

Um pouco de história de quem fez a aviação neste País

O INÍCIO DO VÔO A VELA NO RIO GRANDE DO SUL

Jorge Rugard Neumann



A primeira notícia que tenho de um planador foi ainda durante os anos 20. Um Santacruzense construiu um planador de bambu e tecido. Tive a oportunidade de ver uma foto desta aeronave junto a seu construtor. Sabe-se que ele nunca tentou voar com este planador e, anos mais tarde, ao ver um planador no ar, teria exclamado: É nunca acreditei que algo assim pudesse voar...

No início dos anos 30, na cidade de Santa Cruz do Sul, um grupo de 6 rapazes se reuniram para construir um planador primário, tipo Grunau 9. Lembro-me apenas do nome de 4 deles, a saber: os irmãos Ottomar e Hugo Reichart, Kolberg e Stahl. Eles dispunham de apenas uma foto publicada em um jornal alemão. Deste modo, para terem uma idéia das dimensões do planador, mediram a altura de uma pessoa sentada e, transferindo esta estimativa para a foto, obtiveram uma escala. Uma vez pronta a construção de madeira, restava a entelagem e um sistema para impermeabilizá-la. Lembraram-se que na cidade havia um piloto, proprietário de um Tiger Moth, e resolveram consultá-lo a este respeito. O conselho recebido foi o de que usassem Pó Pelotense e clara de ovo...

No que diz respeito aos comandos, partiram do mesmo princípio dos comandos de um veículo terrestre. Em um carrinho de lombo, ao se acionar o pé direito para a frente o veículo se move para a esquerda. O mesmo se observa em uma bicicleta, que responde ao comando do guidom com a mesma lógica. Deste modo, os comandos do leme de direção foram montados ao contrário do convencional na aviação. Tempos depois os comandos do leme foram colocados na posição aeronáutica correta.

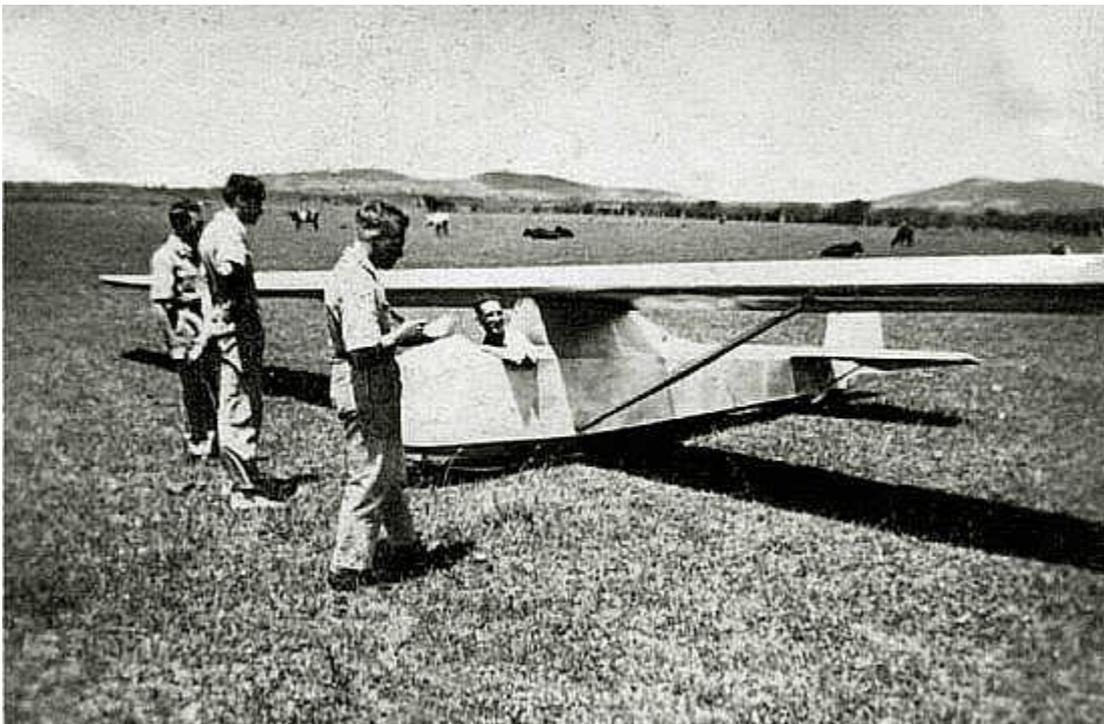
A Varig tinha um campo de pouso com duas pistas na cidade que recebiam os F13 da linha Porto Alegre - Santa Cruz. Com o planador pronto, e dispondo de uma caminhonete Ford bigode, este foi levado às pistas de pouso em uma carreta e montado. Iniciou-se uma série de tentativas de decolagem usando-se para reboque a caminhonete Ford. Com a pouca potência do motor não foi possível elevar o planador do solo. No domingo de páscoa de 1934, novamente no campo de aviação, reuniram coragem suficiente para parar um automóvel que passava pela estrada próxima à pista. Por sorte, ou azar, o primeiro veículo que passou foi um Ford V8 e o motorista prontamente concordou em ajudá-los.

Com potência de sobra no carro o planador saiu logo do solo e o corajoso aprendiz de piloto (Ottomar Reichart) acionou o manche para a frente, tomando contato com a pista de maneira brusca. O planador foi danificado, mas o piloto saiu-se ileso.

As avarias foram logo reparadas e o grupo voltou a frequentar a pista aos domingos para mais treinamentos. Em uma ocasião pousou nesta pista um F13 da Varig. O "piloto" Ottomar, o mais experiente do grupo, tomou a iniciativa de procurar o comandante deste avião e pediu a ele que olhasse o planador que eles estavam usando. O comandante atendeu ao pedido e disse: Alí na Varig estão voando com um planador como este!



Grunau 9 em Porto Alegre



Grunau Baby, Porto Alegre, 1938



Indo ao aeródromo, Porto Alegre, 1938

No dia seguinte o Ottomar recebeu um telegrama da Varig Aero Esporte (VAE) dizendo: "Cessem toda a atividade. Mandem uma pessoa à VAE em Porto Alegre para fazer um curso de piloto de planador primário". Assim foi feito e o Ottomar seguiu para Porto Alegre. Quando do seu retorno, além do conhecimento ele trazia um jogo de plantas de um Grunau 9, bem como a receita de uma solução para impermeabilizar a tela. A receita consistia em colocar sobras de filmes fotográficos e pentes de celulóide em um recipiente fechado, mergulhados em acetona ou outro solvente.

Em 1939, com 15 anos de idade, já trabalhando, passei a ter dinheiro suficiente para entrar de sócio no grupo aonde era dada instrução elementar no Grunau 9, agora rebocado por uma caminhonete Chevrolet Pavão, com um motor de 6 cilindros. Este planador era o SC2, sucessor do SC1, e construído a partir das plantas doadas pela VAE.



Grunau 9 SC2

Como novo sócio eu tinha que prestar 15 horas de trabalho na entidade e pagar uma mensalidade de \$ 5.000,00 reais. Após comprovar as 15 horas de trabalho pude então começar meu treinamento, que consistia em controlar as asas do planador parado contra o vento. E isto apenas na hora de descanso após o almoço...

O presidente do clube, Luiz Lopes, sempre ia junto ao campo nos domingos e pedia ao zelador da Varig que preparasse uma ou duas galinhas para o nosso almoço. O prato final, arroz de galinha, era preparado pelo próprio presidente enquanto o grupo voava. Este grupo se auto denominava "Filial da VAE", e portava inclusive o emblema desta na entrada da sede aonde funcionava a oficina de reparos e aonde ficava a carreta. Este nome não durou muito, pois assim que a VAE soube disto solicitou a retirada da denominação.

Em 1939 a VAE realizou o primeiro acampamento na cidade de Osório, em março, aproveitando a ascendência provocada pelo vento sul sobre a colina ali existente (final da Serra do Mar). Para este propósito a VAE usava uma pista alternativa da Air France nas cercanias da Lagoa dos Barros. Com o início da 2ª Guerra Mundial a empresa deixou de voar para o Brasil. Já no ano seguinte a VAE passou a usar o campo de aviação do exército, também alternativo, localizado mais próximo da cidade. A licença de uso obtida foi apenas para a pista, não podendo assim o grupo permanecer acampado dentro da área do exército. Como compensação este fornecia por empréstimo barracas e uma cozinha de campanha, instaladas do lado de fora da cerca que delimitava o aeródromo. Os planadores eram deslocados todo final de tarde para fora da área federal e cobertos por lonas para proteção contra a umidade noturna. Para a higiene pessoal era usada uma pequena lagoa que ficava junto 'a área usada para o acampamento e todos eram aconselhados a trazer lanternas.



Acampamento em Osório 1941

Em 1941 o aeroclube de Santa Cruz conseguiu construir um hangar grande o suficiente para que coubessem os dois Grunau 9, o SC1 e o SC2. Neste ano o aeroclube participou do acampamento da VAE com o SC2 e eu pude participar da comitiva com a desistência de última hora de nosso presidente. Levamos um dia para chegar às instalações da VAE em Porto Alegre, onde dormimos em colchões no hangar, tendo a viagem prosseguido no dia seguinte em direção a Osório. A janta e o café da manhã foram também cortesia da VAE.



Osório 1940



Osório 1940

Deste acampamento participaram também delegações de Novo Hamburgo e de Pelotas com seus Grunau 9, além de participantes de outros estados, inclusive um casal em lua de mel, e do Uruguai. Durante o acampamento o Ottomar conseguiu seu Brevet C voando o planador Wolf (hoje no museu da Varig em Porto Alegre) e eu consegui os Brevets A e B, orientado pelo instrutor Eduardo Kessler. No encerramento das atividades do dia todos os participantes formavam um grande U em torno do mastro da bandeira. Ali eram chamados um a um todos os pilotos que haviam conseguido obter um brevet naquele dia. A insígnia era recebida das mãos do próprio comandante Ruhl, presidente e fundador da VAE (grande responsável pela

introdução e divulgação do vôo a vela no RS), e no final da cerimônia a bandeira era arriada. A diversão noturna ficava por conta do bar Balagandan, localizado na entrada da cidade.

foto!!!!



Grunau 9, Osório, 1940

Em uma noite de céu claro ouvimos o ronco de um motor de avião sobrevoando a cidade. Logo alguém disse que ele poderia estar procurando a pista motivado por alguma emergência. Foi o suficiente para irmos todos balizar a pista com lampiões. Além disto foram colocados dois carros no início da pista com os faróis ligados e um carro foi posicionado no final da pista, iluminando-a na transversal. O avião fez uma tomada da pista, arremeteu e pousou na segunda tentativa.

O avião taxiou de volta para a cabeceira e alinhou-se para decolagem. Deixando o motor ligado aos cuidados do segundo ocupante, o piloto desceu para agradecer a iniciativa. Era um oficial de exército e estava fazendo um treinamento noturno. Não havia emergência alguma mas ele achou importante agradecer, uma vez que poderia haver uma situação real. O avião era um Boeing Corsário, caça biplano de tela, baseado em Canoas. Ao voltar para o avião o tenente ouviu de um dos nossos: "Dê minhas recomendações ao comandante da Base Aérea", ao que foi ouvido de volta: "Não posso, o comandante não pode saber que fiz este pouso..."

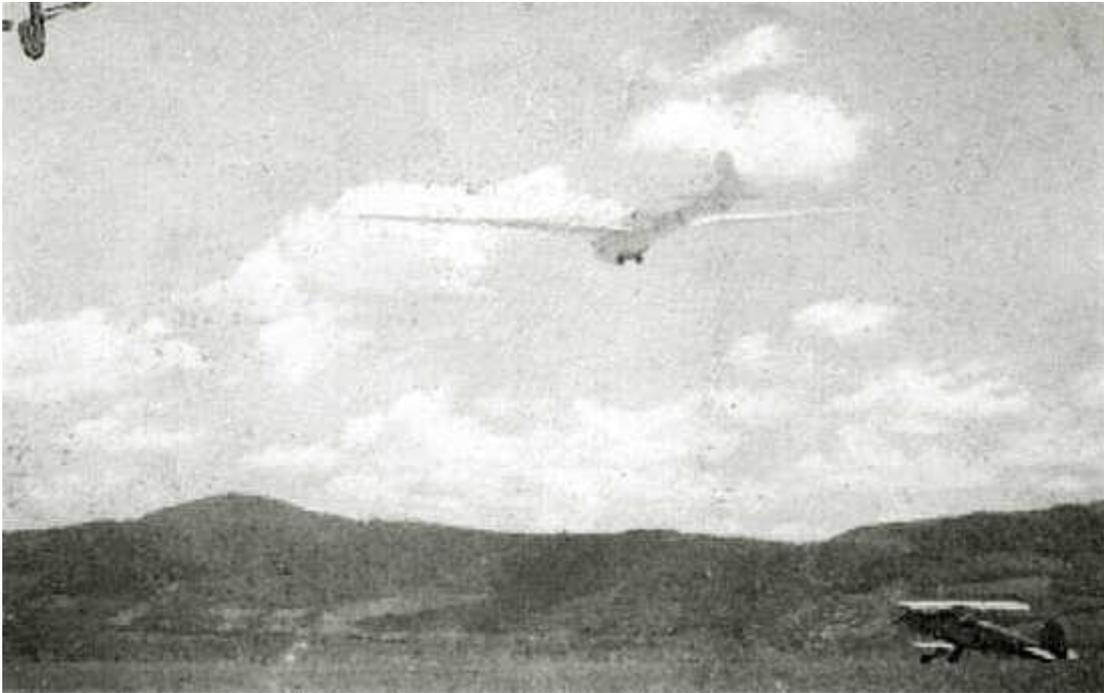
O material de vôo da VAE nesta época consistia de um biplace Kranich e dos monoplaces Weihe, Rhon Bussard, Wolf e Grunau Baby. Os rebocadores eram dois Bucker Jungmann, um Klemm e um Bucker Student. Mais tarde a VAE recebeu um Culver, avião norte americano de trem retrátil.



Rohn Bussard, Osório, 1940



Wolf, Osório, 1941



Planador Kranich, Osório, 1941



Rebocador Bucker, Osório, 1942

Em 1942 o Brasil entrou na 2ª Guerra. Neste período eu estava servindo na Base Aérea de Canoas, onde também se localizava o Aeroclube do Rio Grande do Sul, ocupando a extremidade sul do campo de vôo. Após o término do expediente na Base eu ia até o hangar do aeroclube. Lá encontrava Eduardo Kessler, que havia sido meu instrutor um ano antes e que estava construindo um planador primário de seu próprio projeto. Passei a ajudá-lo quase que diariamente após o expediente regular na Base. Terminada a construção o planador foi alinhado para seu primeiro vôo em um domingo, na presença do comandante da base. Conforme Kessler

já havia combinado comigo, eu faria o vôo e ele ficaria no carro de reboque. Ao tomar assento no planador, fardado de soldado, o comandante da base me interpelou se era brevetado nisto. Ao ouvir o sim ele se afastou e a decolagem e pouso em frente ocorreu sem incidentes. Voei este planador por algum tempo após este dia.

Nesta época recebemos a visita de uma comissão do exército norte americano, comandados por um major aviador. O grupo veio fazer o curso de piloto de planador na VAE. Havia nesta época uma grande demanda por pilotos de planador nos Estados Unidos, dentro do esforço de guerra, mas não haviam escolas nem instrutores suficientes naquele país.

Em 1943 o Aeroclube do Rio Grande do Sul recebeu um Grunau Baby doado pelo DAC, provavelmente como parte da campanha "Dar asas ao Brasil" de Assis Chatoubriand. Este Grunau não tinha nem instrumentos nem parabrisa. Recebeu no aeroclube um velocímetro de avião e uma bolinha, além do parabrisa, e o M7 do aeroclube recebeu um dispositivo para engatar um cabo de reboque. Nesta época usava-se cabo de aço, intercalado por um trecho de sisal. O Kessler fez o primeiro vôo, sem nenhum incidente. Após o pouso ele se dirigiu a mim e disse: "Jorge, te prepara". Quase caí sentado. Seria meu solo em Grunau Baby e meu primeiro reboque de avião.

Aceitei a oportunidade de imediato e me instalei na cabine do Grunau. Foi combinado que seria apenas um turno de pista, que o rebocador faria coordenação na lateral da pista e eu seguiria para o pouso. Aconteceu que estando na lateral da pista eu vi o cabo se soltando do rebocador. Imaginei que o M7 havia feito o sinal e que eu não havia percebido. Desliguei imediatamente o cabo e segui para o pouso. O rebocador fez o procedimento padrão para deixar o cabo (a esta altura imaginário) sobre a pista e a deixou livre para meu pouso. Este não foi exatamente um bom pouso, tendo o planador tocado três vezes na pista até parar, mas ambos sobrevivemos sem danos. Logo que um grupo se aproximou para empurrar o planador ouvi a pergunta sobre o que eu havia feito com o cabo. Respondi que havia também desligado na perna do vento, mas não sabia exatamente aonde. Algumas pessoas foram procurar o cabo e o encontraram partido em dois pedaços. Ele havia caído sobre a atual BR-116, em cima da rede elétrica. Sendo de aço provocara um curto circuito e se fundira junto aos fios. No dia seguinte o clube recebeu uma conta da estação ferroviária cobrando pelos prejuízos. Que eu saiba esta conta nunca foi paga.

Em Santa Cruz do Sul, enquanto isto, havia chegado um Piper J3. Para fazer espaço no hangar os planadores SC1 e SC2 foram colocados na rua e toda a atividade de vôo a vela cessou. Anos mais tarde o que havia sobrado deles foi queimado por ordem do então presidente o aero(?)clube.

Em março de 1944 a VAE realizou outro acampamento em Osório e eu tive novamente a oportunidade de estar presente, mas por apenas 4 dias. Lá fiz um vôo de cheque no Kranich para poder voar o Grunau Baby da VAE. O instrutor me fez realizar uma série de curvas para ambos os lados e depois me disse que poderia voltar para a pista. Desorientado, respondi que não sabia aonde ela estava. Ele tomou os controles e pousou. Soube mais tarde, pelo Comandante Ruhl, que eu havia rodado no cheque. Argumentei que eu já havia feito três vôos no Grunau Baby em Canoas rebocado pelo M7 e ele reconsiderou, permitindo que eu voasse e tentasse obter o Brevet C.

Eu deveria permanecer voando na colina por 10 minutos. Assim, munido de um relógio emprestado e pronto para sentar no planador, perguntei a um instrutor qual a altura mínima de abandono. Ouvi como resposta "a altura da mesa". Fui rebocado para a área de vôo que ficava, para quem conhece, entre a Tele Sul e os Coqueirinhos. Completado o tempo, e tendo ganho 30 metros de altura, segui para a pista onde pousei sem problemas. Muito satisfeito passei a aguardar a solenidade junto à bandeira no final da tarde. Neste dia recebi das mãos do comandante Ruhl o Brevet C nº 68. Quando mais tarde foi instituída a carteira de piloto de planador pelo DAC recebi a de nº 50.

Segui servindo na Base Aérea de Canoas e voando no aeroclube do RS até 1946. Neste ano ingressei como mecânico na Varig onde reencontrei Adalberto Jayme Meneghini, que havia conhecido também voando Grunau Baby em Canoas. Por necessitar de óculos ele havia sido barrado na VAE.

No final dos anos 40 a VAE encerrou suas atividades devido ao incremento do tráfego aéreo em Porto Alegre. Seu hangar foi desocupado e alguns planadores foram distribuídos, mas o Wolf e peças para montar um Grunau Baby completo foram colocados ao relento. Vendo isto o Meneghini solicitou ao presidente da Varig, Rubem Berta, que este material lhe fosse doado, tendo este pedido sido acolhido. O Meneghini pretendia voar em uma colina em Gravataí, na chácara de um cunhado, usando para lançamento um cabo sandow também ex-VAE. Para guardar este material ele construiu um galpão nos fundos de sua casa. Fui por ele convidado para fazer parte deste grupo e, como o material doado era suficiente e de boa qualidade, resolveu-se fundar um clube. Assim, em 28 de julho de 1950, o Albatroz nasceu com 5 fundadores e sua sede era a própria residência do Meneghini.

O Clube (mais tarde Aeroclube) de planadores Albatroz iniciou suas atividades junto ao Aeroclube do Rio Grande do Sul, em Canoas, usando um rebocador emprestado por eles. Esta situação não perdurou e tentamos nos alojar em São Leopoldo, onde também não foi possível nossa permanência. Como consequência nos mudamos para Novo Hamburgo aonde fomos bem recebidos e iniciamos um convívio frutífero. O rebocador (PA18) e seu piloto eram do Aeroclube de Novo Hamburgo. Foi neste local que o Albatroz formou seu primeiro aluno, usando seu primeiro duplo comando Neiva B Monitor, recebido do DAC. Pouco tempo depois chegava o primeiro Tiger Moth para reboque.

Nesta época foram Jayme Meneghini e Darcy Assis ao Rio de Janeiro, para uma audiência com o Presidente da República, solicitar verba para a construção de um hangar próprio em Novo Hamburgo. A verba, do orçamento da Presidência, foi concedida e o hangar construído.

Em 1956 o Albatroz reativou os antigos acampamentos em Osório. Houve uma solicitação, agora à FAB, para uso das pistas e instalações. Como a pista estava sendo mantida pela Força Aérea em condições de uso, mas estava fora de atividades já há alguns anos, a FAB concedeu o uso da pista e de suas instalações com a condição de que o Albatroz passasse a realizar a manutenção do mesmo.

Historicamente os vôos na colina de Osório eram realizados bem junto à cidade, com vento sul. Este vento é comum na passagem de uma frente, ficando assim os vôos restritos a poucas oportunidades. Foi Jayme Meneghini quem se deu conta de que o vento nordeste soprava continuamente, as vezes por dias seguidos antes da entrada de uma nova frente. Voltado para o nordeste encontra-se outra área da colina, até então não explorada. Ele próprio fez um vôo de sondagem junto ao morro Livramento, mostrando que o vôo nesta face era possível, apesar deste primeiro vôo ter acabado com um pouso fora, na atual BR 101. Com a ajuda da Polícia Rodoviária, que interrompeu o tráfego, foi possível o pouso de um rebocador que trouxe o planador de volta à pista.



BN1, Osório, 1964

Os acampamentos passaram a ser anuais e com duração aproximada de um mês, sempre no verão. Recebíamos a visita de volovelistas de diversos estados, bem como do Uruguai e Argentina, além é claro do próprio RS. No acampamento de 1968 recebemos a visita de um grupo de cadetes da FAB, liderados por um Tenente (Ten Miranda). Eles vieram fazer o curso de planador e avaliar a viabilidade da FAB passar a empregar planadores na formação de seus pilotos. A semente do clube de planadores da AFA foi gerada em Osório.

Na metade dos anos 60 o Albatroz se transferiu definitivamente para Osório, deixando de operar em Novo Hamburgo. Os vôos de colina eram bem mais eficientes e longos, facilitando a instrução, quando comparados aos vôos em Novo Hamburgo. Nos primeiros tempos em Osório usávamos como hangar a cocheira das vacas do guarda campo (com estas evidentemente do lado de fora...). Na gestão do prefeito Romildo Bolzan foi obtida verba municipal para a construção do primeiro hangar do Albatroz em Osório.

Em 1968 o adido comercial da Embaixada da Tcheco-Eslováquia no Brasil perguntou ao DAC qual era a melhor escola de planadores no Brasil, tendo recebido como resposta que era o Albatroz. Ele veio a Osório oferecer um L13 que estava pronto para entrega na fábrica, após a desistência do comprador original. O Albatroz aceitou a oferta mesmo sem ter dinheiro em caixa, pois o preço pedido era muito favorável e havia a promessa de uma Lei estadual destinando 5% da Taxa Rodoviária aos aeroclubes. Deste modo o Albatroz passou a ser o proprietário do primeiro Blanik no Brasil.



1º Show no mundo fora de um planador em vôo.

Piloto: Adalberto Jaime Meneghini, Acrobata: Victor de Carli

07 de Fevereiro de 1971

NOTA DO FILHO:

Meu pai permaneceu dando instrução em Osório até a segunda metade dos anos 80. Além do Albatroz, formou ou contribuiu para a formação de alunos em Santa Cruz do Sul e Bento Gonçalves no RS e em Blumenau, Rio do Sul e Rio Negrinhos em SC. Durante sua atividade fez mais de 3.000 horas de vôo em planador e formou entre 200 e 300 pilotos. Hoje, com 81 anos de idade, voa ocasionalmente em Osório, sempre na companhia de outros pilotos.