



# Clube de Aeromodelismo de Lisboa

## *De Piloto de “racers” a Piloto de Rally Aéreo*

Era uma vez, um menino de 10 anos que frequentava o Liceu Camões e que detestava fazer caixinhas de cartolina nas aulas de Trabalhos Manuais. Assim se podia iniciar esta crónica. Afinal, foi assim que começou a realidade...

Porque o tal menino detestava as caixinhas de cartolina e gostava de criar coisas mais reais e úteis, um dia conseguiu amealhar dinheiro para comprar um kit de construção dum aeromodelo. Um kit dum Messerschimdt ME-109 da marca Keil Kraft, produzido no Reino Unido por Edouard Keil. E porque esta história se passou há... 46 anos, o kit era composto por um plano de construção e pelo conjunto de materiais para construir este pequeno modelo propulsionado com um motor de elástico! Nunca modelos prontos a voarem.

Afinal, vivia-se o tempo em que os meninos e os adultos quando queriam uma determinada coisa tinham de se esforçar para a conseguir. Longe vinham ainda os tempos em que os meninos e os adultos assumiriam que tudo se resolve pelo poder do dinheiro.

O modelo era extremamente difícil de construir por um menino de 10 anos, pelo que a sua construção não chegou ao fim, mas também não chegou ao fim a vontade do menino construir modelos de avião. Nessa altura vendiam-se, no Bazar do Tadeu, na Rua do Ouro em Lisboa, kits da marca Frog que primavam pela facilidade de construção e características de voo. Mais uma época de poupança e o tal menino adquiriu o kit dum modelo pomposamente denominado Heron. Quando acabou a construção, o menino enrolou o motor de elástico do seu Heron e lançou-o do alto do terceiro andar onde vivia. E, qual “Wright Flyer”, o modelo voou durante uns segundos, que pareceram uma eternidade ao novel construtor aeronáutico, antes de aterrar em cima duma nespereira!

Tinha começado uma paixão aeronáutica que durou até aos dias de hoje. Afinal, dum simples modelo de 30 cm até a aviões de 30 metros de envergadura.

Rapidamente o menino construiu a colecção inteira de kits da Frog e, como já tinha mais dois anos de idade, depois de complicadíssimas negociações financeiras com o Fundo Monetário Familiar, comprou o seu primeiro motor “diesel” de 0,5 cm<sup>3</sup>, igualmente da Frog. Novo falhanço! Afinal, um menino de 12 anos nunca teria possibilidade de pôr tal “micróbio” a funcionar. Então, se os motores eram difíceis de manipular porque não experimentar os saudáveis planadores que não tinham a tal complicação mecânica?

E o menino fez o seu primeiro planador. E o menino aprendeu que, para o planador ou qualquer outro aerodino voar bem, têm de ser centrados em termos de “centro de gravidade” e afinados aerodinamicamente. Nesse momento, o tal menino, que já começava a ser um rapazola de 14 anos já sabia, na prática, coisas que certos aviadores crescidos têm alguma dificuldade em perceber...

Mas o rapazola que já andava metido com certos matulões maledicentes, tantas vezes ouviu dizer que planador era igual a papagaio, achou por bem regressar aos modelos motorizados. E zás! Entrou em linha de montagem o celebérrimo “Arvéola” de voo circular. Afinal, novo planador!? “Planador???” perguntarão os “veteranões”. Sim, planador! Para não ser planador havia que adquirir um motor de 2,5 cm<sup>3</sup>. Porque na altura ainda não havia os *leasings*, o tal rapazola lá estava novamente com problemas com o raio dos motores. Sempre os motores!

Depois de muitas reuniões do Conselho Superior de Finanças da família e algumas operações de desvalorização do marco alemão, finalmente reuniram-se os 230 escudos para adquirir um Webra de 2,5 cm<sup>3</sup> em... segunda mão. Milagre! O “Arvéola” passou a ser um modelo de avião próprio para voo circular. E voou. E voou. E voou até se desconjuntar de velho, pelas colagens. Afinal o tal rapazola também já dominava os motores, sabia os seus princípios de funcionamento, conhecia os combustíveis, as suas afinações e as suas manhas. Mais um capítulo em que certos “pilotaços” não são muito fortes...

E o rapazola, que já começava a ver despontar alguns incipientes pêlos do bigode, achou que estava na altura de deixar de ser um simples construtor de modelos projectados pelos outros para passar à nobre classe dos grandes projectistas aeronáuticos. Afinal Burt Rutton, que projectou e voou o avião que fez a primeira viagem de circum-navegação sem escala nem reabastecimentos intermédios, também foi um aeromodelista nos seus primórdios aeronáuticos.

E foi assim que, parte modelo aqui, lê revista acolá, os conhecimentos da aerodinâmica, dos materiais, dos motores, dos hélices foram crescendo, crescendo, até que o rapazola comprou essa verdadeira bíblia do aeromodelismo português que tinha por título “AEROMODELISMO” e foi escrito por uma das maiores figuras do aeromodelismo nacional: o nosso amigo José Carlos Rodrigues. Lida e relida a obra até quase à sua memorização integral, o rapazão – estágio etário seguinte ao do rapazola – já se considerava quase um doutor em construção aeronáutica. Mais umas quantas partidelas e o rapazão convenceu-se que tinha ainda muito que estudar para ser um aeromodelista digno desse nome e que estava na altura de pôr um ponto final no auto didactismo. E um dia foi bater na porta 1 do 2.º andar da Rua da Boavista, n.º 84 – o Clube de Aeromodelismo de Lisboa – o CÊ-Á-éLe – para se inscrever como sócio.

---

Por essas alturas, o C.A.L. mantinha a funcionar a sua Escola de Aeromodelismo, subsidiada pela Direcção-Geral da Aviação Civil (bons tempos em que as entidades aeronáuticas tinham uma visão mais alargada!). E, numa noite, o rapazão encheu-se de coragem e foi inscrever-se na Escola da qual era instrutor o Carlos Bastos.

Como o grande sonho do rapazão era construir maquetas voadoras – os “Escalas” – e como já tinha alguma prática acumulada na adolescência, o Bastos aconselhou-o a tentar a construção dum “racer”, um modelo de competição da Classe F2C da Federação Aeronáutica Internacional. Assim, começou a construção do “Arau”, como se dominava o modelo, uma relíquia com 40 anos, que o rapazão ainda hoje guarda na sua oficina de aeromodelista. Afinal, o rapazão tinha percebido que é muito mais fácil evoluir no seio de uma comunidade do que continuando a manter uma solidão autista. E aprendeu, aprendeu sempre muitas coisas que os outros tinham para lhe ensinar.

Um dia... em todas as histórias há sempre “um dia”, o rapazão foi para a Pista de Voo Circular do Aeroporto da Portela voar o seu Arau. **Tinha nascido um piloto de “racer”!**

Pouco depois, a primeira competição, fazendo equipa com um “mecânico” improvisado na figura de outro aluno da Escola. Porém, o “Arau” era basicamente um modelo de iniciação. Era preciso evoluir para um verdadeiro modelo de competição, caramba! Então, o rapazão inspirou-se nos modelos de outros dois rapazões que davam cartas nas Corridas de Equipa – O rapazão Zé Padinha Colarejo mais o rapazão João Pereira da Costa – a célebre equipa PC (por favor nada de conotações políticas que nessa altura eram muito perigosas e sempre sentimos por perto alguns “bufos” da PIDE...). Era o tempo do célebre modelo “Fresco”, com os seus 115 cm de envergadura, que deu o título de campeão do mundo ao soviético Sirotkin. Era o tempo em que se experimentava a construção estratificada em fita de papel gomado. Era o tempo em que os motores ETA (a letra grega utilizada para exprimir a grandeza “Rendimento”) pontificavam a nível mundial e custavam a estrondosa quantia de 480 escudos portugueses, notem bem!

E porque o rapazão, agora já um senhor estudante de Engenharia, percebeu a beleza do desporto de equipa, o prazer do partilhar, o prazer da solidariedade, resolveu “casar-se” (aeromodelisticamente) com o Pereira Lima, nome insigne do Aeromodelismo Nacional, um dos maiores Aeromodelistas, quer como praticante quer como instrutor. Este “casamento” durou dezenas de “racers”. Durou imensos títulos de Campeões Nacionais. Durou um título de Campeão Ibérico. Durou uma participação no Campeonato da Europa de Voo Circular. Durou 23 anos, até que o Manuel António – o tal “Pereira Lima” – resolveu partir para sempre. E durante esses 23 anos, em que o jovem se transformou gradualmente em adulto e acumulou alguns milhares de

quilómetros a pilotar “racers”, nunca houve uma zanga, um amuo sequer, apesar de ter havido monumentais discussões técnicas, sempre na tentativa de atingir o óptimo desportivamente. Afinal foram 23 anos numa profundíssima amizade e respeito mútuo. O primado da “equipa” sobre o indivíduo.

Paralelamente, durante esses 23 anos, o jovem estudante de Engenharia percebeu que, para que o seu desporto pudesse existir numa maneira organizada, tinha de dar o seu contributo para o colectivo. E foi com uma vaidade desmesurada que um dia ouviu um convite dum Presidente do CAL – o Carvalho Marques – para participar na “lista” que iria ser submetida a sufrágio dos sócios. Não com um lugar de evidência, mas, sim, para 2.º Vogal Suplente da Direcção. Afinal havia-lhe sido concedido o direito de trabalhar pelo seu Aeromodelismo. Naturalmente, o jovem foi passando a Vogal, Secretário e, finalmente, Presidente da Direcção, pilotando sempre os seus “racers”.

Ao mesmo tempo que geria o C.A.L., o tal jovem desta história que tinha 22/25 anos, desempenhava o cargo de Presidente da Comissão Nacional de Aeromodelismo (a “Federação de Aeromodelismo” da altura) e, por inerência, era Director do Aero clube de Portugal, pilotando sempre os seus “racers”. Por ter tido esta experiência, o cinquentão de hoje entristece-se ao ouvir certos “matulões”, de 30 e mais, dizerem que ainda não têm maturidade para desempenhar certos cargos directivos. Afinal, se calhar nunca a terão na vida, quer pela preguiça ditada pelo seu egoísmo, quer por incapacidade da sua personalidade.

Um dia, o tal jovem que pilotava “racers” e que estudava tudo o que podia sobre as diversas componentes científicas que se aplicavam ao Aeromodelismo, resolveu “doutorar-se” na modalidade e, respeitosamente, requereu ao Senhor Director-Geral da Aeronáutica Civil que o mandasse submeter a exame de Instrutor de Aeromodelismo. E o “carrasco” Joaquim Raimundo – um pioneiro, que foi outra referência do aeromodelismo português e que foi um dos grandes obreiros do primeiro avião de construção amadora construído no nosso País, o CS-AXA – “torturou” o jovem, durante dois dias, através dum complicado exame teórico que poria em sérias dificuldades alguns PLA’s cá do burgo. Só a discussão sobre a teoria do “overcontrol” foi uma delícia que implicou ensaios em túnel de vento e tudo.

Como o jovem era campeão nacional de voo circular, por uma atitude de magnanimidade foi dispensado de fazer a prova prática desta modalidade. Porém, já não foi dispensado da prova de campo de voo livre. E lá foram, examinando e examinador, de Auster, do aeroporto da Portela para a Base de Sintra, fazer o exame. No fim do dia, o jovem teve a sua primeira qualificação

aeronáutica passada pela DGAC – a Licença de Instrutor de Aeromodelismo n.º 91. Era “doutor” em Aeromodelismo e pilotava “racers”.

E o jovem que, entretanto, se tornara num senhor engenheiro, continuou a dirigir o Aeromodelismo Desportivo em Portugal, a voar os seus racers e a produzir hélices de fibra de vidro e de carbono para fornecer aos aeromodelistas europeus que, como ele, voavam “racers”. E voou, voou até ao dia em que ficou sem mecânico. Nesse dia o engenheiro sentiu uma dor tremenda e jurou nunca mais pilotar “racers”. Nesse dia o engenheiro concluiu que estava chegado o momento de voar maquetas voadoras à escala de 1:1.

E foi assim que, no dia 2 de Março de 1991, o engenheiro voltou a experimentar o prazer de pilotar um modelo. Agora um modelo C150 do fabricante Cessna, de seu nome CS-APA – o célebre Papá Alfa – modelo crescidote com os seus 10,11 m de envergadura, 757 kg de peso e um motor de 100 hp. Nesse dia, o engenheiro, agora com 46 anos, tinha a seu lado o João Caiano para novo tipo de instrução.

O engenheiro voou, voou, até que um dia o Pedro Maya disse-lhe aquilo que não se diz a ninguém: “– Vá dar duas voltas de pista sozinho!”. Nesse momento, ao alinhar o Papá Alfa na pista 36 do Aeródromo de Santa Cruz, o engenheiro tremeu, tremeu mas meteu o “Throttle” a fundo. Passados uns segundos tinha concretizado o grande sonho da sua vida: pilotar um avião. E como só se é “largado” uma vez na vida, o dia 12 de Maio de 1991 ficará para sempre na memória do engenheiro. Depois o engenheiro continuou a voar, a voar os Cessnas até que no dia 11 de Julho de 1991, zás, segunda qualificação aeronáutica da DGAC. Agora a Licença de Piloto Particular de Avião (PPA) e o direito de usar as “asas” sobre o coração.

Porque este engenheiro era o tal menino que aos dez anos começou a construir aerodinos, no curso de PPA seguinte, da Escola de Pilotagem do Aeroclub de Torres Vedras, já estava a leccionar as cadeiras de Estruturas de Avião, de Instrumentos de Avião e de Sistemas de Avião. Nos intervalos, voava, voava os Cessnas em viagens pelo País.

Quatro anos depois, o engenheiro deu mais um passo em frente: começou a ensinar pilotos profissionais. E um dia, aconteceu aquilo que seria expectável. Ao entrar, como passageiro, num voo de carreira tem um piloto à sua espera, no alto da escada, para lhe dar as boas vindas a bordo. E, nesse dia, o engenheiro voou descansado porque o tal piloto tinha sido seu aluno.

Assim o engenheiro foi formando cerca de 150 pilotos e voando os Cessnas até que um dia disse: “Basta!”. Estava farto de voar Cessnas a direito, de fazer “homings” para VOR’s, de seguir QDR’s de NDB’s, de seguir a “sétinha” do GPS. Nem as importantíssimas missões de detecção de fogos florestais durante o período “quente” do Verão lhe traziam nada de novo. Era preciso experimentar

algo diferente, algo no campo desportivo que lhe fizesse recordar a excitação da competição de outros tempos.

E um dia... o engenheiro, agora um cinquentão, durante uma viagem de exploração pelos aeroportos do Sul de Espanha com um grupo de outros pilotos, ouve o “oficial de despacho”, no Aeroporto de Córdoba, despedir-se com um “Hasta los WAG”. Cinco minutos de inquirição e ficou a perceber que WAG era o acrónimo para World Air Games 2001 e que, em Junho de 2000, iria realizar-se o Campeonato de Espanha de Rally Aéreo em Córdoba. Porque de um “open” se tratava, seriam admitidas equipas estrangeiras.

Chegados a Lisboa, como resultado deste “Hasta los WAG”, o engenheiro e os seus três companheiros pilotos decidem formar uma equipa de rally aéreo, com duas tripulações, para concorrerem ao Campeonato de Espanha da modalidade em 2000 – a Equipa Low & Slow.

Passados uns meses de preparação, com treinos em Portugal e Espanha, no dia 21 de Junho de 2000, o engenheiro alinha o CS-AQX – um Cessna C172 - na pista 21 do Aeroporto de Córdoba. Espera pelo segundo exacto da hora ideal de partida. Motor às 1000 rpm. Sobe a adrenalina. A pulsação para 120 batidas. Empurra o “Throttle” para a frente. Motor às 2500 rpm, solta os 160 cavalos, a velocidade a aumentar, 55 knots, manche atrás, rotação e, finalmente, a descolagem para a 1ª etapa do Campeonato de Espanha de Rally Aéreo. Nesse momento preciso, **tinha nascido o piloto de rally aéreo.**

E, mais uma vez, o engenheiro era piloto dum desporto aéreo colectivo, agora “casado” em segundas núpcias aeronáuticas com o António Abreu, um piloto seu ex-aluno. E, nesse primeiro rally aéreo, o engenheiro aprendeu, aprendeu, aprendeu uma nova modalidade aeronáutica que se baseia essencialmente nas capacidades do piloto e que, simultaneamente, as desenvolve. Por isso mesmo não existe uma corrida desenfreada ao meios técnicos, fatalidade que mata muitas modalidades desportivas, na medida em que as torna financeiramente incomportáveis para os potenciais praticantes.

Depois da primeira prova, o engenheiro que nunca deixou de ser Aeromodelista – um estado de alma que os verdadeiros aeromodelistas nunca perdem – relembrou-se dos métodos, técnicas e procedimentos que o haviam feito singrar desportivamente 25 anos atrás e... pô-los ao serviço desta sua nova modalidade, compartilhando-os com o resto da Equipa. Mais uma vez o colectivo, onde reina a Amizade, funcionou e a evolução surgiu.

Por isso, a segunda participação no Campeonato de Espanha de Rally Aéreo já foi encarada como um exame a todo o processo de aprendizagem realizado durante o ano 2000 e início de 2001. Apesar de ser uma prova de complexidade máxima, o engenheiro e a sua equipa tiveram a

satisfação de verificar que estavam no bom caminho e que o maior obstáculo que tinham de ultrapassar era a diferença abissal entre a aviação em Portugal e Espanha.

E, para ultrapassar esta diferença, o engenheiro voltou a ser membro duma Federação para, através dessa qualidade e acompanhado por mais dois membros da Equipa Low & Slow, - a Ana Matos e o António Abreu - tentar lançar a modalidade de Rally Aéreo em Portugal. A história repetiu-se 25 anos depois...

Por fim, o engenheiro submeteu-se à prova rainha de qualquer modalidade desportiva – o Campeonato do Mundo. Conjuntamente com mais 60 outras equipas dos mais diversos países, no dia 27 de Junho de 2001, quando alinhou o avião na pista 21 do Aeroporto de Córdoba, pelas 14:54:00 locais, lançava-se na alta roda da aviação desportiva mundial e ia percorrer a primeira etapa de 144 NM.

E, mais uma vez, o engenheiro verificou que se já havia uma diferença monstra em relação aos vizinhos espanhóis, a diferença em relação à fina flor da modalidade era abissal, reflexo duma filosofia desportiva nacional, basicamente assente no futebol e em que todas as outras modalidades são meros objectos decorativos. Disso é exemplo o facto de que as instituições estatais, com obrigações na matéria, não tivessem sequer pago integralmente a inscrição da equipa portuguesa que representou o País nos World Air Games – as Olimpíadas dos Desportos Aéreos.

Felizmente, Portugal ficará engrandecido com o Europeu 2004 e muitas fortunas crescerão. O Desporto, esse pária, ficará mais pobre.

Assim termina uma história de 46 anos que começou num pequeno modelo de balsa e acabou num Cessna C172 no XII Campeonato do Mundo de Rally Aéreo.

O menino, o rapazola, o rapazão e o engenheiro dizem em unísono: valeu a pena!

**Nota do WebMaster: Este eterno “menino” chama-se Fernando Menezes Teixeira e também pertence à História do C.A.L. !**