

Figura legendária entre os aviadores da velha guarda, que o consideram o maior piloto de hidro-aviões de todos os tempos, Rudolf Cramer Von Clausbruch é um dos últimos protagonistas de uma época de heroísmo da aviação civil. Famoso sobretudo por ter realizado o primeiro vôo comercial no Brasil, no dia três de fevereiro de 1927, quando, pilotando o bimotor "Atlântico", levou três excitados passageiros de Porto Alegre a Pelotas. Ele renega o "Freiherr" (barão), título herdado que teria direito a juntar ao sobrenome, mas mantém um porte prussianamente aristocrático, e, apesar de viver no Brasil há cinquenta anos, goza de pouquíssima afinidade com o idioma português.

Hoje com 75 anos, ele vive com a mulher — a brasileira Margarida, de antepassados germânicos — num pequeno apartamento do bairro carioca da Gávea, e seus olhos brilham quando relembra suas façanhas, que normalmente, os velhos companheiros sabem contar com maior riqueza de detalhes. O primeiro vôo de 1927, cuja paternidade foi durante muitos anos disputada entre a Varig e a Cruzeiro — rivalidade que perdeu o sentido com a recente fusão das duas empresas —, talvez seja apenas o episódio mais festivo ("Fomos recebidos com bandeiras e banda de música") de uma carreira repleta de lances palpitantes. Por causa de sua bravura, ele recebeu muitas homenagens — entre elas a Comenda da Rosa dos Ventos, conferida pelo Committee of Aerospace Activities a apenas vinte pessoas. Mas as compensações materiais foram poucas: ganha de proventos apenas em salário mínimo, "embora tenha contribuído 31 anos para o sistema previdenciário".

Nascido em Hamburgo, Von Clausbruch foi piloto na primeira grande guerra e transferiu-se para o Brasil em 1926, com a incumbência de instalar aqui a subsidiária da Lufthansa — a Condor Syndikat, que daria origem à Varig e à Cruzeiro do Sul. O primeiro avião da Condor foi um Dornier Wal, com capacidade para oito passageiros, montado em Buenos Aires e conduzido por ele a Porto Alegre para o vôo histórico. Quatro passageiros participariam da viagem, sendo que um deles, Boaventura Garcia, desistiu à última hora. Embora até hoje não se tenha esclarecido os reais motivos da desistência, as causas parecem mais ou menos detectáveis. Aquele não era um simples vôo comercial, mas acima de tudo uma aventura: o único dado que poderia inspirar segurança aos viajantes era a presença de um mecânico à bordo e a existência de algumas peças sobressalentes. Mas tudo deu certo. Com um macacão de linho branco, óculos e capacete de couro, Von Clausbruch conduziu o aparelho com maestria, lutando principalmente contra o vento, que às vezes o forçava a uma marcha-à-ré involuntária. Voando a dez metros do solo, a cem quilômetros horários, o avião fez o percurso em duas horas e meia, com tanta serenidade que a única mulher a bordo, Maria Echenique, num gesto romântico, atirou

flores sobre a Lagoa dos Patos. "Na altura em que voávamos", conta o piloto, "podíamos observar tudo. Víamos as casas, as vacas corriam e as pessoas acenavam. Os pilotos de hoje não vivem emoções desse tipo".

No comando do Dornier Wal, Von Clausbruch fez diversas demonstrações sobre cidades brasileiras e tornou-se uma figura popular. Acabou naturalizando-se brasileiro em 1934, mas será sempre convocado pela Alemanha para realizar missões aeronáuticas especialmente difíceis. Ele foi um personagem-chave, por exem-

plu, na implantação dos vôos transoceânicos pela Alemanha, planejados num estilo digno da imaginação de Júlio Verne. Como os aviões da época tinham autonomia de vôo muito limitada, para atravessar o Atlântico precisavam contar com o auxílio de um navio, que ficava ancorado, melhor dizendo, estacionado no meio do oceano. As primeiras experiências foram feitas por Von Clausbruch entre Natal e Bathurst, na África. Pilotando um hidro-avião Dornier, ele amerissava próximo do transatlântico "Westphalen". "Era um pouso difícil, principalmente quando o mar estava

revolto". O aparelho era então guinchado para cima do navio, reabastecido, e, se necessário, reparado; finalizada a operação de reabastecimento e manutenção, era colocado sobre uma catapulta hidráulica de doze metros de comprimento. O piloto acionava os motores a pleno, após o que disparava a catapulta e era projetado no espaço, atingindo a velocidade de 150 km/h em 1,5 segundo. "Era uma manobra perigosa, não podia haver erro. Às vezes as ondas chegavam a dez metros de altura". Para o piloto, o impacto era violentíssimo. Apesar de protegido por almofadas, uma das

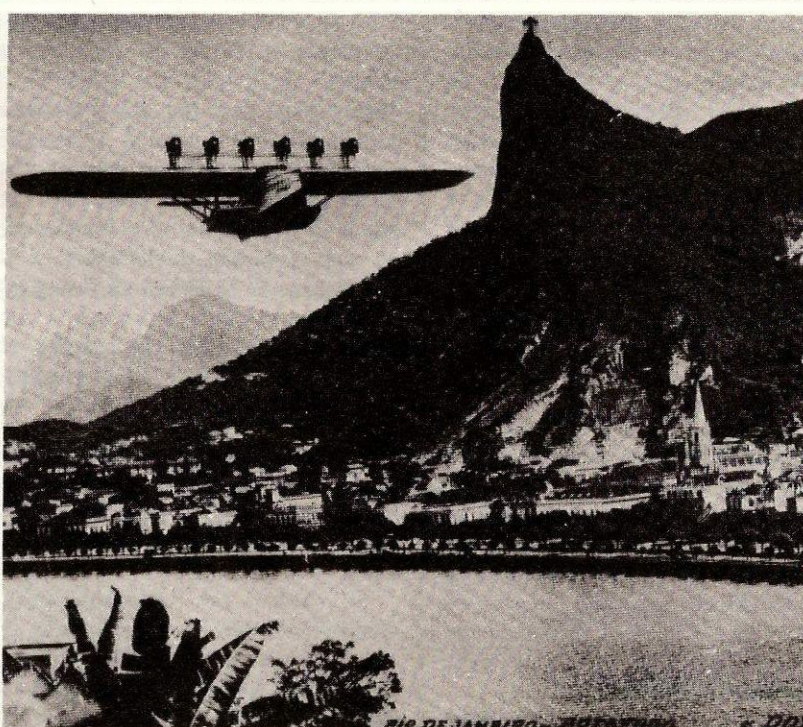
DEPOIMENTO

VON CLAUSBRUCH

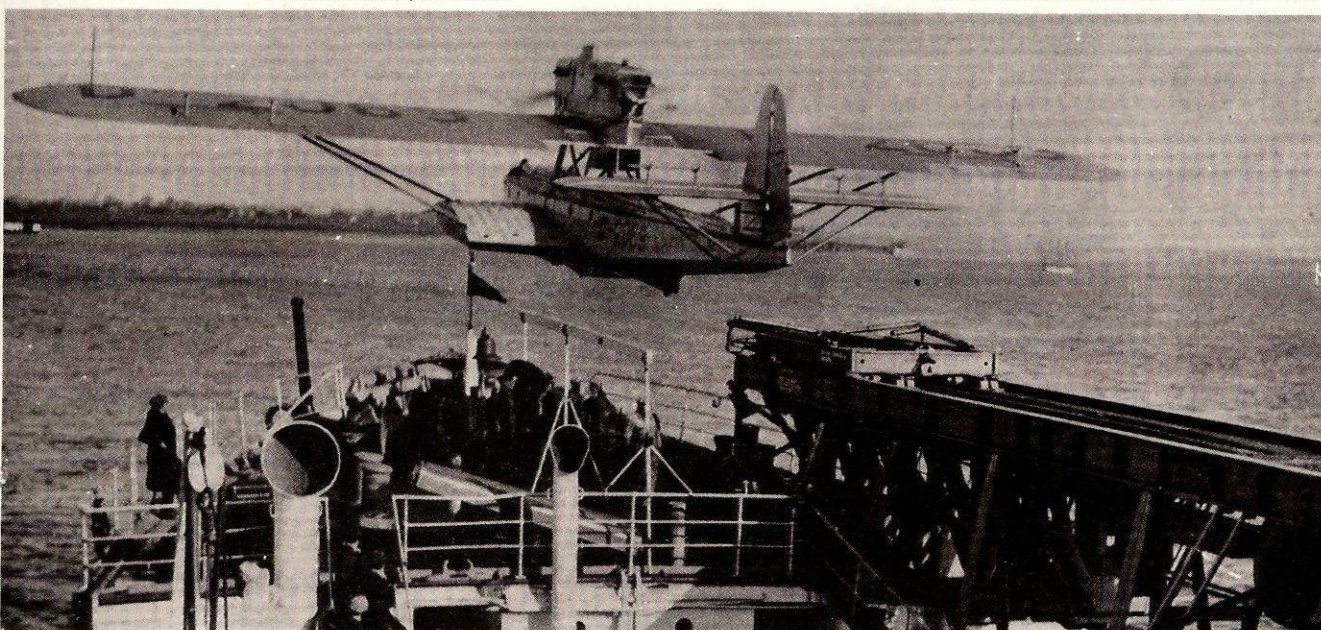
Benício de Medeiros



Clausbruch, premiado



O DO-X sobrevoando o Rio em 1931



Entre Natal e Bathurst, na África as primeiras experiências com o navio estacionado no meio do oceano.

decolagens valeu a Von Clausbruch uma fissura na coluna, soldada mais tarde graças a dolorosos exercícios de tração.

Em 1931, foi convocado pela Lufthansa para resolver um problema mais ou menos patético. Um piloto, se a sua experiência, pousou em Las Palmas com o recém-fabricado DO-X, um gigantesco hidro-avião de doze motores, com capacidade para 105 passageiros. O aparelho pesava 53 toneladas e seu piloto simplesmente não conseguia fazê-lo decolar. Von Clausbruch não apenas fez uma decolagem impecável como trouxe o DO-X ao Brasil, oferecendo a deslumbrados cariocas uma demonstração de seu desempenho. O próprio ditador Presidente Getúlio Vargas fez questão de viajar no aparelho e desde aí passou a confiar tanto no piloto que sempre o convocava para seus vôos especiais. A admiração de Getúlio não impediu, contudo, que Von Clausbruch fosse preso em 1942, quando o Brasil declarou guerra às forças do Eixo, juntamente com todos os pilotos alemães da Condor, apesar de negar qualquer ligação política com o regime nazista. "Eu pensava apenas em aviões".

Sem ser ouvido por qualquer autoridade policial e mesmo sem tomar conhecimento dos motivos de sua prisão, permaneceu detido durante três anos, primeiro na Casa de Detenção, no Rio, depois no presídio da Ilha Grande, junto com criminosos comuns. E quando foi solto, com 12.500 horas de vôo, viu que sua carreira havia terminado. "Hoje um piloto é apenas um técnico. Eu jamais me adaptaria à automação dos aviões modernos". Para manter a família hoje (tem um filho e dois netos), aceitou o primeiro emprego que lhe ofereceram. "O patrão perguntou: você sabe dirigir? Eu disse que sim e virei motorista de táxi". Durante alguns anos, conduziu num velho Packard turistas do Rio ao Hotel Quitandinha, em Petrópolis. Mas logo cansou-se de "fazer sempre a mesma viagem". Então associou-se aos donos do Circo Sarrazani — famoso na época, — onde fez tudo, "menos amestrar macacos". A experiência foi curta e infeliz — depois de excursões por algumas cidades brasileiras, voltou ao Rio falido, tentando desvencilhar-se de um coleção de animais famintos, inclusive alguns leões que o Jardim Zoológico não quis aceitar. Hoje, aposentado, sem aventuras, Von Clausbruch reúne-se de dois em dois meses com velhos companheiros da Condor, na Sociedade Germânica, para relembrar os "bons tempos" e não tem conselhos para dar aos novos pilotos. "Lamento apenas que eles não tenham nascido cinquenta anos mais cedo".

Benício Neiva de Medeiros,
repórter e
crítico literário de VEJA.