua residência, por estar com forte dor de cabeça, como nunca havia experimentado.

Dois dias depois soubemos que ele estava hospitalizado.

Mais alguns dias, havia sido transferido para importante hospital da nossa capital, onde passou à situação de coma, o levando a óbito em decorrência de tumor cerebral.

Trágico! Fiquei impressionado!

Ele tinha aproximadamente a mesma idade que eu, com constituição física parecida.

Na mesma época, vez ou outra sentindo inesperadas *agulhadas* na caixa craneana, e eventualmente acentuadas dores de cabeça, a preocupação com as similaridades me levou a realizar um check-up cerebral!

Tudo normal! Nenhum problema!

Humor mórbido; quando me indagavam sobre o resultado dos exames, jocosamente eu respondia; “(...) **encontraram acentuados resíduos fecais!**”

AEROCLUBE DE SOROCABA
PERSONAGENS HISTORICAMENTE IMPORTANTES

Sempre atuando beneficentemente em favor do Aeroclube, na condição de diretor, colaborador, benfeitor e/ou protagonista de atos relevantes, nas etapas da sua fundação e desenvolvimentos sequenciais, considerando os bons períodos de crescimentos, progressos e valorizações, **se destacaram os personagens que seguem.**

- **Alberto Bertelli**
- **Alfonso Canãdó**
- **Arnaldo Pedro Fracaroli**
- **Bertram Luiz Leupolz**
- **Carlos Pedrina**
- **Celestino Tedesco**
- **Ceverino Correia da Silva**
- **Cherubim Rosa Filho**
- **Derek Bilsland**
- **Dlonísio Furlan**
- **Doracy Amaral**
- **Floriano Pacheco**
- **Francisco de Moura Pereira**
- **Frederico Schilaifer**
- **Irse Mencacci**
- **Jaksan Moreira**
- **João Edward Soranz Filho**
- **José Guariglia Neto**
- **José Maria Alcoléa**
- **José Mesquita de Barros**
- **José Paschoal**
- **José Rodrigues Carrillo**
- **Jurandir Badinni Rocha**
- **Levy Bonogli**
- **Luiz Antônio Vetorazzo**
- **Mário Borghi**
- **Milton Andreoli**

- **Odilon Bueno de Oliveira**
- **Oduvaldo Vaccari**
- **Ophir Mastrandéa**
- **Osmar Guimarães**
- **Otaviano Pereira da Silva**
- **Paulino Nascimento**
- **Paulo Dirceu Dias**
- **Paulo Pereira Ignácio**
- **Ricardo Apra**
- **Rolando Corradini**
- **Sergio Antonio Reze**
- **Sérgio Vieira Holtz**
- **Telmo Pereira Cardoso**
- **Valentim Bouças**
- **Vicente Francisco Flório de Andrade**
- **Virginio Montezzo**

DIRETORES FUNDADORES - 1942

Constituindo a primeira diretoria eleita, os fundadores e primeiros administradores do Aeroclube de Sorocaba foram.

- **Doracy Amaral**
- **Floriano Pacheco**
- **Irse Mencacci**
- **José Mesquita de Barros**
- **Jurandir Badinni Rocha**
- **Otaviano Pereira da Silva**
- **Paulo Pereira Ignácio**
- **Virginio Montezzo**

AEROCLUBE DE SOROCABA - TODOS OS PRESIDENTES

Informação obtida no livro **Aeroclube de Sorocaba**, de Telmo Pereira Cardoso.

- 1942 – 1944 - Paulo Pereira Ignácio**
- 1945 – 1946 - José Maria Alcoléa**
- 1947 – 1948 - Celestino Tedesco / Jurandir Badinni Rocha**
- 1949 – 1950 - Jurandir Badinni Rocha / Celestino Tedesco**
- 1951 – 1952 - Celestino Tedesco**
- 1953 – 1956 - Mário Borghi**
- 1957 – 1960 - Celestino Tedesco**
- 1961 – 1964 - Levy Bonogli**
- 1965 – 1966 - Ceverino Correia da Silva**
- 1967 – 1968 - Ceverino Correia da Silva / Ophir Mastrandéa**
- 1969 – 1970 - Ophir Mastrandéa**
- 1971 – 1976 - José Rodrigues Carrillo**
- 1977 – 1978 - Oduvaldo Vaccari**
- 1979 – 1980 - Ricardo Apra**
- 1981 – 1982 - Derek Bilsland / Jaksan Moreira**
- 1983 – 1984 - Sergio Antonio Reze**
- 1985 – 1986 - Sérgio Vieira Holtz**
- 1987 – 1990 - Antonio Luiz Meireles Teixeira**
- 1991 – 1992 - Bertran Luiz Leopoldz**
- 1993 – 1996 - Telmo Pereira Cardoso**
- 1997 – 1998 - Antonio Luiz Meireles Teixeira**
- 1999 – 2002 - João Edward Soranz Filho**
- 2003 – 2018 - Marco Antonio Ramos**
- 2019 – 2024 - Milton Andreoli**

O AEROCLUBE ATUALMENTE

Infelizmente, o importante crescimento sequencial conseguido por vários anos passou a ser deteriorado!

Durante algumas *complicadas* administrações posteriores, a entidade foi envolvida em gravíssimos problemas e dificuldades, operacionais, econômicas e financeiras, até hoje permanecendo sem solução, com agravamentos.

Advindas de antigos vínculos com a entidade, algumas pessoas sérias e responsáveis, de intensa e obstinada dedicação, já tentaram conseguir solução para as enormes dificuldades atuais, e ainda assim prosseguem nessa ingrata missão, mantendo otimistas esperanças, infelizmente sem vislumbrar sucesso.

Revelam-se insolúveis as dificuldades criadas por algumas administrações péssimas.

Agravando, as complicadíssimas condições atuais indicam grandes possibilidades do literal desaparecimento da entidade!

Com mais de 80 anos de existência, agora reduzido à quase insignificância, o Aeroclube de Sorocaba pode ser desativado!

Acontecendo, Sorocaba perderá sua importante, tradicional, famosa e histórica Escola Civil de Formação de Pilotos de Avião.

Triste e decepcionante!

Recentemente, um dos antigos importantes colaboradores, ex-presidente, lembrando os ótimos tempos da entidade, num vislumbre de realidade saudosista sobre o Aeroclube de Sorocaba, declarou em espontânea postagem em rede social;

“(...) Bons tempos. Oficina homologada. Restaurante funcionando e atendendo todo aeroporto e empresas. 14 aviões voando e 2 em manutenção. Seguidas festas aviatórias de grande sucesso. Alojamento lotado de alunos. Fila para voar com hora marcada. Média de 500 horas de voo por mês. 09 instrutores... apoio ao paraquedismo... aerodelismo... 03 hangares...!”

ÚLTIMAS INFORMAÇÕES - CURIOSIDADES

1 - A FORÇA DO “QUEM INDICA” PREJUDICANDO

Ativo na aviação agrícola constatei que, para proteger o futuro da família, nos significativos riscos para trabalhar por conta própria em atividades agrícolas, além dos altos custos para manter as equipes necessárias, teria que realizar polpudos seguros de vida, caríssimos em razão da profissão, além dos obrigatórios para a aeronave!

Isso consumiria todo o lucro, ou maior parte, em contratações que conseguisse!

O alto risco e baixo resultado antevisto não compensaria trabalhar por conta própria!

Decidindo que não trabalharia na aviação agrícola nessas condições, me desliguei da empresa que me empregava e retornei à minha cidade, reiniciando projetos comerciais.

Tempos depois, com tempo disponível e decidido a realizar mais um dos antigos projetos auto prometidos, prestei vestibular para a Faculdade de Direito - FADI - de minha cidade.

Aprovado, iniciei as agradáveis e ótimas aulas.

Pouco tempo depois recebi telefonema do comandante instrutor chefe do Curso de Aviação Agrícola - CAVAG, me convocando para diálogo.

Visitado, esclareceu que precisava de um instrutor para o curso, me convidando para a vaga.

Não havia dúvidas! Aceitei!

Solicitou os documentos necessários, que enviaria ao Ministério da Agricultura, em Brasília, órgão mantenedor do curso de aviação agrícola, me indicando para admissão, que aconteceria em duas semanas, segundo afirmou!

Levados por mim, no dia seguinte ele tinha em mãos os documentos solicitados, novamente prometendo resultado favorável, para duas semanas ou pouco mais.

Com tais promessas seguras, não retornei às aulas na faculdade de direito, vez que não conseguiria as frequentar durante o novo trabalho!

Três semanas depois ele me ligou, informando; **“(...) por ordem de seu superior no Ministério da Agricultura, receberia a presença de um piloto indicado pelo ministro, para realizar voo de teste como candidato à vaga de instrutor”**.

Afirmou que assim teria que proceder, **mas confirmaria minha indicação, conforme prometido**.

Mais alguns dias, em nova ligação informou; a pessoa indicada voava bem e foi aprovada no teste, **mas, remeteria o resultado à Brasília ratificando que eu era o escolhido!**

Mais duas semanas e recebi dele desanimadora informação; **tinha recebido ordem para admitir o indicado pelo ministro!**

Venceu o ditatorial sistema do “quem indica”!

Trabalho perdido! Com tanto tempo afastado das aulas na faculdade de direito, não mais retornei!

Curiosidade adicional; anos depois participei de vestibular para Filosofia, na UNISO - Universidade de Sorocaba.

Aprovado, com ótimos resultados completei o primeiro ano de aulas!

Infelizmente, compromissos profissionais administrativos impediram a continuidade.

Tive que abandonar.

SIMPLES CURIOSIDADE

No início da edição declarei que uma das minhas auto promessas, a menos importante, não foi realizada.

Esclareço; **foi a dança!**

Nunca aprendi a dançar! Nunca dancei!

Por essa razão, sempre *escapei* de festas que programavam danças.

Procurei realizar!

A única tentativa de aprender foi em famosa escola de dança em São Paulo, capital, que me decepcionou quando a procurei!

Me pareceu uma *pocilga!* Ainda entrando, me apressei em sair!

Desisti e nunca mais tentei ou tive oportunidade para isso!

Ainda não danço!

Paulo Dirceu Dias

paulodias@pdias.com.br

<https://www.pdias.com.br/>

Sorocaba - SP