



# Começo de Conversa

**Fernando Albrecht**

fernando.albrecht@jornaldocomercio.com.br

Dá para sentir como a juventude de hoje tem cabeça de vento quando sentam em assentos dos ônibus reservados para idosos, grávidas, obesos e com deficiência. O aviso nas janelas é altamente visível em ícones e texto. Quer dizer que, além de cegos, não sabem ler.



ACERVO FAMÍLIA ALBRECHT/DIVULGAÇÃO/JC

## HISTORINHA DE SEXTA

### O Rei dos Ares

São 5h da manhã em dia frio do inverno de 1964. Levanto da cama e engulo um pedaço de cuca que minha mãe deixou de sobreaviso em cima do fogão. Caminho três quadras até o ponto do ônibus urbano que me deixará na cabeceira da pista do Aeroclube de Montenegro em 20 minutos. Em lá chegando, apalpo o bolso para ver se não esqueci a carteira de Piloto Privado número 11.152, que tão orgulhosamente mostro para quem quiser. Não que vá precisar, é pura gabolice minha.

Com muito esforço abro a porta do hangar onde tiro, também a duras penas, o CAP 4 prefixo PP-GCC, companheiro fiel de muitas horas de voo. Olho a biruta imóvel no alto do hangar, vai ser um dia sem vento, dia frio, o avião sobe melhor, perfeito para voar. Pretendo sobrevoar duas ou três cidades do Vale do Caí. Frio de rachar. Bombeio gasolina de alta octanagem do tonel para um grosso funil com camurça para reter sujeira. Abro a tampa do tanque, entre a carlinga e o motor e despejo lentamente o combustível. Não há marcador, apenas um arame em cuja ponta inferior há uma rolha. Na medida que esvazia, o arame fica mais curto.

Chuto os calços nas rodas, ligo os magnetos 1 e 2 - não tenho bateria nem motor de arranque - movo a manete de potência dois centímetros para a frente e vou acionar a hélice manualmente. Motor frio, levo um tempo até ele pegar. Chuto os calços e me apresso a entrar. Frio medonho, piorado pela corrente gerada pela hélice de passo fixo.

O motor Continental de quatro cilindros gera apenas 65 cavalos. Pouco, mas o Charlie Charlie pesa apenas 320 cavalos. Armação de metal coberta por lona que levou meia dúzia de demãos de um impermeabilizante chamado dop. Olho os poucos instrumentos básicos, bússola, pressão e temperatura do óleo, altímetro, conta-giros (RPM) que marca mil giros em marcha lenta, 2.150 ou 2.200 em velocidade de cruzeiro velocímetro e um pequeno receptáculo em forma de lua crescente, com uma bolinha de aço móvel no centro. Se a curva for perfeita, a bolinha que fica no meio, se eu der mais pedal (leme de direção) que alierons (inclinação das asas), ela corre para um centro; se for para o lado oposto estou derrapando, se for para o lado interno, estou afundando.

Começo os procedimentos de decolagem. Testo os dois magnetos separados, as RPM não podem cair mais de 100 RPM, rolo o manche e os pedais do leme, o compensador fica um pouco para a frente do centro, serve para diminuir a pressão no manche para subir ou descer. Testo os diminutos pedais do freio. Espero a temperatura do óleo passar de 40°C, olho em volta e vou para a cabeceira da pista em zigue-zague porque o motor não permite que veja o que está em frente. Mas em uma cabeceira há fios de alta tensão. Faço uma última conferência, olho para os lados, tudo normal, empurro a manete de potência toda para a frente e sinto que os comandos ficam mais duros. Nada de rádio, voo por instrumentos, horizonte artificial. Para navegação mais longa, tem que saber de trigonometria e álgebra.

Olho para o velocímetro, mas já sei que posso puxar o manche para trás um pouco acima dos 60 Km/h. Velocidade de subida, 90 Km/horários; cruzeiro, 125. Subo até mil pés (300 metros), curto brevemente a paisagem sempre de olho nos instrumentos. Ventos laterais se sentia com a bunda - isso mesmo, o avião é leve e desliza. Depois, tomo meu rumo me sentindo o homem mais feliz do mundo. Eu sou o rei dos ares.

Assim se voava há 60 anos.

## De volta ao passado

Esta foto primorosa mostra um grupo na frente do Chalé da Praça XV nos anos 1920 a caminho de 1930. O Chalé era atração turística. E tem muito a ver comigo. De pé, minha mãe Felicitas Avelina Selbach-Albrecht, ao lado meu pai Franz Josef, vindo da Alemanha em 1920. Na ponta esquerda, um amigo da família Peter, companheiro no navio que os trouxe, e ao lado um futuro tio (e). Era inverno - bebia-se chope preto nesta estação.

## Cicatrizes

Para o visual da cidade ajudar a volta de caras mais alegres, precisa tirar todo o entulho, móveis e lixo acumulado. Fingimos que não vemos, mas a visão é deprimente, deixando as cicatrizes da batalha.

## Um certo desânimo

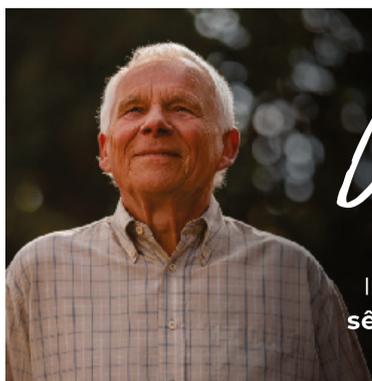
De uma semana para cá, dá para sentir no ar um desânimo da população de Porto Alegre a cada dia que se passa com chuva ou céu nublado. Na terça-feira, ônibus circularam com poucos passageiros em praticamente todas as linhas. Na quarta, o céu plúmbeo refletia no rosto das pessoas. Para a alegria voltar, só sol permanente e ausência de chuva.

## De volta

A agência Farrapos da Sicredi Origens RS (avenida Farrapos, 2.462, em Porto Alegre) já reabriu ao público depois de ser restaurada.

## O efeito brasileiro

O Efeito Dunning-Kruger é um fenômeno psicológico que descreve a tendência de pessoas com habilidades e conhecimentos limitados em um determinado assunto a superestimar suas próprias habilidades e conhecimentos. Por isso, temos os amadores do sabe-tudo sem entender nada, desde a pandemia a enchentes, dizendo como resolvê-las. Os chamados profetas do passado. É muito comum entre políticos.



*Um novo olhar*  
PARA UM NOVO PERFIL

Inovação no conceito de **residência sênior** de alto padrão em Porto Alegre.

ESPAÇOS PARA *socialização* E LAZER

*longevidade* COM QUALIDADE



Rua Carlos Huber, 173 | POA-RS  
www.magnotresfigueiras.com.br