

Alvaro José Sileva



Patrulha da Madrugada

Uma História de Aviadores



Alvaro José Silva



Patrulha da Madrugada
Uma História de Aviadores

*Vitória, ES,
2008*

Patrulha da Madrugada
Uma história de aviadores
Copyright © 2008 - Álvaro José Silva

Capa e Projeto Gráfico:
RS COMUNICAÇÃO

Todos os direitos reservados

Proibida a reprodução, no todo ou em parte, através de quaisquer meios sem autorização do detentor dos Direitos Autorais

Foto da capa

O instrutor Edmilson Fontoura orienta o piloto Nelson Silva antes de um vôo de aprendizado

Direitos exclusivos de publicação em língua portuguesa para o Brasil de RS Comunicação Ltda.

Rua José Alexandre Buaiz, 190, sala 1609, Enseada do Suá, Vitória. ES, tel.: (27) 3327-0710
www.rscom.com.br

Impresso no Brasil
2008



À minha mãe,
Dulce dos Santos Silva



Índice

Apresentação	11
Asas aos céus	13
Cinco jovens sonhadores	15
Início difícil	19
Como tudo foi feito	27
Cinco formandos	35
A guerra e a festa	41
Aviação comercial	53
O acidente do Marimbá	65
Apêndices	
Aeroclube: função estratégica	71
A morte em Itapemirim	81
Cobertura jornalística	93
Posfácio	
Homenagem a um homem	105



Apresentação

As histórias que serão cotadas nas próximas páginas sempre me apaixonaram. Ouço-as desde criança, em conversas com meu pai, Nelson de Albuquerque Silva, ou em relatos de outras pessoas. São histórias de aviação e de aviadores. Histórias de sonhadores, claro.

Tentei compor o livro com fatos históricos. Descobri que quase tudo se perdeu. Em um contato com um site de ex-pilotos brasileiros da II Guerra Mundial (www.sentandoapua.com.br), foi-me dito que até mesmo as cadernetas de missões dos oficiais que serviram na Itália iam sendo jogadas fora pela incúria e desleixo oficiais. Salvou-as um velho comandante, que as levou para casa onde desde então estão a salvo. No Ministério da Aeronáutica pouco há. Quem buscar, por exemplo, a história do Aeroporto de Goiabeiras no tópico “Aeroportos Brasileiros”, encontrará um impreciso relato de poucas linhas, acusando o início da existência e atividades do terminal quando ele já existia, de fato, há um bom tempo. E com vôos regulares...

Portanto, muitos fatos aqui narrados foram obtidos a partir de textos de publicações do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (Incaer) e de algumas outras mais específicas, como no caso do livro “*Breve resumo histórico da Aerovias Brasil e outras histórias...*” de Carlos Affonso Migliora. Ainda houve dados retirados da Internet, até mesmo de textos acadêmicos relacionados aos primeiros anos da aviação comercial no Brasil.

Não posso deixar de registrar alguns agradecimentos. A Alfredo Chevrolet, que me franqueou os arquivos do Aeroclube, a



Lourenço Fernando Tamanini, que me ouviu gentil e pacientemente em longos telefonemas Vitória/Brasília. E também que alguns textos do livro foram originariamente publicados em outras edições, como a revista “Século” e a série “Esporte Memória”, número 05, “Remo Capixaba”, da Prefeitura Municipal de Vitória, em 1998. O que foi ótimo para a correção de pequenos erros históricos.

As fotos que ilustram esse livro cobrem um período que vai de 1939 a 1955. Como é impossível data-las todas por dia, mês e ano, são identificadas às vezes por proximidade temporal. Praticamente todas eram do arquivo pessoal de meu pai. Ele guardou-as diligentemente até o último dia de sua vida. Elas foram apenas escaneadas, em preto e branco, para retirar o sépia que poderia ficar na reprodução final do livro. Nada mais. Nenhum recurso de tratamento de imagem quis usar para “melhora-las”. Estão como estavam. Estão como são ou como foram feitas, já se vão tantos anos.

Leia “*Patrulha da Madrugada – uma história de aviadores*” como um tributo. Não apenas à memória de quem me inspirou a fazer a pesquisa e o relato, mas também à necessidade de preservarmos o passado. Sim, porque essas páginas são um registro de parte da história do Estado do Espírito Santo.

Álvaro José Silva



Asas aos céus

Virgínia Tamanini

Jovens, voai!
Bem alto subi!
Ostentai, garbosos,
Essa fé suprema no ideal sublime
Que há de ser o escudo
De arrojados vôos
E gloriosos feitos.
Preza aos céus, porém,
Que seja para a paz,
Para o bem de todos,
Para o nosso bem.
Subi!
Voai!
Proferindo preces para que volteis,
Vai ficar alguém:
Vossa noiva, ansiosa
Vossa esposa, aflita.
Mas ficará, sorrindo
Confiante e calma
Nos murmúrios seus,
Vossa mãe, também.
Pois que está pedindo
A outra mãe, que é Santa
Porque é mãe de Deus.

Texto escrito pela poetisa e escritora Virgínia Tamanini, mãe do "patrulheiro" Lourenço Fernando Tamanini, especialmente para a festa de 20 de abril de 1947 e publicado em A Gazeta, na contracapa da edição de 19 de abril.



Cinco jovens sonhadores

Onde teria ido parar a imagem de Nossa Senhora de Loreto? A que veio em procissão aérea do Rio de Janeiro até Vitória em 20 de abril de 1947, ofertada pelo Aero Clube do Brasil ao Aeroclube do Espírito Santo? Para, como acreditam os católicos, proteger os pilotos capixabas, posto que ela é a padroeira de todos os aviadores, assim reconhecida aqui e fora daqui.

Não se sabe. Em meados da década de 1950, quando entrou no Aeroclube pela primeira para ser, como é hoje, um dos mais antigos pilotos capixabas ainda em atividade, Alfredo César da Silva, o Chevrolet, já não a encontrou mais. E toda a estrutura dos pilotos capixabas ainda se encontrava no aeroporto de Goiabeiras, de onde saíria para a Glória e, depois, para a Barra do Jucu.

A imagem foi uma das muitas coisas, para tantos preciosa, que o Aeroclube perdeu ao longo de sua vida. Uma parte da história deixada para trás, sabe-se lá em que episódio, em que mudança de diretores, em que troca de móveis e utensílios no velho hangar nascido para ser do Sindicato Condor.

A história do Brasil, de suas instituições, é assim marcada. Por perdas. Quando não por perdas e danos. O que reflete ou retrata, tanto faz, uma faceta bem conhecida de nossa cultura. Vez ou outra passamos os tratores por prédios históricos, jogamos fora fotos antigas, rasgamos quadros, deixamos que as traças comam documentos que contam parte de nossas vidas. Fazer o que?

Foi-se Nossa Senhora do Loreto. A imagem que num belo dia de um ano já perdido no tempo, conseguiu fechar ruas lotadas de gente de uma Vitória provinciana, onde todos se conheciam (qua-



se todos, para dizermos a verdade) e onde o tempo passava devagar, no ritmo dos carros que trafegavam em estradas sem calçamento, dos trens "Maria-Fumaça", dos aviões ainda em início de carreira, pequenos, lentos, incapazes de anunciar o que seriam no século seguinte, quanto os céus estariam atulhados deles em todos os Continentes.

Foram-se, fora daqui, muitas coisas mais. No afã de conseguir informações, acabei no site www.sentandoapua.com.br (referência ao "Senta a Pua", lema dos pilotos da Força Expedicionária Brasileira na II Guerra Mundial). A pessoa que me atendeu e dis-



O Instrutor, Edmilson Fontoura e o presidente do Aeroclube, João Luiz Horta Aguirre

se gentilmente nada ter sobre a "Patrulha" contou que um belo dia um ex-combatente militar descobriu que o Ministério da Aeronáutica iria jogar fora as cadernetas de missões dos pilotos brasileiros no conflito. A história da participação do Brasil iria para o lixo. Correu, pegou tudo o que encontrou e levou para casa. Salvou parte da história de sua luta, de seu sacrifício.



Alguma coisa fica. Tem que ficar.

Um homem apaixonado por aviação resolveu um belo dia guardar com todo o carinho seus retratos do passado. Suas anotações. Vibrações. Comemorações. E com isso - talvez nem tivesse completo conhecimento do fato ao morrer - resgatou um pouco da memória do Aeroclube do Espírito Santo. Do início da aviação no Estado. De facetas da Vitória que conheceu quando jovem. E de seu grupo, como mostram as fotos das "Páginas de Honra".

Nelson de Albuquerque Silva era um dos cinco membros da "Patrulha da Madrugada". Um grupo de formandos em aviação que resolveu fazer de

sua formatura um evento capaz de parar a Vitória de fins dos anos 1940. A ponto de ser preciso mudar o trânsito nas proximidades do Parque Moscoso numa época em que poucos tinham carros. Um feito e tanto.

Esse livro conta essa e algumas outras histórias, resumidamente, mas com a

preocupação do rigor dos fatos. Por essas páginas desfilam nomes de pessoas que marcaram a cidade. Que a viram crescer. Que contribuíram para isso. Que foram, enfim, parte desse "capixabismo" existente hoje.



Os cinco "patrulheiros": Fernando Tamanini, Nelson, Strong, Fernando Gaspar e Dário



E eles nem ficaram por aqui muito tempo. Nelson foi para São Paulo. Dário Tavares, para o mundo. Lourenço Fernando Tamani- ni mora em Brasília. David Strong também zarpou. Ficou Fernan- do Gaspar, pequeno industrial de embutidos de Vila Velha, com sua história triste, mas que merecia ser vivida.

Foram-se praticamente todos. Fica a pequena grande história. Perene como deveria ser. Singela como pareceu a mim, ao escre- vê-la. A história de uma festança de cinco jovens sonhadores. Como todos os jovens devem ser.

Álvaro José Silva



Início difícil

Chegar até a atual Grande Goiabeiras no final da década de 1930 ou no início da de 1940, era uma epopéia. Os trechos de vias calçadas da cidade de Vitória limitavam-se ao Centro e, de Jucutuquara em diante, passando por onde hoje estão os bairros de Praia do Suá e Praia do Canto, vivia-se uma verdadeira aventura para alcançar o então longínquo "Aeródromo de Goiabeiras", de onde os aviões comerciais chegavam e decolavam de e para destinos diversos.

Foi mais ou menos por essa época, em 07 de maio de 1939, que se fundou, no Centro de Vitória, o Aeroclube do Espírito Santo - ACES. Um pequeno grupo de entusiastas de aviação, muitos dos quais já gravitavam em torno do aeroporto (então recém inaugurado e substituindo o Cais do Avião, de Caratoira/Santo Antônio) e outros que foram se chegando, formando o núcleo inicial em torno do qual a aviação civil privada do Espírito Santo começava a dar seus primeiros passos (veja um histórico oficial do Aeroclube no Apêndice 1).

E seriam passos muito mais lentos se uma série de fatores fortuitos e mais ou menos seqüenciais, não tivessem conspirado para dar mais velocidade ao seu desenvolvimento. Como, por exemplo, a eclosão da II Guerra Mundial, que fez com que os aeroclubes brasileiros, por razões de natureza estratégica, passassem a ser dotados de aviões de treinamento. Era muito importante, àquela altura, fazer com que países satélites e/ou aliados dos Estados Unidos tivessem uma boa quantidade de pilotos, isso embora de início o governo brasileiro, durante o Estado Novo de Getúlio



Vargas, adotasse linha pró-germânica.

Quando em 1942 o Brasil finalmente entrou em guerra contra o Eixo Berlim/Roma/Tóquio, o esforço em torno da nova situação exigiu uma série de medidas. Na maioria dos casos, e sob patrocínio dos principais governos aliados, sobretudo os Estados Unidos, para que uma força expedicionária fosse enviada à Europa. Mas não somente esse. Por aqui, continuou-se a trabalhar para ajudar no esforço beligerante que contribuiu para a vitória final dos aliados.

O Aero clube formou pilotos durante a guerra. E logo em seguida a ela, também. Foram se sucedendo turmas de novos pilo-

tos civis privados, uma depois da outra, a partir da primeira, em 1942. Em 1947, quando da formatura da sexta turma, esta protagonizou uma festa única na história da aviação civil de até então. Conseguiu fazer com que a conclusão de seu curso fosse um acontecimento que transcenderia o Es-



*Aviões do Aero clube no quase deserto
Aeroporto dos anos 1940*

tado, envolveria até a Capital (então o Rio de Janeiro) e se constituiria em um acontecimento social para o Estado. O grupo de cinco formandos, que acabou se chamado "Patrulha da Madrugada", era composto por jovens de faixas sociais e interesses diversos, mas muito unido.

A Patrulha ficou praticamente esquecida depois de 1947, quando a guerra terminou e a festa realizada em Vitória virou lembrança para poucos. Os pilotos que participaram do grupo nessa época receberam seus brevet's em solenidades realizadas no



Aeroporto de Goiabeiras e no Clube Vitória, que então ficava no Parque Moscoso, no Centro da cidade. Mas as menções à Patrulha e suas atividades rapidamente caíram no esquecimento. A intenção desse trabalho é



Cerca de madeira delimitava a área de passageiros do pátio das aeronaves

permitir que o episódio, na medida do possível, seja resgatado. O que não é muito fácil, pois raros documentos ficaram e, dos componentes do grupo, somente um sobreviveu após fevereiro de 2008.

Mas, antes, façamos um breve histórico do Aeroporto de Vitória. Ele está situado em Goiabeiras, porque aquele foi o local escolhido pelo engenheiro francês da Lignes Latécoere, antes de 1930. As empresas brasileiras usavam inicialmente hidroaviões, que pousavam no bairro de Santo Antônio - onde funcionava, paralelamente ao Aeroporto de Vitória, o "hidro-posto", chamado de "Cais do Avião" e no qual pousavam aeronaves da Pan American e Condor/Cruzeiro do Sul. Em 1936, o Governo Federal iniciou a construção no local de uma pequena estação com flutuadores. Operavam em Vitória, naquele ano, a Panair, Sindicato Condor (nacionais) e a Pan American. Esta última, inclusive, na linha intercontinental Nova York - Buenos Aires. Para os padrões de então, uma linha épica de um vôo que durava quase três dias.

Na década de 30 foi construída uma pista de terra batida em Goiabeiras, onde o Aeroclube funcionaria a partir do início da década seguinte. Em 1943 foi iniciada a construção da pista de cimento, com uma verba de 50 contos de réis, dos quais foram gastos 38. O restante foi utilizado na construção do terminal de



passageiros. A firma contratada para a execução destes serviços foi a COTECA - Companhia de Terraplanagem Capixaba, dirigida pelo engenheiro Carlos Duenk e com a participação do capixaba



Nos dias de chuva a lama tomava conta do aeroporto e não se podia voar

Norberto Madeira da Silva. A referida pista teve sua inauguração em fins de 1943, em plena Segunda Guerra Mundial. Alguns anos depois ela seria ampliada, pois os novos aviões assim o exigiam.

O Aeroporto de Vitória fez parte da relação de aeroportos

participantes do convênio firmado entre os governos do Brasil e EUA, pelo qual Brasil cedia, durante o período de guerra, a utilização dessas áreas para as Forças Armadas dos EUA quando estas necessitavam operar em território brasileiro. Em 1943, o U.S. Engineer Office, do exército dos Estados Unidos, elaborou um projeto para o Aeroporto de Vitória. Posteriormente, o projeto foi consolidado pela diretoria de obras do Ministério da Aeronáutica. O projeto inicial da Aeronáutica previa uma pista de concreto/cimento, com 1.500 metros de comprimento por 50 metros de largura. A pista em concreto foi totalmente concluída somente no ano de 1946. Em 1978, foi executada uma ampliação desta pista (a partir da cabeceira 23), passando a 1.750 metros. Tudo antes das obras de ampliação do aeroporto.

A pista construída originariamente, da mesma forma que o pátio de manobras e estacionamento de aeronaves, não levava asfalto. Por isso mesmo, na época era chamada pelos moradores da cidade de "pista de cimento".

É importante incluir aqui dados sobre o início da aviação co-



mercial regular no Brasil e empresas pioneiras. Antônio Osler Malagutti, em "Evolução da Aviação Civil no Brasil" fala sobre o que nos interessa logo na introdução de seu estudo:

"Em 22 de abril de 1932, era criado, pelo Presidente Getúlio Vargas, o Departamento de Aviação Civil (hoje Anac), subordinado ao então Ministério de Viação e Obras Públicas (modificado quase nove anos mais tarde).

Em verdade, a preocupação governamental com a aviação civil remontava há alguns anos antes, mais precisamente a 05 de janeiro de 1920, quando foi criada a Inspetoria Federal de Viação Marítima e Fluvial, acumulando atribuições referentes à navegação e à indústria aeronáuticas, à época, emergentes.

A década de 30 foi pródiga em movimentos intelectuais e políticos, que propugnavam a doutrina do poder aéreo unificado e a criação de uma Força Aérea independente. Assim é que, consubstanciando as aspirações dos pensadores e pioneiros de então, foi criado, em 20 de

janeiro de 1941, também pelo Presidente Vargas, o Ministério da Aeronáutica, incorporando todo o acervo, material e humano das extintas Aviação Naval e Aviação Militar, bem como do Departamento de Aviação Civil - DAC.



Aviões no pátrio esperando pela instrução de vôo de todos os dias pela manhã

Nesse contexto, a evolução da Política do Transporte Aéreo atravessou, basicamente, três fases bastante características. É importante frisar que em todas essas fases esteve sempre presente na Política do Transporte Aéreo o critério da preservação da



soberania e do mercado brasileiros.

Apenas no início da exploração das primeiras linhas nacionais, em 1927, autorizaram-se precariamente duas empresas estrangeiras, durante curto período, a realizarem cabotagem: a Condor Syndikat, alemã, e a Aéroposlale, francesa, visando unicamente atendimento ao usuário e integração do território.

Note-se, ao longo dos anos, desde 1927 aos dias atuais, como vem evoluindo o transporte aéreo brasileiro (nota: o trabalho, da Consultoria Legislativa da Câmara dos Deputados, é de 2001, bem antes de se agudizar a crise entre as empresas aéreas brasileira).

De 1927 a 1940 - O Governo libera, à iniciativa privada, a exploração dos serviços de Transporte Aéreo. As primeiras concessões para exploração de linhas foram autorizadas, em caráter precário, às empresas estrangeiras Condor Syndikat, em 26 de janeiro de 1927, e Aéropostale, em 07 de março de 1927. Trata-se

do único caso registrado de autorização para exploração de tráfego de cabotagem, no Brasil, por empresas estrangeiras.

A Varig - Viação Aérea Rio-Grandense - e a Sindicato Condor (esta, resultante da nacionalização da Condor Syndikat) se organizaram e se registraram como

empresas de aviação, obtendo concessão para exploração de suas linhas pioneiras. A Varig foi oficialmente registrada em 07 de maio de 1927 e obteve autorização governamental para operar em 10 de junho de 1927. O Sindicato Condor foi registrado em 1º de



Outro ângulo da cerca de separação da área de taxiamento dos aviões no aeroporto



dezembro de 1927 e passou a operar em 15 de julho de 1928, com equipamentos da empresa alemã, nacionalizada.

Ao final da década dos 30, a empresa teve seu nome alterado para Serviços Aéreos Condor, passando a Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul em 1943, durante a Segunda Guerra Mundial, em decorrência das restrições governamentais ao seu nome resultante da empresa alemã.

Nesse período surgiu, também, a Panair do Brasil, como subsidiária da Pan American, em 21 de novembro de 1930, tendo sido operada por pilotos norte-americanos até 1938. A Vasp - Viação Aérea São Paulo - fundada por 72 empresários de São Paulo, logo depois da Revolução de 1932, teve sua autorização de funcionamento concedida apenas em 31 de março de 1934.

De 1940 a 1950 - Uma nova fase do Transporte Aéreo estendeu-se pelas décadas dos 40 e 50. Até o início da década dos 60, e mesmo ao longo dela, mais de 20 empresas de transporte aéreo foram criadas, as quais concentraram as suas linhas principalmente nas rotas do litoral, mais fáceis de serem operadas.

Entre essas empresas, aqui são citadas apenas algumas de maior expressão:

Em dezembro de 1939 foi fundada a NAB - Navegação Aérea Brasileira; em 1942, a Aerovias Brasil; em 1943, a LAP - Linhas Aéreas Paulistas; em 1944, a VASD - Viação Aérea Santos Dumont; em 1945, a LAB - Linhas Aéreas Brasileiras; em 1946, a Viação Aérea Gaúcha e a Real Transportes Aéreos; em 1947, a Taba - Transportes Aéreos Bandeirantes, a Transportes Aéreos Nacional e o Lóide Aéreo Nacional; em 1952, a Paraense Transportes Aéreos e, em 1954, a Sadia, precursora da Transbrasil.

Três dessas empresas, nos anos 60, adquiriram grande expressão: a Real, o Lóide e a Nacional. O excesso de oferta que se estabeleceu em relação à demanda então existente, culminou por tornar antieconômicos os vôos por elas realizados.

O mercado da época, de dimensões reduzidas, não foi suficiente para viabilizar o funcionamento de um número tão grande de empresas e todas elas se enfraqueceram, sendo que muitas fali-



ram, foram absorvidas por outras, ou até mesmo se fundiram. A consequência foi uma redução nos níveis de segurança e regularidade no serviço de Transporte Aéreo." (o que acontece até os dias atuais).

No que diz respeito especificamente ao aeroporto de Goiabeiras, ele operou a partir de 1939, mesclando atividades militares (sobretudo depois da decretação da guerra, em 1942), com civis. Entre 1939 e 1942, as únicas empresas aéreas que atendiam Vitória eram a Panair do Brasil e o Sindicato Condor. Os vôos, poucos, Apenas alguns por semana, ou procedentes do Sul, com escala em Vitória, ou procedentes do Nordeste, também com pouso aqui. Na maioria das vezes, as escalas eram mais técnicas (reabastecimento) do que de passageiros. Com a guerra, a Condor mudou de nome. O hangar que ela possuía, por sinal o maior do aeroporto naqueles tempos, foi cedido ao Aero clube do Espírito Santo que, graças a isso, conseguiu formar, em 1942, sua primeira turma de pilotos privados.

Deste ano em diante, começaram a voar para o Espírito Santo as empresas que estavam sendo criadas durante ou com o fim da guerra. A NAB, a Aerovias Brasil, a LAB, a Cruzeiro do Sul, a Vasp, Varig, Sadia (depois Transbrasil) e outras. Muitas empresas, como se disse, faliram nesse início de aviação comercial



Como tudo foi feito

A formatura da turma de 1947 foi uma "festa de arromba", num tempo em que nem se imaginava criar esse termo. Estávamos ainda na ressaca do fim da II Guerra Mundial e houve até modificações de trânsito para permitir o ir e vir de festeiros e convidados, embora a Vitória de então fosse uma cidade com poucos carros particulares, táxis, lotações, ônibus, caminhões e outros veículos.

A formatura da sexta turma de pilotos do Aeroclube do Espírito Santo, por obra e graça dos cinco formandos devidamente ajudados pelo instrutor e dirigentes do clube, começou na manhã e terminou tarde da noite, já de madrugada. Aconteceu no dia 20 de abril daquele ano.

Segundo Fernando Tamanini, o último sobrevivente da turma, realizar uma grande festa "foi uma decisão do grupo". E ele prossegue: "Todo mundo tinha estrutura financeira para isso. Contamos também com o apoio do jornal A Gazeta. Eu, por exemplo, ia todo dia à noite para lá escrever algumas linhas. E assim fomos criando expectativa em torno da festa". Nelson Silva também escreveria um artigo no jornal, falando sobre seu apelido de Calado e também de seu vôo solo (primeiro vôo do aluno sem instrutor), em 1946.

Mas a festa precisava ser grande. Os cinco foram ao Palácio Anchieta e saíram de lá tendo no governador Carlos Fernando Monteiro Lindenberg o Convidado de Honra. Passaram também pela Cúria e garantiram a participação do arcebispo, Dom Luiz Scortegagna, uma figura então muito conceituada no Estado.





O instrutor Edmilson Fontoura orienta o aluno Nelson Silva durante o curso

Conseguiram a vinda, com nota oficial e tudo o mais, do presidente do Aero Clube do Brasil. A eles se juntou o maior pára-quedista da época, Charles Astor, de origem francesa, que se exibia em saltos de abertura retardada, então uma novidade no

pára-quedismo. E, com esse movimento todo, outras autoridades, convidados e o público em geral se prepararam para viver um dia incomum na pacata vitória de logo depois da II Guerra Mundial.

Tamanini se lembra de que todas as empresas de ônibus colocaram linhas de graça para levar as pessoas das regiões centrais de Vitória até ao aeroporto e depois trazê-las de volta, o que não era fácil àquela época, como se verá nas próximas páginas. Durante uns dez dias, só se falou na Patrulha da Madrugada em Vitória. Aquele era o assunto do dia em todos os cantos.

Charles Astor, nas solenidades da manhã no Aeroporto de Goiabeiras, onde funcionava o Aeroclube do Espírito Santo, era o espetáculo maior do Show Aéreo programado, graça a seus "saltos de retardo". Fernando se lembra com saudade: "Nós levamos todo mundo. Cinco rapazolas voando nuns teco-tecos pequenos, mas entusiastas. Conseguimos fazer a maior de todas as festas!"

Os cinco, Dário Endlich Tavares, David Antônio Strong, Fernando Gaspar de Oliveira, Lourenço Fernando Tamanini e Nelson de Albuquerque Silva, estavam embalados. Destes, Fernando era o único que ainda não trabalhava. Nelson, o único casado. E tratava-se de uma turma muito unida, muito amiga, como se pode notar por um dos relatos de fato ainda lembrado por Tamanini:



- Nós combinamos que iríamos todos de terno azul marinho na festa da noite, para ficarmos como que de uniforme. Na hora, soubemos que o Strong, que então vivia com a mãe, uma senhora norte-americana, não tinha terno daquela cor. Eu tinha um segundo terno, fui para casa e troquei de roupa para que ele não fosse o único a ficar diferente dos outros na nossa festa de formatura.

Tratava-se mesmo de um companheirismo sem igual. Dario foi para a aviação comercial. Strong teve passagens por ela. Nelson co-pilotou DC-3 da Aerovias Brasil em algumas oportunidades enquanto representou a empresa. Somente os dois Fernando, não. Um dos quais, Gaspar, sofreria um acidente grave. "De todos - recorda-se Tamanini - Nelson Silva era o mais apaixonado. Era maluco por avião. E nunca mais deixaria de ser. Eu acompanhei a vida dele quase toda".

A festa dos cinco formandos de 47 contou também com a cobertura da maior empresa de Comunicação da época no Brasil: os Diários Associados Dirigidos



Patrulheiros e instrutores de vôo analisando um dos aviões usados para aprendizado

por Francisco de Assis Chateaubriand Bandeira de Mello, ela tinha ordens para cobrir todos os eventos que envolvessem aviação no Brasil. E fazia isso. Graças a esse fato, a festa da Patrulha também foi assunto fora do Espírito Santo, embora nenhum dos



"patrulheiros" tivesse guardado recortes de jornais de outros estados, nos quais saíram notícias referentes aos acontecimentos de Vitória.

Os Diários Associados haviam transformado a questão da aviação em uma grande campanha, a Campanha Nacional de Aviação. Durante a guerra, porque os pilotos formados seriam a "reserva da Aeronáutica brasileira". Já então se considerava que ter pilotos em larga escala era estratégico para qualquer país.

Chateaubriand conseguiu até que a esposa do Presidente da República Getúlio Vargas, dona Darcy Vargas, fosse madrinha de um dos aparelhos comprados e doados. E depois que as doações norte-americanas cessaram, empresários nacionais eram convocados a comprar os aviões e dá-los, sobretudo aos aeroclubes. Sempre com grande cobertura dos Associados. Isso aconteceria também com a formação do acervo do Museu de Arte de São Paulo, o MASP, uma herança da controversa figura de Chatô, como o chamavam os íntimos.



Avião do Aeroclube pousando. Ao fundo, linha branca da "pista de cimento"

Houve até uma briga famosa na época. José Hermírio de Moraes se recusou a participar da campanha. Brigou com Chatô. A briga durou muito tempo, custou dinheiro e prestígio a ambos, mas Hermírio venceu ao final. Ele não aceitava ter que dar dinheiro de suas empresas, à for-

ça, ao MASP.

A causa dos aviões e dos pilotos foi mais tensa e intensa durante a guerra, para o Brasil entre 1942 e 1945, mas logo depois dela ainda estava muito acesa. Tanto que a turma formada em



abril de 47 a pegou ainda no auge quando começou as aulas de aviação, em meados de 1946. "Nós embarcamos no clima", diz Tamanini, recordando-se dos fatos daquela época conturbada.

Tudo isso foi rapidamente esquecido nos anos que se seguiram. Alguns

formandos saíram do Espírito Santo (o instrutor, Tamanini e Nelson) e não se fez nada algo igual e nem se havia feito antes. Mas Lourenço Fernando ainda daria algumas contribuições à aviação do Espírito Santo, mesmo fora daqui.

Ele conta que era muito amigo de Dionísio Abaurre, então dono de uma construtora e pessoa bastante conceituada no Espírito Santo (foi também dono de alguns cinemas como os Cines Jandaia, Juparanã, Paz e mais tarde o Cine Vitória. Nenhum deles existe mais). Por sua vez, morando no Rio de Janeiro, Fernando tinha grande prestígio junto ao Ministério da Aeronáutica, que controlava as verbas do setor de aviação. "Eu ficava sempre de olho no dinheiro. Quando via que havia algum sobrando, que poderia ser destinado a nós, entrava no circuito. E foi assim, com essas verbas federais, que a pista do Aeroporto de Goiabeiras foi terminada pela empresa de Dionísio".

Marcelo Benezath Abaurre, filho de Dionísio, recorda-se disso: "Fernando era mesmo muito amigo do brigadeiro lá no Rio de Janeiro e mandava na Aeronáutica. Ele conseguia o dinheiro e as obras do aeroporto iam sendo realizadas. A Construtora, Dionísio Abaurre Indústria e Comércio, hoje me pertence". Essa pista, pri-



Edmilson instrui alunos. O avião ao fundo, PP-TKR, foi o único a sobreviver





meira a ser construída, hoje está sendo ampliada e terá uma segunda cruzando uma de suas cabeceiras, nas obras de ampliação do aeroporto de Vitória, em andamento desde algum tempo.

Não foi, como tudo o que acontecia naquela época, uma tarefa das mais tranquilas.

Abaurre tinha um carro, com o qual ia para todos os lugares. Para ver se os trabalhos no aeroporto corriam bem, um belo dia entrou de carro mesmo pelo setor de vôo adentro e foi parar na



Duas tomadas de aproximação de pouso de uma conversa entre Nelson e Ulisses Álvares



pista. Azar seu, porque um avião se preparava para decolar e por pouco não houve problemas. Segundo Marcelo, tratava-se de um Convair da Cruzeiro do Sul e o comandante não aceitava sair antes que o carro fosse retirado. O comandante reportou o incidente ao Ministério da Aeronáutica e Dionísio precisou explicar o ocorrido às autoridades. "O carro era um Dodge com placas 2112, números que eu uso até hoje. O comandante era meio medidinho e criou um caso danado", contou Marcelo.

Esse esquema funcionou até mesmo para que houvesse as primeiras obras da pista de São Mateus, Norte do Estado, então necessária a uma aviação de curto alcance, que necessitava de mais alternativas de pouso. Dionísio também participou da construção do Aeroporto de Guarapari. Reflexos das peripécias que faziam os antigos "rapazolas" da Patrulha da Madrugada.



Aviões preparando-se para decolar em instrução de vôo sobre Goiabeiras





Cinco formandos

A turma de 1946/47 completou o curso de aviação no Aero-clube com cinco formandos. Justamente os que, depois, seriam chamados de Patrulha da Madrugada. Mas não foram somente eles que iniciaram as aulas. Havia 14/15 alunos nos primeiros dias em que o instrutor Edmilson Fontoura começou a ministrar as aulas teóricas que antecederiam as instruções de vôo, no Aeroporto de Goiabeiras, então ainda um lugar ermo, distante do resto da cidade, ainda nos últimos meses do ano anterior à grande festa, em 1946.

Essa turma, por exemplo, terminou bem menor do que a de 1942, que formou os primeiros pilotos do Aero-clube e era constituída por uma imensa maioria de sócios fundadores, oriundos dos primeiros movimentos pela criação da aviação civil no Estado e que marcou o ano de 1939 em Vitória.

Era pouco o conforto. Sem maior estrutura - a própria pista de pousos e decolagens usada pelos aviões do Aero-clube era gramada -, na maioria das vezes os alunos acompanhavam sentados no chão ao que o instrutor Fontoura falava ou demonstrava, geralmente assistidos pelo então presidente do clube, João Luiz Horta Aguirre, que poucas vezes deixava de ir prestigiar as aulas.

São raras as fotos aéreas que mostram o Aeroporto de Vitória em fins da década de 1930 e meados da de 1940. Uma delas é clara. Apresenta a imensa área verde praticamente toda inabitada. Poucas edificações pobres situavam-se nas proximidades de onde fica hoje a confluência entre as avenidas Fernando Ferrari e Adalberto Simão Nader. Mais nada. A estradinha de barro que saía do aeroporto seguia direto para a região onde hoje está a Universida-



de Federal do Espírito Santo, "Ponte da Passagem", e daí ia em direção à Praia do Canto. Chegar ao Centro de Vitória, onde a vida urbana se concentrava, era mais um bom pedaço de caminho em ruas estreitas e muitos buracos.

O aeroporto tinha um grande hangar feito em madeira, algumas partes metálicas, cobertura de flandres e janelas de ventilação. Era o que pertencia ao Sindicato Condor, empresa aérea dos primórdios da aviação comercial no Brasil, fundada por alemães e que, na prática, era o braço da Lufthansa na América do Sul. Lá, naquele hangar que viria a ser do Aeroclub, eram realizadas também as solenidades oficiais que exigiam espaço para muita gente se aglomerar, da mesma forma como também era feita a manutenção dos aviões das empresas aéreas com vôos regulares para o Espírito Santo, na maioria dos casos vindos da Bahia, demais pontos do Nordeste, ou do Rio de Janeiro e São Paulo.



Propaganda da Aerovias Brasil na loja da empresa, que ficava no Centro de Vitória

Outros hangares, pequenos, todos eles em madeira ou alvenaria, serviam cada um a uma das empresas aéreas que operavam no Estado. Sobre tudo para

guardar peças de reposição, ferramentas, documentos e outros apetrechos menores. Quando alguma coisa maior precisava ser feita havia a necessidade de transporte direto do Rio de Janeiro



ou São Paulo. A Aerovias Brasil, por exemplo, possuía um DC-3 de manutenção que transportava, além de mecânicos e peças diversas, até mesmo um Jeep que ajudava nos serviços mais pesados com os aviões da empresa.

Como, por exemplo, troca de motores.

Houve uma ocasião em que um motor precisou ser trocado em Vitória. Ele veio do Rio de Janeiro no avião oficina e o trabalho foi executado aqui. Esse avião, um DC-3 de prefixo PP-AXG, pilotado pelo comandante Carlos Gomes Rego, se acidentou depois, num vôo de teste na tarde do dia 20 de dezembro de 1949. Sete pessoas morreram no litoral capixaba, nas proximidades de Jacaraípe. O aparelho e os corpos nunca foram resgatados. Além do comandante Rego, morreram o co-piloto Luiz Carlos Machado Guterrez, o radio-operador José Egídio Amaral e o mecânico Virgílio Predilano Andrade, que aparece em uma foto no interior do DC-3 de manutenção. Nunca se soube os nomes das demais pessoas que "pegaram carona" no vôo de teste do AXG.

Os estudantes de aviação da turma de 1946/47 encontraram essa estrutura pela frente. Sentados no chão, ao ar livre, ao lado dos aviões Piper J-3 (o Piper Cub), CAP-4 (depois Paulistinha, pois eram montados pela CAP, Companhia Aeronáutica Paulista, que fez algumas modificações nos J-3 para criar seu sucessor) e



Hangar de reparos da Aerovias. Ao fundo vê-se parte do "Mestre Álvaro"





*Vista do interior do DC-3 oficina da Aerovias.
Dentro dele, um Jeep de apoio*

outros usados para instrução de vôo, ouviam as preleções. Esses mesmos aeroplanos serviam como modelos para estudo de partes aerodinâmicas, princípios de vôo e aprendizado mecânico. Bastava tirar a carenagem dos motores e dissertar sobre suas diver-

sas peças e elementos-chave.

Tudo era improvisado. O abastecimento dos pequenos aviões, à falta de um sistema mais moderno e seguro, era feito com galões de gasolina de aviação (Avgás). Uma pessoa, geralmente um empregado do aeroporto, não raro menor de idade, levava o galão nas costas e transferia o combustível para os tanques, auxiliado por grandes funis que direcionavam o líquido caminho abaixo.

Buscava-se a sombra, claro. Geralmente a das asas dos aviões. O instrutor Edmilson Fontoura dissertava para um grupo de alunos sentados ao chão, fugindo do calor. E torcendo para não cho-ver... Quando isso acontecia, a aula tinha que ser transferida para o interior de um hangar e o rendimento era menor. Afinal de contas, não se voava com tempo ruim naqueles "teco-tecos" que, de início, nem mesmo rádios de comunicação com a torre possuíam.

Mas fotos eram feitas, ainda que amadoristicamente. O que permitiu que muitos dados fossem preservados para efeito de se contar uma história como essa. A Patrulha da Madrugada fez alguns álbuns de fotografia registrando não apenas fases do aprendizado, mas também vôos. Infelizmente muitas dessas fotos desapareceram. Dos álbuns, restou o de Nelson Silva.



Além dos alunos que chegavam para aprender aviação movidos pelos mais diversos interesses e vindos de diversas atividades, havia um que se destacava. O mecânico Ulisses Álvares era o profissional preferido por nove dentre dez aviadores. Talvez nem tanto por ser muito superior aos demais mecânicos em conhecimento técnico de motores, mas principalmente porque era piloto. Para ele era mais fácil ter cuidado. Afinal, era "um deles..."

Algumas atividades eram realizadas no pequeno terminal onde havia o balcão que servia às empresas aéreas. O balcão onde os aeroviários dessas empresas às vezes se rezevavam. Ou no espaço entre este terminal e a cerca de madeira que servia para delimitar a área onde os passageiros aguardavam embarque e os aviões estacionavam.

Claro, mais uma vez, quando não chovia. Embarques simples, por sinal, pois os velhos DC-3 e

Curtiss transportavam 28 passageiros, tinham bequilha traseira e bastava subir quatro ou cinco degraus e já se estava dentro deles para enfrentar



Abastecer e ligar os aviões sem motor de arranque era uma ginástica naquela época



viagens a 260 quilômetros por hora. Dos DC-3 era possível curtir a paisagem através de incomuns janelas quadradas.

Foi nessa época, com essa estrutura existente em Vitória, que o Brasil entrou na II Guerra Mundial contra a Alemanha, no início da década de 1940, no auge do conflito na Europa e quando navios brasileiros foram torpedeados e afundados nas proximidades da costa brasileira. E foram esses fatos que levaram aos episódios que pretendemos contar, com o máximo de rigor possível, nas páginas e ns imagens que vão se seguir nesse relato.



A guerra e a festa

O dia 22 de agosto de 1942 foi incomum para nosso país. O presidente Getúlio Dornelles Vargas reconheceu que havia um estado de guerra entre o Brasil e o Eixo Berlim-Roma-Tóquio, na prática levando os brasileiros a se envolverem na II Guerra Mundial. Na época, o Aero clube havia iniciado suas atividades e se preparava para formar um maior número de pilotos. Todos os brasileiros eram observadores da guerra que se desenvolvia na Europa, mas então já com a presença do Brasil, que enviara sua Força Expedicionária.

Consta que, durante o conflito, alguns pilotos capixabas chegaram a treinar até mesmo os soldados da Polícia Militar na área do Aeroporto, fazer vôos não regulares de patrulha sobre a região do Porto de Vitória e outras atividades mais, todas em regiões consideradas possíveis de serem atacadas por inimigos, bem como a ajudar o Exército nos exercícios de tiro da artilharia de costa.

Os pilotos Dário Endlich Tavares, David Antônio Strong, Fernando Gaspar de Oliveira, Lourenço Fernando Tamanini e Nelson de Albuquerque Silva, os cinco já citados da turma de 47, se brevetaram após a guerra. Mas chegaram a ajudar em algumas atividades pós-conflito, a pedido das autoridades.

Dos cinco alunos, somente um deles, Dário Endlich Tavares, seguiu carreira como piloto civil comercial. Depois do conflito, ao contrário dos demais quatro amigos, ingressou em empresa aérea e se tornou um dos mais conceituados comandantes da Varig (trabalhou antes na Real Aerovias Brasil, sucessora da Aerovias), tendo sido instrutor de vôo e Comandante Máster. É preciso deixar claro, como será visto no relato oficial da história do Aero clube, que Dario não foi o único piloto comercial formado pelo Ae-





20 de abril de 1947. Na foto aérea, a parte diurna da festa da Patrulha da Madrugada no Aeroporto de Vitória

roclube. Muitos o seguiram.

Lourenço Fernando Tamanini, um dos membros da Patrulha, o único ainda vivo para dar uma entrevista em 2008 (Nelson de Albuquerque Silva, penúltimo membro, morreu em 13 de fevereiro desse ano), se diz feliz por ter feito parte daquele grupo de cinco pilotos que se brevetou muito unido.

Eles se encontravam de madrugada (daí o nome) na Praça Costa Pereira, de onde iam para o Aeroporto de Goiabeiras. Todos os dias eram obrigados a dormir cedo. Isso porque dos cinco, quatro tinham que retornar ao Centro de Vitória ainda pela manhã, o mais rapidamente possível, pois precisavam trabalhar e seus afazeres profissionais os esperavam todos os dias.

- Não era esse o meu caso - conta Tamanini - porque eu não trabalhava naquela época. Mas levantava de madrugada e seguia para o aeroporto. Foi uma felicidade aquele episódio (o curso durou quatro meses). Depois veio a festa que não foi feita imediata-



mente após o término do nosso treinamento, porque quisemos trazer gente de fora como o campeão mundial de pára-quedismo, que era francês, e isso custa muita preparação. Mas fizemos a festa de gala. Teve de tudo, até mesmo o salto do pára-quedista, que caiu em queda livre até bem perto do solo, somente aí abrindo seu pára-quedas. Ficou todo mundo parado, apreensivo, olhando para aquilo, que era muito incomum nos anos 1940.

Ainda segundo Fernando Tamanini, a felicidade de início logo se desvaneceu. Dário Tavares, o Darinho, foi para a aviação civil e lá ficou até se aposentar e falecer. Dois deram azar. Um deles, Fernando Gaspar, sofreu sério acidente aéreo em Muqui, no qual perdeu parte das pernas. Estava viajando para visitar a noiva e, na hora de voltar, resolveu fazer dois rasantes na rua. No primeiro, arremeteu (subiu) ao final do percurso. No segundo, esqueceu-se de que estava com o vento pela cauda. Sem poder subir o suficiente, bateu no telhado de uma igreja e se feriu gravemente. Levou muito tempo para se recuperar - os amigos foram vê-lo várias vezes em Cachoeiro de Itapemirim, onde ficou internado - e, depois de recuperado perdeu até a noiva, que então o via como a



David Strong recebe a medalha dada por sua mãe durante a festa de 20 de abril



um aleijado. Mal menor porque o maior foi ter perdido o pai da forma como perdeu.

De família pobre, Gaspar teve que comprometer o pouco que seus familiares possuíam no tratamento de seus ferimentos. O pai não resistiu à emoção de passar por tudo aquilo, teve uma síncope cardíaca e morreu, aumentando a tristeza de todos. Strong, outro dos membros do grupo, também sofreu acidente sério. Em episódio que Tamanini conhece somente em parte, ele caiu com o avião no mar quando viajava pela Bahia e também ficou com um defeito de locomoção por causa de ferimentos vários sofridos nas pernas. Mais um episódio triste para terminar com a alegria de um grupo muito unido.

- Eu - conta Tamanini -, depois de me brevetar, ainda voei por alguns anos. Mas depois me casei, veio um filho, veio um segundo

filho e parei. Não queria continuar voando nos nossos aviões pequenos e correndo o risco de sofrer acidentes. Quem continuou e sonhou com o vôo quase até a hora de morrer foi o Nelson Silva. Ele



*O governador Carlos Lindenberg é homenageado.
Dom Luiz Scortegagna acompanha*

nunca parou. Era um apaixonado e que às vezes romanceava os acontecimentos, sempre acrescentando alguma coisa a eles.

Realmente, Nelson Silva ficou pouco tempo em Vitória. Em fins de 1955 mudou-se para São Paulo onde se associou ao Aero-club de São Paulo, no Campo de Marte, e continuou a voar. Che-



gou a possuir um Piper PA-18 (PP-GIR), com o qual se divertia com a família. Em dificuldades financeiras, vendeu o avião, mas continuou a voar. Parou somente quando uma hérnia de disco o obrigou a uma cirurgia que lhe custou a não renovação da licença por parte do Ministério da Aeronáutica. Mesmo assim, até o fim da vida,

sempre que podia voava com amigos e, uma vez no ar, pedia os comandos. Fez isso pela última vez no Cessna 180 de um companheiro piloto, menos de três meses antes de morrer.



João Luiz Horta Aguirre recebe sua medalha como reconhecimento dos pilotos

É preciso explicar de

onde vieram os aviões que o Aeroclubes usava naquele aeroporto situado no meio do nada, muito depois da Estrada do Suá, da Praia do Canto, numa região onde hoje está o bairro República, mas que, na época, era praticamente deserto. Alguns dos aparelhos para o aprendizado da aviação e treinamento, despojados mas modernos modelos J-3, da Piper, e CAP-4, montado em São Paulo, haviam sido doados pelo governo dos Estados Unidos ao Brasil para que pudessem servir ao esforço da formação de novos pilotos. Outros, chegaram como parte da intensa campanha desenvolvida pelos Diários Associados e apoiada pelo Ministério da Aeronáutica.

Destes novos aviões, o Aeroclubes, ganhou inicialmente um total de oito, segundo se considera até hoje. Um deles, o primeiro



e de prefixo PP-TKR, ainda se encontra na sede do clube, na Barra do Jucu. Tem condições de voar, mas tende a virar peça de museu, sendo a parte viva da história da instituição. Os outros se perderam, por motivos diversos, ao longo dos anos. Num deles, o de prefixo PP-TTF, morreu o lendário remador Wilson Freitas Coutinho (veja um relato deste episódio no Apêndice 2), que também era piloto brevetado na primeira turma, juntamente com mais dez outros. Isso num acidente aéreo ocorrido em Barra do Itapemirim, em 25 de março de 1945. Os oito primeiros aviões do Aeroclube tinham os seguintes prefixos: J-3 - PP-TKR, PP-TRS, PP-TND e PP-TTF. Cap-4 - PP-RLC, PP-RVZ, PP-RSO e PP-TVZ.

Por que, durante a II Guerra Mundial, as autoridades brasileiras temiam principalmente que submarinos alemães torpedeassem navios na entrada da barra do Porto de Vitória, bloqueando assim o comércio marítimo? Porque naquela época o porto capixaba já tinha alguma importância econômica e estratégica, sobretudo em



As instruções de vôo de Edmilson Fontoura eram acompanhadas por curiosos também





*Dulce Silva coloca a medalha no peito do marido, Nelson.
O único aluno casado de então*

tempos de guerra, como os que eram vividos.

Além disso, desde 1939, quando começaram as ações na Europa, os Estados Unidos, sabedores de que cedo ou tarde entrariam no conflito, estavam preocupados com o baixo número de pilotos existentes no seu país e também nos países potencialmente aliados. Desta forma, um programa de formação de pilotos foi desenvolvido e, junto com ele, um outro que visava à entrega de aviões de treinamento básico às nações aliadas. Foi assim que chegaram ao Brasil os Piper J-3. Já aviões Fairchild, modelo PT-19, de treinamento mais avançado, serviriam inicialmente para a preparação dos pilotos militares da Força Aérea Brasileira (FAB), sediados no Brasil. Um deles terminaria no Aeroclube, doado por um associado, Jacinto Brescianni, na década de 1960.

A turma de 1947 começou a aprender aviação nos aviões do programa de ajuda e da campanha dos Diários Associados, mes-



mo depois da guerra. Conforme disse Fernando Gaspar, que depois se tornaria um pequeno industrial de embutidos em Vila Velha, em uma entrevista dada em 1985, os membros da Patrulha voaram por sua livre iniciativa não apenas nas proximidades de Vitória, "mas também nas regiões de Belmonte, Alcobaça (Bahia) e em Linhares, além de outras mais. Aventurávamos-nos sempre que era possível".

Fernando Gaspar garante que, apesar de alguns depoimentos diferentes, nunca foi visto um único submarino alemão em águas capixabas durante a guerra ou logo depois dela. E, mesmo se algum deles tivesse sido visto, os pilotos não teriam feito nada contra ele. Não tinham armas e às vezes nem rádios, e precisavam retornar ao aeroporto para se comunicar com o Exército. Portanto, o trabalho deles era mesmo o de observar e prevenir qualquer ataque.

Lourenço Fernando Tamanini destaca um outro atributo da

Patrulha da Madrugada: "Nosso mérito não foi o de ter ajudado os soldados do Exército, nem tampouco haver participado de acontecimentos da II Guerra Mundial. Foi, sim, o fato de sermos um grupo muito



O hangar da Condor lotado de gente no dia da manhã da festa da Patrulha

unido, já que fomos uma das primeiras turmas de jovens pilotos civis a se formar no Aeroclube do Espírito Santo".





Patrulheiros todos de gravata branca: David, Dário, Fernando Gaspar, Fernando Tamanini e Nelson

Alguns dos pilotos de 47 eram também muito amigos do coronel Cintra, então comandante do Iº Gemac, unidade que funcionava no local onde hoje está o quartel da Polícia Militar. Ajudaram, assim, no treinamento básico de cerca de mil soldados que serviram no Estado e também nas instalações do aeroporto, em Goiabeiras. Ainda se vivia o clima da guerra recém terminada.

A cooperação com o então 3º Regimento de Infantaria (3º RI), de Vila Velha, envolvia uma outra atividade, conforme foi dito: prestar ajuda na observação de tiros de artilharia de costa. É que os canhões atiravam nos flutuantes que simulavam a presença de "navios inimigos" nas proximidades de Vitória e Vila Velha. E o ideal, claro, era que acertassem esses alvos.

Os pilotos sobrevoavam o mar e instruíam a correção da pontaria, pois os canhões atiravam contra objetos que eram, na verdade, bóias colocadas a algumas milhas náuticas de distância e com o formato de navios de guerra. Nelson de Albuquerque Silva confessa que sofreu um susto: "Um belo dia - disse ele - eu voava próximo a um alvo flutuante, coisa de mil pés de altitude (cerca



de 340 metros acima do nível do mar) quando um tiro de costa passou tão próximo do meu avião que ele balançou violentamente e quase virou de dorso".



E completou, rindo, do episódio: "Quase disse que não ia 'brincar' mais com aquele pessoal, porque eles eram muito perigosos quando atiravam..."

A festa de formatura oficial da Patrulha da Madrugada, realizada durante todo o domingo 20 de abril de 1947, foi de tanta gala que mereceu manchete de contracapa em "A Gazeta" de 19 de abril de 1947, ocupando três quartos de página e com fotos de todos os "patrulheiros" que se formariam naquele dia. Participaram dela o governador Carlos



João Monteiro conversa com Charles Astor. Após o salto ele recupera o pára-quadras

Fernando Monteiro Lindenberg, o arcebispo de Vitória, Dom Luiz Scortegagna e numerosas outras autoridades civis e militares, inclusive prefeitos e membros do Judiciário.

No sábado mesmo, às 14 horas, uma procissão aérea do Aero Clube do Brasil foi recepcionada trazendo a imagem de Nossa Senhora de Loreto e que ficou aqui em Vitória. Às 20 horas, um jogo amistoso reuniu os times de basquete do Saldanha da Gama e os Pilotos Aéreos do Brasil, na "canha" Interventor Santos Neves. O jogo teve ingressos vendidos a Cr\$ 500,00, pois, conforme dizia "A Gazeta", "Ases da bola ao cesto nacional" se



apresentariam em Vitória. Os Pilotos Aéreos do Brasil, todos do Rio de Janeiro, jogaram com craques como Simões, Paulo, Wanderlei, Carracas e Nego. Já os capixabas do Saldanha foram a campo com Jayme, Fernando, Liga, Vassilinho e Willy. Uma "seleção" e tanto.

No domingo, dia 20, houve missa celebrada por Dom Luiz Scortegagna, às 8 horas, no aeroporto de Goiabeiras. A entrega dos brevês, feita pelo governador Carlos Lindenberg, aconteceu em seguida, às 9 horas. Às 10 horas foram iniciadas provas aéreas que envolveram até mesmo saltos de pára-quedas e que tiveram, à frente, o Campeão Brasileiro e Mundial, Charles Astor.

Às 16 horas, no Parque Moscoso, jogadores de tênis disputaram o Troféu Camilo Nader. Às 20 horas, no Clube Vitória, no Parque Moscoso, a festa chegou ao fim com a entrega dos diplomas aos membros do grupo, coroação da Rainha do Aero clube e um baile de gala que também contou com a presença do governador do Estado, Carlos Lindenberg. Até o trânsito, que naquela época nem poderia ser comparado com o de agora, precisou ser mudado no Centro de Vitória, proximidades do Parque Moscoso, para que a festa acontecesse sem incomodar ninguém (veja um relato completo dessa cobertura no Apêndice 3).





Aviação comercial

Os capixabas do início do século recordam-se de um fato histórico. Em 1930, como parte de uma volta ao mundo, o dirigível alemão Graf Zepelín sobrevoou Vitória. Veio de mansinho, fazendo pouco barulho e passou pela cidade em direção ao Rio de Janeiro. Maravilhou a todos. Era esse o primeiro contato que grande parte dos capixabas teria com a aviação comercial. Mas ainda se passaria quase uma década antes que ela fosse realidade por aqui.

Mas o dirigível teve vida curta. Perigoso, lento, podendo transportar poucos passageiros, ele foi praticamente aposentado depois que o Hindenburg se incendiou nos Estados Unidos, matando muita gente. O que se estava vivendo era a avant-première da aviação comercial como existe até hoje.

E se na maioria das vezes era difícil, em meados de 1930/1940, alcançar o aeroporto, num local tão ermo, por falta de ruas pavimentadas, avenidas ou estradas asfaltadas, linhas regulares de ônibus, rigorosamente quase nada, apenas carros particulares, táxis ou outros veículos contratados pelas empresas aéreas (como ônibus de linhas não regulares) chegavam lá, às vezes, com dificuldade. Eram aventuras os primeiros vôos regulares da aviação comercial brasileira em Vitória, e que começaram em fins da década de 1930.

As estradas - que, quando chovia, ficavam cheias de lama, quase intransitáveis -, levavam passageiros, funcionários e tripulantes até um terminal aeroportuário pequeno, apertado mesmo, construído em alvenaria, onde os funcionários das empresas aére-



as revezavam-se no único balcão existente para atender aos passageiros, sempre que um avião de sua bandeira estava por chegar ou partir. Terminal que ficava onde hoje está o de táxis aéreos no aeroporto.

Para matar a sede ou a fome, principalmente a dos atrasos de vôos ou longos dias de trabalho, havia lá somente um pequeno bar e que era explorado pelos irmãos Nestor e João Camilo, os mesmos que exploravam igual estabelecimento na estação ferroviária da Estrada de Ferro Vitória a Minas.

Os vôos eram poucos. A Gazeta de 19 de fevereiro de 1948 publicava anúncio da Aerovias Brasil em sua primeira página. Aliás, não apenas esta empresa, mas as demais usavam muito jornais e rádios para divulgar seus serviços. No anúncio citado, constava: "Confortáveis Douglas DC-3 e C-47. Para o Sul - às segundas, quintas e sextas-feiras. Para o Norte - às terças, quintas e sábados". A seguir vinham os novos preços: "Míxto Vitória-Rio, Cr\$ 338,20 - Vitória-São Paulo - direta - Cr\$ 581,50. No avião de passageiros: 15% de desconto".

Esses termos eram usados porque a empresa utilizava o C-47



Diniz (gerente da Cruzeiro do Sul), o governador Chiquinho, Atilio Vivacqua, Djalma Cabral e Nelson brindam à Aerovias



(modelo que havia servido na guerra) para uso misto de passageiros e cargas gerais. E o DC-3, modificado, somente para passageiros e bagagem. O anúncio terminava convidando os interessados



Embarque em um DC-3 da Aerovias Brasil em 1945 no Aeroporto de Vitória

a contatarem "o agente Nelson de Albuquerque Silva" no endereço da loja, Rua Marcelino Duarte, 14 - Vitória.

Embora as obras aeroportuárias tenham sido iniciadas bem antes disso, somente em 1946 a primeira etapa do terminal de embarque e desembarque ficou pronta. E os aviões, antes disso e até essa época, recebiam ou desembarcavam os seus passageiros em área descoberta, delimitada com cercas de madeira, ficando apenas estas entre o pátio de estacionamento, devidamente cimentado, e a pista, inicialmente toda gramada, mas, depois de 1943, também como parte do esforço de guerra, igualmente pavimentada. O asfalto chegou depois. Bem depois...

Para resgatar um pouco desse passado muito mal preservado, do qual o aeroporto de Vitória tem poucas recordações documentais, resta ouvir testemunhas de época. Esta seria igual a todas as demais entrevistas, não tivesse sido feita pelo autor com seu próprio pai, um emocionado saudosista, sobretudo da velha e há muito tempo desaparecida - desde 1955 - Aerovias Brasil e da Patrulha da Madrugada. Ele morreu em 13 de fevereiro de 2008.



Nelson de Albuquerque Silva, fluminense e campista, chegou ao Espírito Santo em 1938 para, como funcionário da Construtora Mauá, do Rio de Janeiro, participar da construção do "Aeroporto Marítimo" da Capital, o Cais do Avião, em Santo Antônio, o que foi realizado em parte durante o ano de 1939, durante a administração de João Punaro Bley, então o "Presidente" do Estado. Antes de vir para Vitória, ele havia estado também um pouco em Cachoeiro de Itapemirim, onde a Mauá dirigia as obras do primeiro sistema de tratamento de água da cidade. Nelson veio para a Capital por determinação urgente da diretoria da Mauá, sem ver a conclusão da construção cachoeirense.

Na época, no Aeroporto Marítimo de Vitória, logo apelidado Cais do Avião, quem exploraria linhas aéreas seria a Panair do Brasil, ainda empresa mista, de capital nacional e da Pan American, norte-americana. Operava o Catalina, hidroavião lendário e que até hoje voa em alguns países, confiável, mas lento. Fazia

cerca de 260 quilômetros por hora e levava mais de duas horas e meia no trajeto entre o Rio de Janeiro e Vitória. Com tempo ruim, podia ultrapassar três horas. "Um deles - recorda-se Nelson Silva, rindo, em entrevista de 2002 -, fez um pouso



O colatinense Moacyr Brottas posa na escada de um DC-3 da Aerovias Brasil

ruim e rompeu o casco, aqui em Vitória. O comandante teve que arremeter (decolar emergencialmente de novo) e pousá-lo no mangue, logo adiante, para não afundar com todos os passageiros



e tripulantes a bordo". Foi um susto e tanto. Talvez o único acidente naquele aeroporto.

No Cais do Avião não foi somente a Panair quem voou. Também passavam por aqui, vindos

ou indo para o Sul, como se verá em seguida, os aviões do Sindicato Condor (Condor Sundikat originariamente e vinculado à Lufthansa), além da, posteriormente, Viação Aérea Cruzeiro do Sul. Nessa época de histórias, entre o final da década de 1930 e o início da de 1940, surgiriam, com pouca distância de tempo, tanto o aeroporto de Goiabeiras quanto o Aeroclube. Funcionavam, como se sabe, no mesmo lugar. Paralelamente, o Cais do Avião logo iria cair em desuso. Os hidroaviões, de operação muito cara, desapareciam e o Cais em breve seria desativado. Era mais barato, seguro, rápido, prático e até mesmo mais confortável operar aviões decolando e pousando em terra.

Ironicamente, alguns anos depois, quando o flutuante do velho cais já havia se transformado em dormitório de mendigos, esconderijo de marginais ou ponto de encontro de prostitutas (qualquer um deles e não obrigatoriamente na mesma ordem), caberia novamente a Nelson Silva, intervir no assunto.

Por ordem do então governador Jones dos Santos Neves ele, ajudado por operários e um rebocador, desatracou o velho flutuante do cais de alvenaria (o flutuante servira de estação de em-



O deputado Custódio Tristão embarcando num vôo da Aerovias no Aeroporto de Vitória





Inauguração da loja da Aerovias: Atilio Viváçqua, Clóvis Rabelo, Djalma Cabral, Nelson Silva, Francisco Lacerda de Aguiar e coronel Andrade

barque e desembarque e era ligado à construção principal) e mandou que fosse afundado no mar, ao largo do local onde os hidroaviões manobravam no passado, decolando e pousando.

Somente muito recentemente, em 2005, indo à nova estrutura reformada do Cais do Avião, hoje local de lazer e ponto de encontro com bares e restaurantes, Nelson descobriu que a ordem não foi cumprida à risca pelos operários. O flutuante acabou sendo deixado ao lado da estação de embarque e desembarque, praticamente na praia, em vez de ser rebocado até o meio do canal.

O Aeroporto de Goiabeiras, cujo nome oficial é Aeroporto Eurico de Aguiar Salles, logo foi se popularizando, sendo inicialmente utilizado comercialmente pela Panair do Brasil e pelo Sindicato Condor. Este segundo que usava uns aviões Junkers JU-52 de três motores BMW e fabricados na Alemanha. Foram os primeiros aviões de passageiros realmente confiáveis a serem utilizados em todo o mundo. Eles tanto podiam ser usados para pousos no mar quanto em terra. Bastava, para tanto, adaptar ou retirar flutuadores de seus trens de pouso.

Mas veio a guerra, o distanciamento entre Brasil e os alemães, logo em seguida as hostilidades entre ambos os países e, com elas, desapareceu daqui a empresa Condor. Em seu lugar cresceri-



am, tomando-lhe o espaço deixado, as empresas aéreas já citadas, do início da história da aviação comercial. Dentre elas, uma tal Transcontinental, esta, apesar do nome pomposo e pretensioso para a época, teve vida muito curta, efêmera. Como era comum, por sinal...

Todas, então, operavam principalmente o DC-3, fabricado pela norte-americana Douglas, um avião que fez história não apenas no Brasil, mas em todo o mundo. Era, como se disse, a derivação do Douglas C-47, de uso militar para tropas e carga e transportava até 28 passageiros a modestos 260 quilômetros por hora. A exceção era o Lloyd, que preferia voar com o C-46, inicialmente militar e na versão civil chamado de Curtis Commander. Tratava-se de um avião de operação difícil, motor fraco e vida marcada por graves acidentes.

O DC-3 tornou-se avião padrão no Brasil porque, ao término da guerra, os

Estados Unidos tinham mais de três mil C-47 e já não havia utilidade para eles.

Simplesmente sucata-los levaria à falência muitas empresas ligadas à indústria aérea. A solução foi transformar os

aviões para uso civil, torná-los DC-3 e vendê-los a preço simbólico para quem quisesse comprar. Daí o surgimento de um número imenso de empresas aéreas. Mas aviões necessitam de manutenção. E na hora de fazê-las, as peças de reposição eram



Loja de venda de passagens da Aerovias, meados da década de 1950



vendidas a preço real. Vieram as falências, os acidentes por falta de manutenção ou manutenção insuficiente. Foi um tempo longo, de estruturação da aviação brasileira, até que profissionais do ramo dominassem o negócio com alguma competência.

Em 1945, depois de trabalhar muito tempo em construção civil, pela Construtora Mauá, Nelson Silva, por influência de sua mulher, Dulce dos Santos Silva, foi chamado ao Rio de Janeiro para receber um convite. Havia sido fundada lá já há algum tempo mais uma empresa aérea, ela queria voar para Vitória e ele se tornou gerente da carioca Aerovias Brasil no Espírito Santo.

Ocorreu que Dulce tinha um chefe no IAPI (Instituto de Aposentadoria e Pensão dos Industriários. Na época, cada categoria tinha seu "instituto" específico. Não havia ainda o INSS), onde trabalhava, de nome Fernando Correia de Sá e Benevides. Este tinha ligações no Rio, sabia da atuação da Aerovias e que esta procurava por um gerente regional. Sabia também que Nelson era piloto, conversaram e ele acabou aceitando gerenciar a empresa.

"Naquela época - contava, saudosos, Nelson Silva -, as companhias tinham motoristas que, por R\$ 15,00 (quinze cruzeiros), traziam passageiros até o aeroporto ou os levavam para suas casas ou hotéis, geralmente no Centro da cidade. As companhias demandavam cidades do norte e o movimento era pequeno. Quando assumi a gerência da Aerovias, senti a necessidade de haver um voo diário Vitória/Rio de Janeiro, partindo daqui pela manhã e retornando à noite, com a tripulação pernoitando em nossa cidade. Vendi a idéia".

Da idéia à prática foi um pulo ao Rio para tratar do assunto. Os tripulantes passaram a dormir em um apartamento alugado por Nelson mesmo, na Rua Vasco Coutinho, no Centro da cidade. De início, os da Aerovias. Logo em seguida, também os da Cruzeiro do Sul, que viu o sucesso da concorrente e criou, através do gerente na cidade, Sr. Diniz, também seu voo com pernoite.

Algum tempo depois nasceria em Vitória a primeira agência de turismo receptivo capixaba, em 1952. A Vitória Turismo e Transporte Ltda. (Vitur) surgiu da associação entre o gerente da Aero-



vias e um seu amigo, Djalma Cabral, que explorava o sistema de transportes de café. Numa loja alugada próxima ao Café Glória, de frente para a Praça Costa Pereira e na época inaugurada até com a presença do governador Francisco Lacerda de Aguiar, o Chiquinho, surgiu a agência, com design futurista para os anos 50. Mas de vida muito curta:

"Um belo dia fui surpreendido com a notícia da venda da Aerovias para um grupo dirigido pelo Sr. Adhemar de Barros" - contou Nelson, que até morrer se ressentia do episódio -. "Nós apenas vendíamos passagens da empresa, mas estava pronto o projeto para a venda, também, de pacotes turísticos. Não houve tempo para isso, nem para mim". Pouco depois ele deixava a companhia. Numa época em que a aviação comercial crescia de vento em popa no Brasil todo.

E já havia táticas de concorrência entre as empresas na época. Primeiro, com muita propaganda nos órgãos de imprensa (sobretudo no jornal A Gazeta) sobre as "vantagens" de cada empresa, cada horário, cada avião sobre o outro. Depois, algumas malandragens. Nelson procurava sempre saber quando alguém conhecido ou influente iria embarcar. Principalmente políticos, que viajavam para o Rio de Janeiro, Capital Federal, e voltavam dias depois. Mandava que fotógrafos profissionais da época fizessem fotos das pessoas embarcando, na escada de acesso do avião. Dias depois, na volta, os passageiros ganhavam como presente a sua foto de viagem. De quebra, uma propaganda indireta da Aerovias Brasil. Pelo menos duas dessas fotos sobreviveram nos álbuns do ex-gerente da empresa, bem como algumas outras, de embarques gerais de passageiros, e também de solenidades diversas. A da inauguração da agência é exemplo.

Uma vez, no Rio de Janeiro, o gerente Nelson propôs à Aerovias voar da Capital para Buenos Aires e assim concorrer com a Varig. Olharam apenas para ele. Mas, dias depois, chamado ao Rio, acompanhou os diretores da empresa até a Capital da Argentina onde o contrato de rota foi assinado. Houve um almoço de gala no Iate Clube de Olivos, um dos recintos mais fechados



do país. A carteirinha de sócio ganha na ocasião, Nelson guardou-a consigo.

Outro fato conhecido é a história dos vôos internacionais das primeiras empresas aéreas brasileiras. A Varig, que é do Rio Grande do Sul, inaugurou-os voando para o Uruguai e a Argentina. Mas todos queriam voar para os Estados Unidos. No caso da Aerovias, seu primeiro vôo deu-se no dia 06 de outubro de 1942, saindo do Aeroporto Santos Dumont com destino a Miami.

Era um cargueiro. O Lockheed-14 de prefixo PP-AVA, que havia pertencido à TACA, levava 33 horas para fazer o percurso até seu destino. Mas o tempo total de viagem excedia em muito esse tempo porque eram necessárias várias escalas de reabastecimento e dois pernoites. O avião decolava bem cedo do Rio e pousava em Anápolis. De lá voava até Carolina e, em seguida, Belém, onde uma esgotava tripulação dormia um pouco. No outro dia pela manhã, decolava com destino a Trinidad (o maior trecho sem escala), Maiquetia e Santo Domingo. Então se dava o segundo e extenuado pernoite. Por fim, no terceiro dia ele decolava para Miami aonde chegava ao final da manhã. Tudo isso feito à velocidade de 270 quilômetros por hora, padrão para aquele avião.

Não era só a Aerovias quem voava para os Estados Unidos. A Panair fazia isso, a Varig também e outras empresas aéreas se somaram a elas. Usavam-se também aviões DC-3, DC-4 (quadrimotor) e, em seguida, aparelhos mais modernos como, por exemplo, o Super Constellation.

Por que tanto esforço para chegar aos EUA? Nelson Silva se recordava muito bem: "primeiro, era importante ter uma rota aérea dessas. A Varig, por exemplo, voava para Nova Iorque. Mas havia outro motivo. Com os preços cobrados na época por peças de aviões, num Brasil sem indústrias de reposição para as empresas de transporte aéreo, era importante trazê-las dos Estados Unidos. Muitos aviões voltavam até com motores encaixotados nos porões de bagagem. Na chegada, eram desembarcados os passageiros, suas bagagens, cargas gerais quando havia e, em seguida,



os aparelhos eram levados para os hangares de manutenção. Lá se retirava as peças. E os motores completos. Sem pagar impostos... Mas mesmo assim muitas empresas faliram ou tiveram de ser vendidas para outros grupos empresariais. Como a Aerovias Brasil".

Em 1955, sem emprego na aviação, ele se mudou para São Paulo e a Vitur ficou somente com Djalma Cabral. A Real Aerovias Brasil, surgida da venda, daria sua representação a outra pessoa. As demais empresas aéreas continuariam a vender passagens também em lojas do Centro de Vitória. Já a LAB só as vendia no Hotel Tabajara, sendo aquele estabelecimento seu representante oficial.

Um fato merece ser contado: por pouco uma tragédia de grandes proporções para a época não marcou o início das atividades comerciais da Aerovias Brasil no Espírito Santo e no Brasil, justamente provocada por seu gerente no Estado. Nelson Silva precisou ir um belo dia a Colatina, justamente quando iria chegar a Vitória um dos primeiros vôos de sua empresa. Ocorreu um imprevisto. Logo após a decolagem de retorno o tempo, que não estava bom, "fechou", nuvens impediam a visibilidade e ele não conseguia ver nada à frente.

"Tive que me aproximar do aeroporto de Vitória, mesmo sabendo que o avião da Aerovias poderia estar por perto. Havia muitas nuvens e tentei furar sobre a região próxima a Goiabeiras. Só ouvi o ronco do motor do DC-3 e senti meu avião, um J-3, sacudir todo com a passagem dele ao lado, quase batendo".

O piloto do avião da Aerovias, chamado pelos companheiros de Comandante Mariá, desviou por muito pouco. Faltaram apenas alguns metros para que os dois aviões se chocassem e se espatifassem sobre as proximidades do aeroporto de Vitória. Uma quase tragédia que o velho Nelson, então com apenas 25 anos de idade, jamais conseguiu esquecer, pelo resto de sua vida.



O acidente do Marimbá

Um fato do início da história da aviação brasileira merece ser recordado, pois se originou em Vitória. No dia 13 de janeiro de 1939, por volta das 12 horas, o Junkers JU-52 de prefixo PP-CAY, acelerou os motores e iniciou uma corrida para a decolagem. Seus flutuadores jogavam água para os lados e ele foi ganhando velocidade até que, vagarosamente, deixou o leito de mar onde se encontrava e alçou vôo. Também vagarosamente, fez uma curva à esquerda e dirigiu-se ao sul, para alcançar uma rota que, ao longo da costa capixaba e fluminense, o levaria ao destino final de seu vôo, no Rio de Janeiro.

O JU-52 havia decolado do Aeroporto Marítimo de Vitória, o Cais do Hidroavião, em Santo Antônio, então em final de atividades. Ele cumpria um vôo regular do Sindicato Condor. Um vôo que havia sido originado no Nordeste e tinha destino final no Rio de Janeiro. A bordo havia dez pessoas, sendo cinco tripulantes e cinco passageiros. Ninguém era capixaba. O PP-CAY jamais chegaria ao seu destino. No comando do avião estava Severiano Primo da Fonseca Lins, um pernambucano e o primeiro piloto de aviação comercial nascido no Brasil a pilotar, como comandante, um avião comercial.

O Cais do Hidroavião de Santo Antônio, em 1939, quando da decolagem do JU-52, era aeroporto e porto. Não apenas iniciava vôos comerciais para alguns destinos, como servia de escala técnica para os aparelhos que procediam do Nordeste destinando-se, sobretudo, ao Rio de Janeiro, então Capital da República. O Aeroporto de Goiabeiras não havia iniciado atividades. Estava em



final de obras de pista. Para pilotar o Junkers, Severiano havia ido à Alemanha e passado alguns meses lá em treinamento com pilotos da Lufthansa.



O PP-CAY decola pela última vez. Ao fundo, o hoje bairro de Porto de Santana

No dia 13 de janeiro de 1939, enquanto o céu ia ficando escuro, prenunciando mau tempo, não foram muitas as pessoas que acompanharam a decolagem daquele Junkers. Eram eles os poucos trabalhadores do aeroporto, os responsáveis pelos reabastecimentos dos aviões da Condor e alguns moradores da região

próxima ao pedaço de mar que servia de pista de pouso e decolagem.

O JU-52 era considerado o melhor aparelho aéreo dos anos 30. Fabricado na Alemanha, que então construía os mais confiáveis aviões comerciais do mundo, aquele modelo era equipado com três potentes motores BMW 132-T2 de 635 HP, um no bico e dois nas asas, e podia transportar até 17 passageiros confortavelmente sentados, além de quatro tripulantes. Seguro, mas lento - a velocidade de cruzeiro era de 245 quilômetros por hora, dependendo do vento -, fazia das viagens aéreas do início do século passado um passeio bastante divertido. E demorado... Os flutuadores que ele transportava sob a cabine de passageiros e tripulantes para decolar e pousar provocavam muito arrasto (força de resistência a um veículo espacial exercida pelo meio em que ele se desloca), impedindo uma velocidade final maior do aparelho. O que também colaborava para isso era a fuselagem corrugada (ondulada) que aumentava ainda mais o atrito do ar com as partes externas do avião, quando em vôo.



O JU que decolou no dia 13 de janeiro com o comandante pernambucano Lins na cabina de comando tinha, como todos os demais, um nome pintado ao costado: Marimbá. O nome que entrou para a história dos momentos trágicos da aviação brasileira e também inscreveu o Cais do Hidroavião e Vitória, por uma incrível ironia do destino, nesse episódio. Afinal, daqui ele decolou pela última vez. Daqui voou para seu último vôo um piloto que hoje é considerado por muitos - sobretudo pelos pernambucanos, seus patrícios -, um dos comandantes patronos da história da aviação comercial brasileira.

O Marimbá - nome de um peixe comum na costa brasileira, com pouco mais de 50 centímetros de comprimento quando adulto - enfrentaria tempo ruim logo em seguida à decolagem. Para evitar maiores riscos aos seus cinco passageiros e quatro companheiros de tripulação, o experiente comandante Lins mudou a rota mais de uma vez. Traído por imprecisões das cartas de navegação de então, por volta das 15h40 ele chocou-se contra a Serra do Sambê, nas proximidades de Rio Bonito, quando voava a 240



Um JU pousado no trapiche do Rio de Janeiro. Ao fundo a Ilha Fiscal



quilômetros por hora, iniciando manobra de aproximação para seu pouso na baía da Guanabara.

A carta de navegação, com cotas de altura, indicava que os morros à frente da proa do Junkers eram elevações com topo cerca de 200 metros acima do nível do mar. Voando bem mais alto que isso, a cerca de 850 metros e perdendo altitude, ele avançou sem receio e sem ver coisa alguma, em meio a muitas nuvens. Mas o maciço tinha 900 metros de altura e contra ele o avião se chocou. Todos os dez ocupantes morreram imediatamente, carbonizados.

O fim do Marimbá repercutiu muito no Rio de Janeiro. O comandante Lins, que havia aprendido a voar naqueles aviões na já contada passagem de três meses pela Alemanha, como piloto-

aluno da Lufthansa, era muito querido. A aviação comercial engatinhava tentando se firmar e, pouco tempo antes do 13 de janeiro, outro acidente havia ocorrido. O Brasil ficou transtornado com o fato que, por sinal, pouco



O sofisticado interior de um JU-52 que serviu à Condor Syndikat no Brasil

repercutiu no Espírito Santo, de onde o Junkers havia decolado naquela tarde de ventos ruins, prenunciando mau tempo.

O Cais do Avião, ou do Hidroavião, reinaugurado depois de tantos anos abandonado, não tem registros disso. Totalmente reformado pela Prefeitura de Vitória, agora recebe visitantes capixabas e turistas, na maior parte das vezes para frequentar restau-



rante e conhecer as demais instalações. Para matar curiosidade. Mas, na década de 1930, chegou a ser referência para a aviação que começava.

O complexo era uma construção de alvenaria, por onde os passageiros entravam e saíam e onde havia espaço de balcão para as empresas aéreas e banheiros, além de outras instalações que mal chegaram a ser usadas. Mais adiante tinha sido construído um flutuante também de alvenaria e base de concreto, onde os aparelhos eram atracados. Ele servia de estação de embarque e desembarque, subindo e descendo com o movimento das marés. Os passageiros e demais pessoas chegavam a ele por uma espécie de passarela de madeira, que o ligava à construção fixa e à terra. Em seguida, era o embarque.

Como aeroporto, o Cais durou pouco. Com o fim da II Guerra Mundial os hidroaviões, caros, lentos e de operação difícil, logo entrariam em desuso, sendo mantidos apenas para vôos em regiões remotas, onde operariam em lagos, rios e outros locais com água. Abandonado, o aeroporto marítimo de Vitória estava condenado a ficar muitos anos sem uso, até ser reconstruído como área de lazer.

Estava destruída a passarela por onde o glamour desfilou durante poucos anos, em vôos esporádicos, mas com muita gente famosa a bordo de alguns de seus vôos. Por onde desembarcaram o presidente Getúlio Dornelles Vargas; o ator de Hollywood Tyrone Power; o boxeador Primo Carnera e mais algumas centenas de anônimos endinheirados, principalmente comerciantes ou grandes fazendeiros, que usavam os aviões para suas viagens, sobretudo ao Rio de Janeiro, mas também com destino final em Vitória.

O hidroavião, que voou regularmente no Brasil pela primeira vez em 27 de janeiro de 1927, sobreviveu até 1942, porque raros eram os aeroportos por aqui. Como ele só precisava de água e um atracadouro, era a solução ideal. Morreu quando as estruturas aeroportuárias chegaram e tornaram claras suas desvantagens. Mas antes, levou com ele o pioneiro da aviação comercial brasileira,



vítima do amadorismo dos serviços de segurança aérea. O comandante Lins morreu com 4.000 horas de voo no Junkers JU-52.

O jornal O Globo, do Rio de Janeiro, registrou na época os mortos do Marimbá: Tripulantes: Severiano Primo da Fonseca Lins - comandante; Apulcho Aguiar Botto de Melo - segundo piloto; Rodolfo Júlio Wolf - mecânico; Everaldo Machado de Farias - radiotelegrafista; Alberto Togni - aeromoço; Agnaldo Mendes de Almeida - funcionário da Agência Belmonte.

Passageiros: Oswaldo Amaral - gerente do Banco do Brasil de Ilhéus e embarcado lá; D. Olga e Zaira - a primeira, mulher do gerente. A segunda, sua filha de 13 anos; José Ragaldi - procedente de Fortaleza; Almeida (não foi possível conseguir o primeiro nome) - também funcionário da Belmonte.



Aeroclube: função estratégica

O Aeroclube do Espírito Santo, pouco tempo depois de sua fundação, em 1939, cumpria inicialmente uma função estratégica - havia guerra envolvendo o Brasil - e ainda recebeu uma herança belíssima: o hangar metálico e de grande porte que havia pertencido à empresa Sindicato Condor, e que então estava disponível. No aeroporto, ficou até o dia 07 de maio de 1956, exatos 17 anos, quando foi transferido para o bairro da Glória, em Vila Velha, pois as instalações comerciais aeroportuárias já não o comportavam. Esta seria sua primeira sede própria, adquirida pelo presidente Jefferson Aguiar. Lá, ficou até 27 de março de 1984, quando se mudou para a Barra do Jucu, também em Vila Velha, a sede atual e considerada um dos melhores aeroclubes do Brasil.

APÊNDICE I

O hangar do Aeroclube foi desmontado e doado ao Clube de Regatas Saldanha da Gama (Ginásio Wilson Freitas) pelo comandante Raimundo Gomes. Essas instalações foram remontadas e completadas onde estão até hoje, se bem que apenas em parte. Tem lógica porque, afinal, Wilson foi piloto.

No início, era preciso formar pilotos. Os aviões foram doados pelos Estados Unidos ou fabricados aqui mesmo, sob licença norte-americana. Eram modelos J-3 (num dos quais morreria Wilson Freitas, ao final da guerra, em 1945), CAP-4 (também chamados de "Paulistinha" e fabricados em São Paulo sob licença da Piper), um PT-19 e um Stinson 105, igualmente norte-americanos. O PT-19, por sinal, um Fairchild de prefixo PP-HNT, foi uma doação do piloto Jacinto Brescianni e só chegou em 1967 ou 1968 à sede da Glória. Quando o aeroclube já estava na Barra do Jucu



ele foi perdido num acidente sem vítimas.

Mas vamos contar um pouco mais dessa história. Fundado em 07 de maio de 1939, o Aeroclube (assim era e é grafado seu nome) teve sede inicial na Praça da Independência. A solenidade de fundação ocorreu na sede do Clube de Natação e Regatas Álvares Cabral e o nome foi sugerido por Rodo Calheiros.



Foto do Aeroclube na sua sede da Glória ainda em meados da Década de 1950

O primeiro presidente provisório escolhido, Norberto Madeira da Silva, propôs que o clube funcionasse em sala onde então estava a Recebedoria Estadual, isso em 12 de novembro de 1939. Mas então houve um hiato. As atividades do clube foram paralisadas até 10 de março de 1941.

Então, com o horizonte de guerra na Europa e antevéspera de ingresso do Brasil no conflito, foi prometido ao clube seu primeiro avião, isso registrado na ata da 10ª reunião de diretoria, em 15 de outubro de 41. Logo em seguida, mais três aparelhos foram doados pelo Ministério da Aeronáutica. Mas nenhum estava no Espírito Santo, pois não havia onde colocá-los. Na ocasião, o Aeroclube não tinha hangar, pista, coisa alguma. Só ocupava uma sala comercial.

O então Interventor do Estado, João Punaro Bley, também doou outro avião. Em seguida viria uma doação da Companhia Rodhia Brasileira. Um Piper Cub. Este seria depois o primeiro a chegar, o primeiro a ter prefixo como aeronave do clube e o único ainda existente na Barra do Jucu: é o PP-TKR.

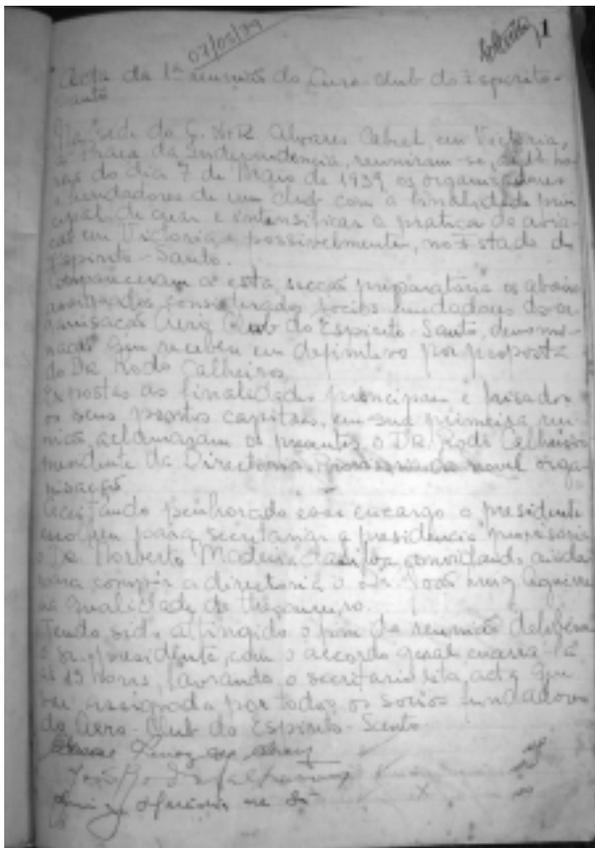
O curioso é que as primeiras atas de reuniões anotam três tentativas de construção de pistas no município de Vila Velha. Numa delas, a ata de 10 de março de 1941, dizia haver "campo



de pouso em início de construção nas proximidades de Vila Velha". Mais adiante, em 13 de dezembro de 41 falava-se de uma autorização, por parte da diretoria, da compra de um "campo de pouso nas proximidades dessa cidade". Por fim, em 30 de abril de 1942, às vésperas da entrada do Brasil na guerra, uma ata cita haver sido "proposto campo em Vila Velha". O assunto morreu por aí. Logo em seguida o hangar do Sindicato Condor seria cedido para uso do Aeroclube. Mas esse fato, importante para a história do clube, por mais estranho que pareça, as atas oficiais das reuniões de diretoria da época não registram. Passou em branco...

Logo vieram para o Espírito Santo os instrutores de que se necessitava. A chegada do primeiro, Jorge Viana, é informada na ata de 05 de março de 1942, a mesma que registra o prefixo do PP-TKR. Seria Viana, acompanhado pelo então aluno Orlando Antenor Guimarães, quem voaria com o avião pela primeira vez no Estado, sobrevoando Vitória, logo depois de ele ter sido entregue.

Em 12 de março de 1942 uma ata registra que em função da II Guerra



Ata de fundação do Aeroclube do Espírito Santo, documento ainda preservado



Mundial "estão suspensos quaisquer sócios alemães, japoneses ou italianos". Fica não dito o que seria feito daí para frente. O fim da guerra resolveria o problema, como acabou por resolver vários outros. É interessante notar que a declaração de guerra brasileira só aconteceria em 22 de agosto. Mas meses antes navios brasileiros foram atacados e afundados por submarinos alemães, o que provocou um clima de revolta contra as nações do Eixo Berlim/

Roma/
Tóquio.

Já com instrutor e aviões, o clube apresentou as diretrizes do primeiro curso de piloto privado a

ser ministrado. Os alunos teriam de se comprometer a fazê-lo em dois meses, com um total de seis horas de vôo, ao custo de 80 mil réis a hora. A turma estava limitada a 20 alunos, com mais 20 "reservas". Em 04 de abril de 1942 foram definidos os 20 nomes. E em 08 de junho de 42 também chegaria a Vitória Geraldo Wermelingen, como auxiliar do instrutor Jorge Viana.

As regras para o primeiro curso de pilotos privados eram absurdas se comparadas às exigências de hoje, mas comuns à época. O custo do curso era de Cr\$ 500,00 e os alunos se comprometiam a concluí-lo em, no máximo, três meses. Havia aulas teóricas e, depois, 12 horas de aulas práticas antes de o candidato ser considerado apto a voar e recebesse a sua carteira do DAC.

Na primeira turma de pilotos, em 1942, brevetaram-se em 23 de novembro de 1942, como também é registrado em ata, Antônio Souza Alvarenga, Eugênio Trombini Pellerano, Orlando An-



Formação dos formandos de 1943, a segunda turma do Aero clube



tenor Guimarães, Capitão do Exército Ciro Holanda Cavalcanti, Nilton Chaves, Luiz M. Carneiro de Mendonça, Wilson Freitas Coutinho, João Monteiro, Elias Thomazzi Sobrinho, Roberto Salcedo Reis e Edison Ferraz de Abreu. Ou seja, dos 20 inscritos originariamente, o que era comum, somente 11 chegaram ao final da jornada. Na turma de 1943 o número aumentou. Dentre os formandos daquele ano estava o também mecânico Ulisses Alves, que gravitava em torno do Aeroclube.

Nesta época, o aeroporto começou a mudar por necessidade dos tempos. Antes, todos os aviões operavam em pista de grama. Começaram as obras de concreto e foi preciso haver modificações nos aviões do Aeroclube. Foram substituídas as sapatas (espécies de esquis usados para pousos e decolagem em pistas de grama) das bequilhas traseiras por rodas com pequenos pneus, como se usa até hoje. Um deputado de Colatina e grande apaixonado por aviação, de nome Moacyr Brotas, doou um avião CAP-4 ao Aeroclube. Os pilotos o apelidaram de Gilda, em referência a um filme famoso, estrelado por Rita Hayworth e que fazia sucesso na época pelos cinemas do Brasil.

Com a construção da "pista de cimento", os pilotos do Aeroclube passaram a usar uma outra, paralela àquela, mas pelo lado de dentro,

localizada entre a principal e os hangares. Não tinha calçamento e por isso o uso das sapatas. A pequena pista existiu até 1956, quando houve a mudança para a Glória.

Nelson de Albuquerque Silva se recorda de que, nesta ocasião,



Alunos e, à frente, a cauda TKR. O mais antigo avião do Aeroclube



uma certa aura de heroísmo cercava as figuras dos pilotos, privados ou comerciais (principalmente estes). O que fazia até mesmo crescer certa competição entre eles. Inclusive entre os pilotos privados que, ao contrário dos comerciais, voavam apenas em aviões pequenos, como forma de divertimento ou os utilizando como táxis aéreos. Hoje, para um piloto ganhar seu brevet (carteira de piloto), precisa voar 40 horas após o voo solo (primeira vez que ele voa sozinho). Antes, era mais fácil. Dário Tavares, que se tornaria um famoso comandante da Varig, solou com duas horas de instrução, conforme ficou registrado. Tirou o brevet com 12 horas (o dobro das seis horas exigidas em 1942). "Eu solei com 2h15m e me brevetei com 12h45m", consolava-se Nelson, ainda pensando na época em que era preciso literalmente comer poeira para chegar ao aeroporto de Vitória e participar das instruções de voo, em plena madrugada.

Como contam os mais antigos e que participaram dos primeiros tempos, o Aeroclube (ACES) foi fundado "por uma turma de



Aviões do Aeroclube perfilados ainda na sede do Aeroporto, diante do hangar

38 abnegados amantes da aviação", conforme destaca o relato histórico - base para este texto -, constante em seu site (www.aeroclube-es.com.br) e na revista "Rumo Verdadeiro", de 1º de maio de 1998.

Eram todos então influenciados pelo esforço do Brasil em desenvolver aquela a atividade aérea, por força dos perigos da eclosão da II Grande Guerra. E também, claro, por amor à aviação.

Em 1942 formou-se a primeira turma de pilotos, composta pelos 11 aviadores já citados. Como registro importante do anos iniciais, há o ingresso de um dos aviadores capixabas no Primeiro Grupo de



Caça da FAB. O Comandante Wilson de Castro Barbosa recebeu treinamento para participar das atividades aéreas na Itália, incluindo a pilotagem do mais famoso avião de caça a serviço do Brasil, o Thunderbolt P-47. Ia embarcar a fim de suprir as baixas do Grupo por perdas em combate, por estafa e outros motivos, quando enfim a guerra acabou.

"É possível dizer - diz o relato oficial - que o Aero clube do Espírito Santo teve o seu começo de vida já inserido na história brasileira, reafirmando isso no decorrer das suas muitas atividades, com a realização de propósitos vários:



João Luiz Horta Aguirre, presidente do Aero clube quando da turma de 1946/47

ações aéreas voltadas para a realização de missões humanitárias, sempre que o interesse da comunidade o exigisse e, como atividade-fim, através da sua Escola, formação de pilotos e comissários de bordo que participaram e participam da vida aeronáutica do País em todos os seus níveis - do aerodesporto, da aviação executiva e de táxi aéreo, até nos maiores aviões comerciais do mundo, a serviço das grandes empresas nacionais, como são os casos dos Boeing 747, dos MD-11, dos Airbus e outros, colocados em linha por companhias nacionais e internacionais". Depois de tantos anos, não é pouco a registrar.

Já na década de quarenta, com o incremento da aviação comercial no Brasil, muitos dos pilotos ingressaram nas empresas da época: Panair, Cruzeiro do Sul, Aerovias Brasil, Real Aerovias Brasil (que sucedeu a anterior), LAB, Varig, etc. E comandaram as aeronaves do momento - JU-52, Catalina, Curtiss Commander



C-46, Douglas DC-3, DC-4 e DC-6 e outros. Chegaram até a pilotar equipamentos mais modernos que os primeiros citados, os da linha Convair e o Douglas DC-7, para citar somente dois exem-



O governador Jones dos Santos Neves batizando avião na sede da Glória. Ao lado Jefferson Aguiar, presidente da Assembléia

plos. Uma pequena quantidade daqueles que começaram naquela época, antes da aposentadoria, teve o privilégio de chegar até o jato puro, fazendo a transposição através de turbo-hélices como o YS-11 da Cruzeiro do Sul; o Samurai e o Viscount, da VASP e o Electra II, da VARIG, entrando assim no modernismo iniciado pelos BAC One-Eleven e Caravelles da Cruzeiro e VARIG. O maior exemplo no caso foi o do comandante Dário Tavares, o Darinho, como o chamavam, com praticamente toda uma vida de aviação dedicada à Varig (após a Real Aerovias Brasil), onde formou inúmeros pilotos, já que se tornou instrutor de vôo da empresa gaúcha.

Hoje, a maioria dos garotos já entra naquelas empresas voando o Boeing 737, os vários Airbus, indo daí para os Jumbos ou os demais dos grandes modelos. O Aeroclubes capixaba tem participado com uma boa quantidade de pilotos admitidos por empresas aéreas modernas, cumprindo assim o seu papel - que lhe valeu uma posição dentre os cinco principais aeroclubes do Brasil -, isso segundo julgamento recente da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

Uma pequena quantidade daqueles que começaram naquela época, antes da aposentadoria, teve o privilégio de chegar até o jato puro, fazendo a transposição através de turbo-hélices como o YS-11 da Cruzeiro do Sul; o Samurai e o Viscount,



"Tudo foi fruto do ideal começado pelos 38 fundadores e trazido até nós por grandes figuras que tiveram participação importante no seu desenvolvimento - como destaca o texto do site do ACES -. Podemos citar algumas pessoas que serviram de exemplo: os fundadores João Monteiro, Orlando Antenor Guimarães e João Luiz Horta Aguirre; Jefferson Aguiar, principal responsável pela compra da área no bairro da Glória, em Vila Velha, que abrigou o nosso aeródromo durante 28 anos e que, alienada, se transformou no patrimônio que temos hoje; Ulysses Álvares, Willer Pérsio, Paulo Cesar Xavier Aguiar, que infelizmente já não estão mais entre nós e, daqueles que ainda estão por aqui, como é o caso do sócio fundador número um, Edison Ferraz de Abreu, que hoje reside em Olinda, PE, mas vive sintonizado com a gente, e dos que continuam participando das nossas atividades diárias, muitos destes com mais de trinta anos de casa, e um, com mais de 50 anos ininterruptos aqui dentro, o benemérito Alfredo Cesar da Silva, conhecido como Chevrolet e excelente músico".



Pilotos e amantes de aviação no Aeroporto de Goiabeiras ao lado de um Corsair da FAB, sob guarda do tenente Jaime Pinto



O Aeroclub do Espírito Santo teve três, portanto, períodos distintos em sua existência: o primeiro, de 07 de maio de 1939 a 07 de maio de 1956, quando foi fundado e desenvolveu atividades aéreas no Aeroporto de Vitória, em Goiabeiras a partir de 1942. O segundo, de 07 de maio de 1956 a 27 de março de 1984, no aeródromo da Glória, Vila Velha, em terreno de sua propriedade, área de 354 mil metros quadrados, pista de saibro com extensão de 900 metros, hangar de madeira e alvenaria, um prédio para oficina de manutenção e pintura de aeronaves e casa de guarda-campo. 28 anos, portanto, até vender metade do terreno à Chocolates Garoto, o que possibilitou a compra de outra área, esta na Barra do Jucu, também em Vila Velha, e construção, inicialmente, de uma pista de saibro, um hangar metálico com salas de apoio de alvenaria, anexas, para onde se transferiu e está vivendo o terceiro período, a partir de 27 de março de 1984 até hoje, no então batizado Aeródromo João Monteiro.

Este foi construído em terreno com área de 242 mil metros quadrados. Após vender a outra metade da área da Glória ao Governo do Estado, o ACES completou as suas instalações, que hoje são citadas como referência pela ANAC, para os mais de cem aeroclubes existentes no Brasil. Somente hangares são seis (um de manutenção), o que garante conforto e segurança a todos os aviões.

A partir de 2001, o Aeroclub partiu para mais uma etapa de desenvolvimento, tendo em vista sua missão de formação de pilotos para a aviação civil. Esta nova etapa caracterizou-se pela construção do Centro Pedagógico, que permitiu mais conforto e facilidades para o ensino. Foram construídas salas de aula, auditório, biblioteca, sala para simuladores de vôo, para briefing, para os instrutores e novos alojamentos de alunos de outras cidades que à Barra do Jucu chegam para participar de cursos. Por fim, houve também o asfaltamento total da pista de 930 metros de extensão, um sonho dos diretores e pilotos capixabas.



A morte em I tapemirim

Cada jovem que um dia se torna piloto tem uma história pessoal, particular, para contar sobre como isso aconteceu, quando, em que circunstâncias. Em fins de 1942, trabalhando em empresa de construção civil, Nelson de Albuquerque Silva um belo dia se encontrou com Wilson de Freitas Coutinho, já naquela ocasião um famoso remador do Saldanha da Gama, com prestígio nacional. Os dois se conheciam e, como Nelson nas horas vagas praticava luta livre, acabavam conversando muito sobre esportes e assuntos de trabalho.

APÊNDICE II

Veio o convite

Veio o convite para ir ao Aeroclube e ele foi. Lá, outro convite para voar com o jovem piloto Wilson e descobrir como era fazer isso. Convite aceito. Depois de cerca de 40 minutos de vôo, Nelson retornou entusiasmado. Mais do que isso, disposto a tirar seu brevet e se tornar também piloto privado, a exemplo do que já era o conceituado esportista, seu recente camarada.

Infelizmente, no entanto, a vida de Wilson duraria pouco. E no dia em que ele foi sepultado, uma das milhares de pessoas que acompanhavam o enterro da sede do Saldanha da Gama ao Cemitério de Santo Antônio era o mesmo Nelson que, por influência dele, se dispunha a ser piloto civil formado no Aeroclube. O relato que se segue, escrito pelo autor desse livro, é o aproveitamento de cerca de 80 por cento do que foi publicado sobre o assunto na série "Esporte Memória", edição número 5, de 1998. O símbolo "(...)" marca os trechos de onde foram retiradas partes que não



interessavam nesse caso. Praticamente todos os dados foram obtidos com entrevistas feitas a parentes de Wilson - como uma sua irmã, Ilda, falecida pouco tempo depois de também dar entrevista sobre o assunto, antes da publicação citada acima, para matéria



A turma de pilotos de 1942. Wilson Freitas é o quinto da direita para a esquerda

publicada em A Gazeta - e também a pilotos que se lembravam dos episódios acontecidos no distante 1945, bem como uma de Jayme Navarro de Carvalho. E texto é o que segue:

"Wilson de Freitas Coutinho acordou muito cedo no dia 25 de março de 1945. Possivelmente entre 3h30 e 4 horas da madrugada. Ele precisava correr para chegar ao aeroporto bem cedo e pegar um dos aviões do Aeroclube. (...) Wilson deixou a casa na então Avenida Capichaba, com um "ch" que não se usa mais, pois morava de fundos para a rua que hoje leva seu nome e fica nas proximidades da Praça Costa Pereira. Era um trajeto longo do centro da cidade até o campo de aviação. O homem forte, estatura mediana para alta, 35 anos nas costas, precisava passar pelos caminhos tortuosos que circundavam o Forte de São João, onde estava fincado seu Saldanha da Gama, e alcançar Jucutuquara. De lá, pelo "Caminho do Suá", chegaria à Praia do Canto, de



onde seguiria para Goiabeiras e encontraria, não um aeroporto, mas simples hangares, um deles metálico para proteger aviões, ao lado da pista de grama que as aeronaves utilizavam.

Não foi fácil para Wilson de Freitas Coutinho conseguir entrar no avião naquela manhã. Suspenso de vôo pelo Departamento de Aviação Civil, precisou, antes, quase implorar para que lhe dessem o aparelho. E só o conseguiu porque se tratava de um caso de saúde. Dias antes, Wilson havia feito uma brincadeira de que gostava muito: voando próximo ao centro da cidade, nas imediações do Penedo, viu o amigo Agenor Corrêa remando forte um "skiff" do Saldanha e não resistiu. Mergulhou e deu um "rasante" ao lado do barco do companheiro.

Para as autoridades da Aeronáutica, a coisa estava indo longe demais. Não era a primeira vez que o piloto fazia isso e decidiu-se por uma "suspensão de vôo". Wilson foi cientificado de que ficaria algum tempo impedido de pilotar. Ele até poderia ter concordado em cumprir todo o castigo sem se importar com o assunto. Afinal, Prático do Porto, andava ultimamente muito atarefado com seus afazeres profissionais e não vinha voando muito. Mas no domingo, dia 25, era diferente. Ele precisava voar. A razão de toda a preocupação de Wilson estava quase 500 quilômetros distante de Vitória, mais precisamente no Rio de Janeiro. Era uma menininha de 7 anos, Wilze, que naquele dia estava sendo operada para a tentativa de evitar um processo de paralisia. O pai queria saber de alguma coisa relacionada com o estado de saúde da filha. Mas como? Uma ligação interurbana de Vitória para o Rio levava, comumente, 24 horas para ser feita. Em alguns casos era preciso esperar dois dias para falar. E Wilson simplesmente não iria aguardar tanto tempo. Não podia.

Por isso, após convencer os diretores do Aeroclube a lhe cederem um avião, dirigiu-se para o Piper J-3 de prefixo PP-TTF, que estava estacionado próximo. Ele seria seu companheiro o dia quase todo. O piloto sabia como fazer para obter notícias da filha. Telefonar de Campos dos Goitacazes para o Rio era muito mais fácil. E bastava voar até aquela cidade fluminense, torcer para as



notícias serem boas e depois voltar para casa antes do anoitecer. Problema nenhum. E por não haver problema nenhum ele abasteceu o pequeno J-3, taxiou calmamente em direção à cabeceira da pista de grama e acelerou. Correu um pouco enquanto o avião ganhava velocidade e decolou tranqüilamente.

Por volta das 06 horas da manhã bonita de domingo, ao mesmo tempo em que o PP-TTF ganhava altura e se preparava para cruzar o centro da cidade antes de viajar em direção ao sul, sempre costeando, uma família entrava em um barco para fazer um piquenique na Ilha da Baleia, local bonito e disputado. Era a família Freitas Coutinho. No pequeno barco de passeio iam a irmã de Wilson, Ilda, e os irmãos Milton e Newton, além de outros. A família passeava feliz da vida, pois tinha ao lado um ente querido que não via há nove anos.

Newton ficara esse tempo todo longe de Vitória. Diplomata de carreira, atarefado, não podia vir rever sua terra natal e somente na véspera havia chegado, dando muita alegria aos irmãos e aos pais. A irmã Ilda, por exemplo, chorou muito ao revê-lo. Wilson também. E a família matou a saudade, conversou e marcou o piquenique de domingo. Mas Wilson não podia ir. Newton chegou a insistir com o irmão para deixar a viagem de lado, pois ambos poderiam seguir dia seguinte, segunda-feira, em vôo normal de carreira para o Rio.

Ele não aceitou. Brincando e dizendo que "eu não vou naquela casca de noz", Wilson repeliu a proposta. Era importante para ele saber, e o quanto antes, o estado de saúde da filha. Portanto, apesar da insistência, haveria um a menos no barco e no dia de lazer. A família Freitas Coutinho decerto pensava na ausência de um de seus membros quando o barco passava próximo ao Penedo e um ronco de motor despertou a atenção de todos: era um avião.

Milton, Newton, Ilda e os demais viram quando o pequeno avião que vinha em direção a eles perdeu altura roncando o motor e deu um "rasante" ao lado do barco, quase tocando o mastro com a asa, antes de acelerar mais ainda e ganhar altura. Era o Piper J-3 de Wilson. Ninguém gostou. Newton, depois de comentar



que "poderia ter sido provocado um acidente e colocadas em risco as vidas dos familiares todos", fez uma promessa: tão logo chegasse ao Rio de Janeiro iria procurar o Ministério da Aeronáutica e pedir a cassação do brevet do irmão. (...) O PP-TTF levava escrito na fuselagem o nome "General Mallet". Era hábito naquela época escrever-se nos costados dos aviões, nomes de batismo. (...) Wilson fez

escala em Barra de Itapemirim. Pousou lá por volta das 07 horas, na pista de grama que, na verdade, era um campo de emergência construído pela FAB em tempo de guerra, mas que servia como apoio para pequenas aeronaves.



O avião em que morreu Wilson Freitas era quase igual aos que aparecem na foto

O J-3 tinha apenas um tanque de combustível e Wilson completou-o lá em Barra de Itapemirim. Não sabia se poderia encontrar em Campos a gasolina de 95 octanas, necessária aos aviões. Entre 1939 e 1945 a prioridade era militar e os civis tinham dificuldades para conseguir combustível. Dificuldade tanta que gerava até mesmo subterfúgios, como o que era utilizado pelo mecânico, piloto e dono de táxi Ulisses Álvares. Ex-presidente do Aero clube fazia questão de usar seus táxis para transportar os pilotos americanos que faziam escala em Vitória durante a guerra. Como eles nunca possuíam cruzeiros para pagar as corridas, Álvares não aceitava outro dinheiro. E o pagamento saía em gasolina de aviação.

Wilson não demorou muito em Barra de Itapemirim. Decolou logo, chegou a Campos e procurou contato com a filha. Conseguiu falar diretamente com ela, soube que estava bem, conversa-



ram e ele se emocionou muito ao telefone. (...) Foi novamente em direção ao aeroporto de Campos e pegou o "General Mallet", decolando e agora virando a proa em direção ao norte. Eram pouco mais de 200 quilômetros até voltar para casa, com nova escala em Barra de Itapemirim.

A pequena autonomia dos aviões fazia com que os pilotos voassem levando consigo galões de gasolina para reabastecimento, pois nem sempre era certo encontrá-la aonde se ia. E até hoje não se sabe com certeza se o piloto capixaba levava consigo um daqueles latões. Mas Wilson não teve muita dificuldade para voltar a Barra de Itapemirim. Fazendo sempre vôo visual, pois de instrumento seu avião só tinha a bússola, ele logo estava de volta ao campo de emergência da FAB, onde parou e encontrou alguns amigos de Vitória, dentre os quais João Monteiro e Edson Ferraz, que estavam em outro aparelho.

O dia estava bonito e conversaram muito. Mais leve, solto, Wilson ficou algum tempo com os camaradas e, ao final, antes de checar novamente o avião e decolar em direção a Vitória, pois já eram quase 14 horas, resolveu comprar uma grande melancia, que foi amarrada na poltrona, às suas costas. Era para ser comida em Vitória. O piloto despediu-se dos amigos, ligou o motor do Piper e novamente taxiou pela grama. João Monteiro e Edson Ferraz igualmente iam decolar. Wilson correu na pista, saiu do chão e foi ganhando altura, girando em direção a Vitória, quando viu, indo embora do campo, o jipe no qual iam alguns dos amigos com os quais ele havia conversado. (...) Que tal um novo mergulho?

Levou o manche à frente, abaixou o nariz do avião e resolveu dar um "rasante". Ah!, como ele gostava de mergulhos! O "General Mallet" desceu e se aproximou da traseira do jipe, de onde os amigos apreciavam a evolução do aparelho, quando a melancia soltou-se das amarras e caiu ao chão, entre a poltrona e a coluna do manche, travando-o por instantes. Apenas alguns segundos. Wilson tentou trazer o manche novamente para trás, a fim de tirar o avião do mergulho, mas sentiu a pressão. Fez força, levantou o Piper, mas já não mais o suficiente. A asa esquerda bateu com



força na capota do jipe, pela traseira, partiu-se e o PP-TTF rodou no ar, batendo de nariz no chão, ao lado do veículo e com muita violência. Depois disso, capotou espetacularmente e, quando parou, metros mais adiante, era uma imensa bola de fogo. Tudo se passara em questão de dois ou três segundos e ninguém tivera reação alguma.

João Monteiro e Edson Ferraz desvencilharam-se rapidamente do aparelho em que estavam e correram para o local do acidente, apavorados. Do



Foto aérea feita por Nelson Silva em 1947. Praça São Salvador, Campos/RJ

Jipe, os outros saíram, mas ninguém podia se aproximar do "General Mallet" porque o fogo era muito forte. José Jorge, um piloto do Aeroclube de Cachoeiro de Itapemirim, bem que tentou, mas viu que, se o fizesse, morreria.

Foi então que, de dentro da imensa bola de fogo, saiu outra. Wilson Freitas, todo em chamas, cambaleou para fora alguns passos, e João Monteiro, que chegava correndo, despiu às pressas a jaqueta de vôo feita de couro, virou-a pelo avesso e saltou sobre o amigo com ela, para abafar as chamas. Os demais fizeram o mesmo e Wilson ficou estirado no chão ao lado do que restava do Piper. Vivo, mas horrivelmente queimado.

Os amigos o colocaram logo sobre o jipe e dispararam em busca de socorro. Eram 14 horas. O primeiro local onde ocorreu levá-lo foi a uma farmácia. Ele foi colocado deitado no lugar mais confortável possível e, após rápido exame, todos concluíram



que, ali, não poderiam ajudá-lo. Era preciso levar Wilson, e com rapidez, para a Santa Casa de Cachoeiro de Itapemirim.

Enquanto se providenciava a remoção do ferido, Wilson conseguiu buscar no bolso uma pequena moeda queimada, estendendo-a a um garoto que estava perto e pedindo-lhe para comprar água. Estava com sede. O garoto conseguiu a água e ficou olhando a moeda, pasmo. Alguém tentou tirá-la das suas mãos, mas ele negou: "Não dou. Vou ficar com a moeda do aviador".

Ao mesmo tempo em que Wilson Freitas era transportado às pressas para Cachoeiro de Itapemirim, por estradas que mais pareciam picadas, todos os meios eram acionados para se avisar Vitória do acidente. E a notícia logo chegou à Capital, principalmente aos ouvidos de Orlando Antenor Guimarães, então presidente do Aeroclub. Orlando levou as mãos à cabeça. Correu o mais que podia, localizou o instrutor de vôo Edmilson Fontoura e o médico José de Carvalho Filho. Colocou os dois em um avião e os mandou para Cachoeiro de Itapemirim. O médico tinha a incumbência de ajudar os profissionais cachoeirenses.

Paralelamente a isso, a Casa de Saúde Dr. Dório Silva mandou que uma ambulância fosse preparada, pois ela iria com sangue e soro até Cachoeiro de Itapemirim, e ainda levando o médico Joaquim Figueiredo Cortes. A notícia do acidente começou a correr com alguma intensidade em Vitória por volta das 16 horas. Então, já havia partido o avião com o médico, a ambulância estava saindo, e os amigos do remador começavam a se aglomerar nas proximidades da Diretoria Regional dos Correios e Telégrafos, onde funcionava o Serviço de Telégrafo Estadual e estavam sendo concentradas as informações. Primeiro, poucos. Depois era uma verdadeira maré humana de pessoas ávidas por informações sobre o estado de saúde do remador capixaba. Havia gente que sequer o conhecia. E as informações, à medida que iam chegando, eram liberadas. Mas não eram nada boas.

Em Mimoso do Sul, o funcionário do Banco do Brasil Jayme Navarro de Carvalho precisou manter contato com Cachoeiro de Itapemirim por volta de 16 horas, pois no dia seguinte iria preci-



sar de dinheiro, e este tinha que ser remetido pelo "Expresso". A agência local dependia em tudo da que estava montada na outra cidade. O amigo que atendeu ao telefonema de Jayme em Cachoeiro anotou o recado e depois perguntou se ele sabia do acidente envolvendo o remador. Jayme não tinha conhecimento. Mas saiu correndo para a estação do trem, porque ainda havia tempo de pegar o "Expresso" das 17 horas.

Jayme, também atleta do Saldanha da Gama, era amigo pessoal de Wilson Freitas. E estava chocado com tudo aquilo. A viagem de Mimoso do Sul até Cachoeiro de Itapemirim duraria apenas duas horas. Mas nesse espaço de tempo, o atleta e bancário teria como se emocionar com a situação que veria logo pela frente. Como estaria o amigo? Sobreviveria?

No trem, apertado entre vários passageiros naquele fim de tarde de domingo, véspera de um dia de trabalho, ele sequer havia se apercebido de que o destino o uniria ao dinheiro que, na segunda-feira, viajaria pelo "Expresso" em direção a Mimoso do Sul. E, na viagem, Jayme se lembrou dos momentos de alegria, do amor pelo Saldanha da Gama, os caminhos diferentes depois disso, mas sobretudo a amizade que o esporte molda nos homens e os une em instantes tão insólitos que os levam a se aperceber da brevidade da vida com um simples telefonema de fim de tarde, em cidade de interior, para assuntos de negócios.

Quando o trem chegou a Cachoeiro de Itapemirim já eram 19 horas. Não havia mais dia de sol, bonito e convidativo, a esperança pelo fim da guerra, nada disso. À frente de Jayme, só a distância entre a estação ferroviária e a Santa Casa. Quando ele chegou lá, era noite. Os amigos de Wilson Freitas já o haviam deixado lá horas antes, depois da viagem rápida, mas saltitante, desde Barra de Itapemirim. E do corpo musculoso do remador saldanhista, restava uma chaga queimada. Mas que falava. Teimava em falar e em ficar consciente.

Jayme foi até o hospital para tentar ver o companheiro. Não pôde entrar. Disseram-lhe que o paciente não podia receber visitas e Jayme pediu apenas para falar com um dos médicos que es-



tavam atendendo Wilson. Queria notícias. Veio o médico e as informações eram as piores possíveis. O paciente estava muito queimado, resistindo apenas porque tinha o organismo forte, mas sem chances de sobreviver. Na conversa entre os dois veio uma informação que Navarro de Carvalho jamais esqueceria. Segundo o médico, apesar de toda a extensão dos danos, Wilson continuava consciente. E em determinado momento, voltara-se para ele e dissera: "Doutor, eu devo estar muito mal. Ouço minha voz, mas não sinto meu corpo".

Jayme não demorou muito à porta da Santa Casa. Triste com a notícia que preferia não ter recebido, foi até à pensão onde passaria a noite e tentou esquecer tudo. No dia seguinte embarcaria para Mimoso do Sul no "Expresso" das 6 horas, pois tinha pela frente um dia de trabalho. E o faria sem ainda ter conhecimento de que Wilson morrera desde a véspera, no hospital.

Alguns amigos do remador haviam chegado a Cachoeiro e esperavam por notícias do lado de fora da sala onde ele estava sendo atendido. E fizeram isso até às 22 horas, quando ele morreu. Cerca de oito horas depois do acidente. Os médicos chegaram à porta e informaram que Wilson não resistira. A notícia foi logo transmitida para Vitória, aonde chegou ainda na noite de domingo, e foi passada aos muitos que permaneciam nas proximidades da Diretoria Regional dos Correios e Telégrafos. Aos poucos a rua foi ficando deserta.

A ambulância que partiu de Vitória levando o medido Joaquim Figueiredo Cortes chegou à porta da Santa Casa mais ou menos dez minutos depois que Wilson morreu. Todo o material de atendimento médico de nada valia. Mas o veículo teria uma incumbência: seria essa ambulância que, pela madrugada, traria o corpo para Vitória, aonde chegou na manhã de segunda-feira, dia 26. O caixão foi levado para o salão nobre do Saldanha da Gama, no Forte São João.

Por recomendação dos médicos e pessoas que haviam visto o corpo em Cachoeiro, o caixão não seria aberto. A mãe do remador, Carmelina Sacramento Coutinho, foi até o salão nobre do



clube para velar o filho, mas estava demasiadamente emocionada. Por sugestão do bispo, foi retirada do local e levada para casa sob cuidados médicos. Wilson, que era casado com Oricema Leão Coutinho, deixava, além de Wilze, a filha mais velha, ainda os filhos Américo, Wilson e Edirne, esses ainda muito crianças.

Os amigos, remadores do Saldanha, quiseram levar o corpo de Wilson a pé até o cemitério de Santo Antônio. Foram atendidos. O caixão foi colocado nos ombros dos atletas e o cortejo saiu devagar, descendo o Forte de São João e toda a "Avenida Capichaba", aonde os estabelecimentos comerciais iam baixando as portas à passagem do esquife. As embarcações que estavam ancoradas no cais de Vitória emitiam longos apitos, homenageando o prático. O enterro deixara a sede do Saldanha por volta das 16h30m, e ia devagar.

Um pouco atrás do caixão que transportava o corpo de Wilson, ia o coche levando as bandeiras do Aero clube e do Saldanha. E ainda inúmeras coroas de flores, ofertadas pelo Governo do Estado, Saldanha, Aero clube, Álvares Cabral, Capitania dos Portos, Associação da Praticagem, além de outras. No cemitério, antes do sepultamento, alguns amigos lembraram o ex-atleta. O remador que um dia vencera, com enorme facilidade, "Engole Garfo", célebre competidor carioca, considerado o melhor da década de 30.

As notícias com a morte de Wilson somente circularam nos jornais de terça-feira, dia 27. A Gazeta destacou: "À família capichaba estava reservada, na tarde de domingo último, uma triste notícia. Um de seus mais conhecidos e bem quistos elementos - Wilson de Freitas Coutinho - quando se entregava à prática da aeronavegabilidade, em vôo de passeio até a próspera cidade fluminense de Campos, pilotando um dos "Pippers" do Aero-Clube do Espírito Santo, fora colhido pelas asas da fatalidade, perecendo em gravíssimo desastre". E daí o jornal relatava alguns pormenores do acidente, debaixo de um título, grande para a época, onde se lia: "Morreu Wilson Freitas", encimando outro, menor, com os dizeres complementares de "Vitimado por grave acidente



de aviação o grande remador capichaba".

(...) O esporte guardou pouco da memória e da morte de Wilson. Os amigos colecionaram recortes e os parentes, lembranças. Na Santa Casa de Cachoeiro de Itapemirim, por exemplo, não existe mais documento algum relativo ao atendimento feito a ele. Da mesma forma, não foi lá, mas em Vitória, que se registrou seu óbito.



Cobertura jornalística

A cobertura da imprensa da festa da Patrulha da Madrugada começou efetivamente com a edição do dia 18 de abril de 1947 - no caso de A Gazeta - e só terminou com a edição do dia 24. Antes, outras notas, pequenas, já haviam sido publicadas. Infelizmente, não foi possível resgatar as coberturas de outros órgãos de imprensa, inclusive dos que não mais circulam no Estado.

A Tribuna perdeu muito de sua história ao longo de crises e incêndios, e nem no Arquivo Público Estadual nem na Biblioteca Municipal de Vitória há registros daquela época. Menos ainda há de O Diário, jornal que circulou por muito tempo. De outros matutinos, diários ou não, como a Folha Capixaba, nada foi encontrado. Mas A Gazeta virou um documento valioso que, ao longo das próximas páginas, será reproduzido respeitando-se ao máximo a grafia, pontuação e o estilo da época, que não correspondem mais aos atuais.

Na edição do dia 18, a primeira a abrir cobertura - todas essas coberturas do evento foram feitas nas páginas 8 do jornal, as últimas de então -, o título, em letras grandes, dizia:

"UMA FESTA INÉDITA EM VITÓRIA"

Logo abaixo, viria: *"O Campeão Brasileiro e Mundial de Paraquedismo, Charles Astor, saltará da altura de 2.000 metros e comandará a abertura do paraquedas somente a 500 metros! - Acrobacias Aéreas - Em aviões ultra velozes".*

Mais destaques se seguiam na abertura da cobertura de quase



página inteira: *"Missa solene no campo de aviação celebrada por D. Luiz Scortegagna - Presente o Governador do Estado - Uma esquadilha de dez aviões do Aero Clube do Brasil - Condução a cinco cruzeiros para o campo"*.

O texto completava em seguida: *"Conforme já vimos noticiando, domingo próximo no Aero-porto (aqui, um erro de redação: Aero-porto em vez de Aero Clube) de Vitória, em Goiabeiras, uma grande festa aviatória será realizada em homenagem à formatura da sexta turma de pilotos do Aero Clube do Espírito Santo, recentemente brevetados. Num esforço realmente digno de louvores, a diretoria daquela Escola conseguiu organizar um programa notável de que constam saltos de paraquedas por três moços chefiados pelo Campeão Charles Astor. Exibições de Acrobacia Aérea por uma equipe do Aero Clube do Brasil, revoada geral sobre Vitória dos 15 aviões que estarão concentrados naquele dia em nossa Capital, vôos gratuitos com os presentes interessados, etc.*

D. Luiz Scortegagna, celebrará missa de ação de graças no próprio Aeroporto de Goiabeiras, e o Governador do Estado, Dr. Carlos Monteiro, prestigiará com sua presença a empolgante solenidade.

O início das festividades está marcado para as 8 horas, e haverá condução a partir das 7, ao preço de 10 cruzeiros ida e volta, saindo os carros da Av. Governador Bley, detrás do Edifício dos Correios e Telégrafos.

Na nossa edição de amanhã publicaremos detalhadamente o programa geral da grande festa."

Efetivamente isso foi feito.

No dia seguinte, 19 de abril, houve grande cobertura e o jornal publicou não apenas texto, mas as fotos dos cinco pilotos que se brevetavam. É curioso notar que o nome do governador Carlos Lindenberg é citado homeopaticamente. Naquela época o jornal A Gazeta pertencia a grupo empresarial diferente do atual e era de oposição ao governador, então do PSD, adversário da UDN, outra força política do Estado.

"A FESTA AÉREA DA "PATRULHA DA MADRUGADA" foi o título que A Gazeta deu à cobertura do dia 19 de abril



de 1947, sábado, depois de ter feito uma "chamada" de primeira página na edição anterior, do dia 18. Logo abaixo da manchete, em quatro linhas, o jornal se alongava, na grafia da época:

"Chegará na tarde de hoje a Procissão Aérea conduzindo a imagem de N. Senhora de Loreto - - Também os paraquedistas chegarão hoje - - A festa aviatória de amanhã no Aeroporto de Goiabeiras - - Missa campal celebrada por D. Luiz Scortegagna - - Disputa do 'Troféu Camilo Nader' - - Presente às solenidades o Snr. Governador e altas autoridades civis e militares - - Cinematografista da Agência Nacional filmará toda a cerimônia - - Programa Geral".

O texto principal, um tanto corrigido para a ortografia atual, diz o seguinte: *"Amanhã o Aeroclube do Espírito Santo comemorará com grande solenidade a formatura de sua sexta turma de pilotos que, composta de cinco rapazes, se popularizou sob o apelido de 'Patrulha da Madrugada', porque os cinco valorosos moços, devendo estar no trabalho às 7 horas, se viram forçados a realizar seu treinamento às primeiras horas da manhã.*

Durante quatro meses seguidos, com tempo bom ou mau, toda a madrugada a cena se repetia: e um a um, vindos de direções diferentes os moços se reuniam na Praça Costa Pereira, tomavam a camionete e corriam para Goiabeiras onde o instrutor já os esperava.

Muitas vezes - depois de forte aguaceiro noturno, as pistas se encontravam por tal forma encharcadas que a decolagem e o pouso se tornavam manobras difíceis e perigosas. Mas a rapaziada queria voar, queria aprender e, com entusiasmo sempre maior, conseguiu sobrepujar todos os obstáculos.

E assim esses moços - Dario Endlick Tavares, David Antonio Strong, Fernando Gaspar de Oliveira, Lourenço Fernando Tamanini e Nelson de Albuquerque Silva - os membros da 'Patrulha da Madrugada' merecem hoje esta citação especial como homenagem do A.C.E.S. pela data de sua colação de brevet.

O PROGRAMA GERAL DAS FESTIVIDADES

Hoje - sábado - às 14 horas - recepção à esquadilha do Aeroclube do Brasil que virá conduzindo, em procissão aérea, a imagem de N. Senhora do Loreto, ofertada ao Aeroclube do Espírito Santo.



Às 20 horas - Grande jogo de Basquete entre Cariocas e Capixabas, representados pelos teams do Aero clube do Brasil e do Saldanha da Gama. Cancha Interventor Santos Neves.

Domingo - dia 20 - No Aeroporto - às 8 horas - Missa celebrada por D. Luiz Scortegagna, assistida pelo Governador do Estado, altas autoridades civis e militares e convidados especiais.

Às 9 horas - Entrega dos brevets pelo Governador e aposição dos mesmos nos peitos dos jovens pilotos por suas respectivas madrinhas. Homenagem dos novos pilotos ao sr. Governador do Estado.

Às 10 horas - início das provas aéreas;

I - Vôo dos novos pilotos com as suas madrinhas;

II - Provas de acrobacias por uma equipe do Aero clube do Brasil;

III - Salto de pára-quedas por três pára-quedistas chefiados pelo Campeão Brasileiro e Mundial Charles Astor, o qual saltará de 2.000 metros e somente a 500 metros comandará a abertura do pára-quedas.

Às 16 horas - No Parque Moscoso, disputa do "Troféu Camilo Nader" entre tenistas do Parque Tênis e do Aero clube do Brasil.

Às 21 horas - No Clube Vitória - Entrega dos diplomas aos novos pilotos em solenidade presidida pelo Governador do Estado. Coroação da Rainha do Aero clube do Espírito Santo. Baile.

SERÃO FILMADAS AS FESTIVIDADES

A Agência Nacional, numa deferência toda especial, enviará um cinegrafista para filmar toda a festividade. Assim, dentro de poucos dias, teremos nas telas de todos os cinemas do Brasil, mais um short de motivo inteiramente capixaba fazendo lá fora propaganda de nosso Estado.

CONDUÇÃO E ITINERÁRIO

O itinerário para os veículos será de preferência o seguinte: Cidade a Praia Comprida - Avenida Nossa Senhora da Penha e Goiabeiras. A Avenida N. Senhora da Penha está quase inteiramente calçada a paralelepípedos e o trecho de 200 metros ainda não calçado, foi, por uma gentileza do dr. Dido Fontes, retocado a niveladora do Departamento de Estradas de Rodagem, estando assim em ótimas condições de tráfego.

Haverá condução em caminhões, ônibus e auto-locação, os últimos ao



preço de dez e os primeiros a cinco cruzeiros, sendo que os ônibus são de responsabilidade da empresa e os caminhões fornecidos pelo próprio Aero-clube. O A.C.E.S., entretanto, terá também um ônibus especial para transporte das famílias dos associados.

AUTORIDADES PRESENTES

Estarão presentes às solenidades o Governador do Estado, o Bispo Diocesano, membros da Magistratura, Secretários do Estado, Comandante e Oficialidade do 3º B.C., do 1º G.A.C.M. e da Polícia Militar do Estado, o cap. dos Portos e demais autoridades e altos funcionários."

O jornal trazia ainda a mensagem do Aeroclubes do Brasil, como se segue:

"MENSAGEM DO PRESIDENTE DO AERoclube DO BRASIL"

O sr. Camilo Nader, dinâmico presidente do Aeroclubes do Brasil, pede-nos que transmitamos, na oportunidade de mais uma conquista de seus filhos no domínio do ar a seguinte mensagem:

AO POVO DO ESPÍRITO SANTO

Neste jubiloso e festivo dia, em que mais uma turma de valentes e patrióticos jovens desse glorioso Estado conquistam o merecido laurel de pilotos, envio ao povo espírito-santense, por intermédio d'A GAZETA as minhas efusivas e mais entusiásticas congratulações.

Faço votos por que, prosseguindo em sua patriótica missão de preparar a mocidade capixaba para os altos comprometimentos que a aviação descortina aos povos, conquiste o Aeroclubes do Espírito Santo, momento a momento, o merecido galardão dos bandeirantes do ar, trabalhando com afincos e denodo pelo progresso da aviação no Brasil e abraça contente os cinco destemidos pilotos da 'Patrulha da Madrugada'. Rio de Janeiro, 19 de abril de 1947, Camilo Nader, Presidente do Aeroclubes do Brasil".

A página do jornal ainda contém a poesia feita pela poetisa e escritora Virgínia Tamanini, mãe de Lourenço Fernando Tamanini, em homenagem dos pilotos. O texto se encontra na abertura deste livro. É interessante notar que o jornal A Gazeta não cita,



momento algum da reportagem, por motivos já expostos, o nome do governador do Estado de então, Carlos Fernando Monteiro Lindenberg. O redator-chefe na época, que viria a ser governador do Estado durante a ditadura militar brasileira (1964/1985) era Eurico Vieira de Rezende.

A edição do dia 20 de abril voltou a trazer matéria pequena sobre o assunto, mas, como nos outros dias, na cabeça da última página. Essa matéria, da mesma forma que as outras, é importante para que os fatos daquele dia sejam recordados tantos anos depois. O título era "FESTA AVIATÓRIA HOJE" (com toda a tipologia em caixa alta). Abaixo, vinha: "*Chegou a imagem de Nossa Senhora do Loreto - D. Luiz Scortegagna recebeu pessoalmente a procissão aérea - Charles Astor promete uma exibição notável - Tudo azul em Goiabeiras - Troféu "Camilo Nader" - Homenagem merecida.*" Abaixo, seguia-se o texto:

"Encontra-se desde ontem em Vitória a embaixada do Aero Clube do Brasil que veio participar das festas comemorativas da formatura dos novos pilotos do ero (em lugar de Aero) Clube do Esp. Santo. Voando do Rio para Vitória em procissão aérea, conduzindo a imagem de N. Senhora do Loreto, ofertada da A.C.E.S., aqui chegaram às últimas horas da tarde de ontem, sendo recebidos no Aeroporto de Goiabeiras por D. Luiz Scortegagna, bispo diocesano, altas autoridades, diretores e pilotos do Aero Clube do Espírito Santo e uma procissão de senhorinhas da nossa melhor sociedade. Falou na ocasião saudando os caravaneiros o Pe. Aristides Taciano que, num improviso fluente lembrou a lenda da padroeira dos aviadores.

Hoje, pela manhã, Vitória terá finalmente oportunidade de assistir aos festejos programados, em que salientarão as exibições de acrobacias e de paraquedismo.

HOMENAGEM MEREcida AO PRESIDENTE DO AERO CLUBE ESPÍRITO-SANTENSE

Os cinco pilotos que hoje receberão seu brevet, oferecerão ao Dr. João Luiz (Horta) Aguirre, dinâmico e incansável presidente do A.C.E.S., uma lembrança da turma como reconhecimento pelo muito que tem feito em prol de nosso Aero Clube que, em verdade, lhe deve grande parte do prestí-



gio, confiança e simpatia que goza no seio da família espíritosantense."

Os jornais, em 1947 e até depois de muitos anos, não circulavam nas segundas-feiras, sendo o domingo um dia de folga geral. A Gazeta somente circulou pela primeira vez neste dia na data de abertura dos Jogos Olímpicos de Munique, disputados em 1972, na Alemanha. Mas, estranhamente, a cobertura do domingo da aviação capixaba não circulou nem na terça, nem na quarta-feira da semana seguinte. Só na quinta-feira, dia 24, matéria com pouco mais de dois terços de página contava os acontecimentos do domingo. É o único relato conhecido.

O título era: "A FESTA AVIATÓRIA DE DOMINGO EM GOIABEIRAS". Mais embaixo, os textos do subtítulo: "Enorme assistência no Campo de Goiabeiras - Evoluções e provas aéreas - Missa votiva - Eleição da Rainha do Aero Clube do Espírito Santo - Discursos - Baile no Vitória". E vinha então o texto completo:

"O grande êxito alcançado domingo último no campo de Goiabeiras nada mais é do que o esforço sadio de um punhado de componentes do Aero Clube do Espírito Santo, conseguindo trazer até Vitória uma equipe de aviadores selecionados do A.C.B. e o campeão mundial de saltos em paraquedas, Sr. Charles Astor.

Foi uma grande festa da aviação e a multidão calculada em 10.000 pessoas, aplaudiu delirantemente os componentes da embaixada carioca, ficando extasiada com a perícia e sangue frio dos acrobatas brasileiros, os quais demonstraram grande classe e arrojo.

Desde as primeiras horas da manhã de domingo, enorme multidão aguardava ansiosa o transporte para o campo de aviação.

Aproximadamente às 8 horas chegaram em campo o governador do Estado e Exma. Família, D. Luiz Scortegagna, bispo diocesano, Secretários de Estado, Prefeito e muitas outras autoridades.

Rezada a Missa Votiva por D. Luiz em regozijo à formatura dos novos pilotos do A.C.E.S., proferiu eloqüente prática o padre Aristides Taciano, exaltando o nome da Virgem de Loreto, padroeira dos Aviadores, cuja imagem foi doada ao A.C.E.S. por gentileza o Sr. Camilo Nader, presidente do Aero Clube do Brasil.



Terminada a missa, as autoridades tomaram lugar no palanque para assistirem às provas aérea e à entre- (trecho truncado no jornal) pequeno avião Aerouca, pilotos (outro truncamento) pelo Sr. Governador.

Conforme constava do programa, a primeira seria a do paraquedista Charles Astor, que tomou lugar num pequeno avião "Aerouca", pilotado pelo instrutor Homero, figura muito simpática e querida nos meios aeronáuticos do país.

Em breves minutos o pequeno avião de treinamento decolou, tendo feito várias evoluções sobre o campo, a fim de que o paraquedista pudesse fazer um pequeno estudo, como preliminar para o salto. A 400 metros de altura, aproximadamente, foi solto um paraquedas-sonda, o qual veio cair nas proximidades do cordão de isolamento que continha a enorme massa do povo.

Pouco a pouco o avião foi tomando altura, em curvas graciosas, em aspirais ascendentes. Todos os olhares se dirigiam como um só para aquele minúsculo ponto no espaço. Alguém, através do alto-falante instalado no campo, explicava as manobras. Ninguém desviava o olhar do avião que subia paulatinamente, toda a atenção presa, religiosamente, para o momento em que o Sr. Astor se lançaria ao espaço. Foi um momento de grande emoção quando a 1.200 metros um pequeno ponto negro desgarrou-se do avião. Era o paraquedista que, num mergulho infernal, atravessando o espaço como um bólido humano, numa queda vertiginosa, atingia uma velocidade enorme. 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 - Pronto! Abriu-se o paraquedas a 400 metros de altura. Suavemente o Sr. Charles Astor balouçava-se sob a imensa abóbada brande (o termo deveria ser 'branca' e teria sido escrito erradamente), suspenso pelas cordas. A 200 metros, abriu outro paraquedas para que melhor a assistência observasse como se processa sua abertura, tendo poucos segundos depois chegado ao solo, sem novidades, exatamente no ponto onde marcara previamente.

Seguiram-se as provas de acrobacia aérea tendo como figuras principais os srs. Romano, Abelardo e Homero, todos instrutores do Aero Clube do Brasil. Ninguém pode esconder o entusiasmo diante da perícia e segurança com que foram efetuadas as acrobacias. "Loupings" - "chandeles" - "retournements" - "reversements", parafusos, folha seca, vôos de dorso, "tourné" lento e rápido, tudo isso foi apreciado pela enorme multidão que ocorreu ao



campo de Goiabeiras.

Em seguida foi servida uma mesa de doces, tendo o Sr. Governador saudado os novos pilotos.

Após a breve oração do (novo truncamento) discursou brilhantemente o paraninfô da sexta-turma, Sr. Candido Gil Fafre, exaltando a obra da aviação civil no Brasil pelos diversos Aero-Clubes do país, dando, ao champagne, um viva à "Patrulha da Madrugada".

Logo após os novos pilotos voaram com suas respectivas madrinhas dando uma demonstração da perícia que adquiriram durante o curso, ministrado pelo jovem e dinâmico instrutor do A.C.E.S., Sr. Edmilson Fontoura.

Pouco a pouco a multidão retirava-se do campo, imensamente satisfeita e cheia de elogios àquela festa inédita em Vitória.

ELEITA A SRTA. TEREZINHA VERVLOET RAINHA DO AERO CLUBE

A apuração final da eleição da Rainha do Aero Clube do Espírito Santo levada a efeito no campo de Goiabeiras, foi sem dúvida uma das partes mais sensacionais de toda a festividade aviatória levada a efeito no domingo último.

Após terem sido levadas a efeito as diversas solenidades constantes do programa, pelo auto-falante foi anunciado que o representante de "A Gazeta" iria proceder à apuração, devendo em seguida fazer a proclamação da eleita. Aberta a urna, os votos foram contados. Enorme multidão se aglomerava junto ao local em que o jornalista contava os votos. A ansiedade era geral e era intensa a curiosidade. Finalmente, o jornalista representante de "A Gazeta" anuncia que foram encerrados os trabalhos de apuração final da eleição da Rainha e, em consequência, dá o resultado daquela apuração que, somando às anteriores, é a seguinte até o quinto lugar:

1º lugar - Terezinha Vervloet com 780 votos; 2º lugar - Carminha Aguiar com 141 votos; 3º lugar - Maryze Tovar e Carmen Helena de Oliveira com 112 votos; 4º - Maria Helena Ewald com 105 votos; 5º lugar - Sirensusa Paiva, com 96 votos. Houve ainda sete candidatas menos votadas.

A seguir, o representante de "A Gazeta" proclamou a srta. Terezinha Vervloet Rainha do Aero Clube do Espírito Santo de 1947.



AS SOLENIDADES NO CLUBE VITÓRIA

À noite, nos salões do Clube Vitória, realizou-se a entrega dos Diplomas aos novos pilotos, em cerimônia presidida pelo Governador do Estado, Dr. Carlos M. Lindenberg, presente o Dr. Ceciliano Abel de Almeida, Prefeito da Capital, o Cel. Peres Campelo, comandante do 3º B.C. e Dr. Cândido Gil Gaffré (este nome foi escrito de forma gráfica diferente na primeira citação), representante do Eng. Eugênio Seiffert, paraninfo da Patrulha da Madrugada, Sr. Manoel Ramos Valente, presidente do Clube Vitória, e o instrutor-chefe do Aero Clube do Brasil, sr Nilton Chaves, todos fazendo parte da mesa que presidiu a solenidade e convidados para isso pelo Dr. Cláudio Pontes, Diretor do A.C.E.S. e representante do Presidente que deveu se ausentar da cidade por motivos imperiosos.

O az do paraquedismo, Charles Astor, recebeu das mãos do Governador uma linda taça de prata que lhe foi ofertada pelo agente em Vitória da Viação Aérea Santos Dumont e da Transcontinental S.A., Sr. Fernando Pinto Aleixo. Charles Astor foi ovacionado demoradamente.

O Dr. Carlos M. Lindenberg, a seguir, entregou os diplomas aos novos pilotos, cada um dos quais recebeu dos assistentes particular demonstração de simpatia traduzida em espontâneos e vivos aplausos.

Presenteando o Instrutor Nilton Chaves, em nome da "Patrulha da Madrugada", falou o piloto L. Fernando Tamanini, que lhe fez a entrega de um rico mimo.

Fez-se ouvir, logo depois, saudando o A.C.E.S. e as autoridades e o povo capixaba, um dos rapazes da Embaixada visitante.

O Dr. Cândido Gil Gaffré, representante do paraninfo, leu então seu belo discurso, vivamente aplaudido.

Agradecendo em nome da diretoria do A.C.E.S. às autoridades presentes e, em nome dos pilotos brevetados ao Paraninfo da Turma, Dr. Eugênio Seiffert, na pessoa de seu representante, Dr. Cândido Gil Gaffré, falou o Dr. Obaupilo (nome quase ilegível) Rontes que muito feliz no seu improviso, conquistou logo a simpatia dos assistentes, e os seus aplausos.

Encerrando a cerimônia falou o Dr. Carlos Lindenberg, Governador do Estado, cumprimentando os pilotos brevetados e os pilotos visitantes, e assegurando o seu decisivo apoio à aviação civil do Estado, afirmativa que



motivou prolongadas palmas.

Seguiu-se animado baile que se prolongou até alta madrugada.

À meia noite em ponto realizou-se a solenidade de proclamação da "Rainha do Aero Clube do Espírito Santo", srta. Terezinha Vervloet, que recebeu das mãos do piloto David A. Strong lindo presente, lembrança dos seus súditos do A.C.E.S. Nessa oportunidade o instrutor Abelardo Prat, da Embaixada do A.C.D. entregou à Rainha uma linda flâmula daquele Aero Clube como homenagem ao Aero Clube do Espírito Santo.

Quando, de madrugada, o baile terminou, os salões do Clube Vitória ainda se encontravam por tal forma repletos que foi improvisado um outro baile ao som de piano e bateria e durante mais de uma hora a festa continuou.



Homenagem a um homem

PEsse livro é, de certa forma, uma homenagem a um homem, Nelson de Albuquerque Silva, o "Nelson Calado" para os companheiros de aviação. Porque falava muito, apelidaram-no assim ainda quando fazia o curso para tirar "brevet". Porque acreditava em todos, saiu do quase nada, tornou-se homem de posses e depois empobreceu novamente. Porque amava a família acima de tudo, sua morte, em 13 de fevereiro de 2008, provocou dor intensa a muita gente querida.

POSFÁCIO

Era excelente piloto. Trabalhou com construção civil. Construindo pontes e outras iniciativas no Espírito Santo e Minas Gerais. Participou das obras da primeira estação de tratamento de água de Cachoeiro de Itapemirim, também das do chamado Cais do Avião, em Santo Antônio, e mais uma série de outras atividades afins e correlatas. E também de grande importância.

Trouxe para o Brasil, da Espanha, juntamente com um sócio e amigo, Flávio Torres Ribeiro de Castro, um revolucionário - à época - método de beneficiamento de ferro a frio, fundando, junto com esse sócio, a empresa Armaduras Helitraço, em São Paulo. Depois, a Locksthal. Fabricou por aqui os primeiros karts e organizou a primeira corrida, no velódromo do Ibirapuera.

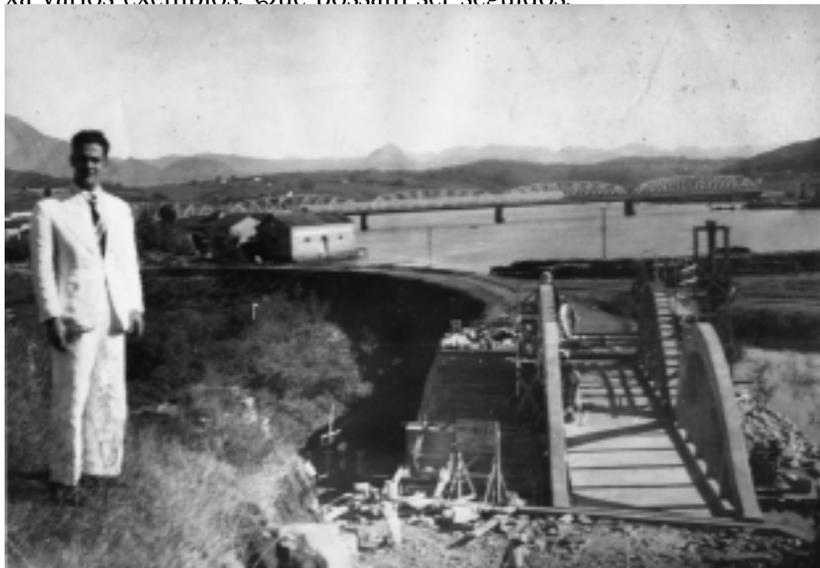
Foi fabricante de peças de alumínio para motores de automóveis Simca quando a esmagadora maioria dos equipamentos do gênero eram feitos em aço. Fazia isso em sua fundição, a Thermo-flux. Trabalhou com queimadores industriais, com vendas, ultraleves e outras atividades mais, sempre ligadas a metais ou avia-



ção. Conhecia tanto do que fazia que, não raro, as pessoas perguntavam a ele em que universidade havia se formado em engenharia. E ele tinha apenas o 2º grau técnico. Ria disso, gostosamente. Não se importava.

Nos últimos anos, foi um espectador da vida. Espectador crítico e jamais renunciando aos seus princípios, alguns deles hoje relevados. Casou-se e amou a mesma mulher por 64 anos, oito meses e sete dias. Também isso é hoje considerado "ultrapassado." No dia de seu sepultamento, depois de morrer de complicações várias provocadas por uma queda doméstica, aos 88 anos de idade, estavam no velório e no sepultamento menos de cinco dezenas de amigos. Não houve tempo de avisar a muita gente. As homenagens foram daqueles que realmente o amaram e de alguns diletos amigos destes.

Dedico esse livro ao Nelson Calado, um Fluminense de Campos dos Goitacazes, brasileiro que viveu intensamente e amou sua terra, apaixonado que foi também por Vitória e São Paulo. Faço isso com grande prazer: muito obrigado, meu pai. Você deixa vários exemplos. Que possam ser seguidos.



Nelson Silva ao lado da ponte ferroviária de Argolas. Uma das construídas pela Mauá

