

Paralelismos e inversões

HERMÓGENES DE CASTRO & MELLO

Talvez com uma caixa alongada e um motoreco de máquina de costura?”

A pergunta, de irmão para irmão, era simples e boa; já trazia a resposta. Em alguns dias, habilidosos, com polidas ripas de pinho, em caixote, uma tela para estabilizar o fluxo de ar, o pequeno motor Singer e uma levíssima hélice, construíram o “túnel de vento”, como denominaram, sobre cuja existência haviam lido em livreto de curiosidades científicas.

Fizeram o troço, custou-lhes pouco. A destreza de mecânicos de bicicletas e extrema disciplina de filhos de rígido pastor metodista assim o permitiram. Um pequeno modelo que poderia ser uma solução para um novo meio de transporte, melhor que as lentas bicicletas, foi colocado no caixote. Ligou-se a ventoinha e a balança à qual estava conectado por um fio; o trocinho flutuava, sem mover-se. A brincadeira dos modelos voadores de salão, *frisson* do século XIX, reproduzida na modesta oficina entre peças enferrujadas, ferramentas e caixotes.

Pesquisaram, fizeram observações. À medida que a rotação do motorzinho aumentava por troca de polias, o fluxo de ar e a velocidade cresciam e a sustentação se mantinha.

Idealizaram uma teoria dos modelos própria, maldosamente denominada “caipira”, mas que permitia, a partir do pequeno protótipo dentro do túnel, imaginar o necessário para elevar-se algo maior, pelos ares, com força própria.

Souberam, lendo de certo professor atuante em grande instituição científica na capital, que era possível; bastaria a área de sustentação certa, o acionamento potente apesar de leve e alguma dirigibilidade. Mas eram pessoas humildes, quase pobres, sem vínculos com a comunidade científica. Procuraram entender as teorias da aerodinâmica em livros da grande biblioteca e as comprovavam, em testes no pequeno caixote.

Viram curiosa ilustração em uma revista, vinda do outro lado do planeta, que mostrava um príncipe japonês cuja di-

versão era fazer-se elevar com pipas imensas e bons ventos, amarrado a grossas linhas, e subir dezenas de metros. Pela fotografia, verificaram a relação peso/área de sustentação, dada pela pipa. Estimando a velocidade dos ventos, averiguaram o mínimo para haver sustentação.

Determinados, souberam de lugar de ventos fortes e ar denso, frio, próximo ao mar. No inverno, levaram ao ermo local um planador, que construíram nas pausas entre um cliente e outro de suas bicicletas. “Coisa de doidos”, pensava o pai. A mãe não se manifestava, talvez orgulhosa, mas um tanto envergonhada. Os vizinhos pouco ouviram da excursão. Empurravam-se contra os ventos gelados feito o príncipe japonês, porém sem as linhas, e flutuavam por metros, aprendendo a pilotar planando. Algumas manchas roxas e bambus quebrados, nada grave.

Pesquisaram a melhor posição do condutor. Verificaram minuciosamente os sistemas que permitiriam inclinar as asas do rústico aparelho, virando-lhes as pontas. Faltava algo, porém: a força para substituir o vento-contra e a ação da gravidade, que fazia os pulos aéreos um tanto breves.

Desvendaram os sistemas dos então modernos motores a gasolina, através de revistas. Sem recursos, com materiais diversos, conscientes da relação peso-potência ter de ser a mais balanceada possível, construíram seu próprio acionamento. Funcionava, era leve. Duas hélices copiadas do esboço do grande pesquisador de aerodinâmica da capital foram laminadas, folhas finas de madeira coladas e torcidas, passo a passo, até imaginar-se ser algo capaz de empurrar um novo engenho, chamado simplesmente de “o voador”.

Correntes de bicicleta, saindo do pequeno propulsor, movimentavam as hélices, em testes que causavam terrível confusão e assustavam os raros passantes. O sistema de comando permitia um modesto aproveitamento, mas era inseguro. Melhoraram.



No lombo de uma carroça, em inverno bravo, voltaram com a coisa às dunas. Entre elas, por onde mais vento se afinilava, com ajuda de alguns curiosos meteorologistas de uma estação próxima, montaram pequena pista de partida, em madeira. Testado o motorzinho, alinharam o engenho sobre a pista. Um irmão, assustado, ao comando e o outro a segurar a asa para a ajuda inicial, acelerou, acelerou, puxou de uma alavanca e pela primeira vez saltou ao ar; pois foi apenas um salto, com força própria.

Aplaudiram e fotografaram, os meteorologistas. Um segundo vôo, do outro irmão, também foi possível e bem mais longo. Mas o frio aumentando, o vento a não mais permitir e alguns danos nos pousos encerraram o empreendimento naquele dia. Telegrafaram aos pais informando do ocorrido. Foram solenemente ignorados.

Sem os valores necessários para maior divulgação, conseguiram após algumas solicitações agendar demonstração junto ao exército, pois, comerciantes de bicicletas, imaginavam que o seu “voador” também poderia ser objeto de interesse. Fizeram um voozinho, mas por uma terrível infelicidade, no pouso, um militar acompanhante (já voavam em duplas) acidentou-se e o coronel presente, com desdém, disse ser perigoso, como demonstrado, além de “não ver muito propósito em uma bobagem voadora, coisa de circos”.

Em sua cidade natal batalharam por apresentação junto à imprensa, para pelo menos garantir a patente do objeto. No maldito dia, o engenho a gasolina resolveu recusar a operação e terminava ali, por hora, o sonho dos voadores, com as vaias do público e alguns repórteres. Fizeram então vôos solitários, algumas pessoas assistiam; mas o sonho realizado não parecia impressionar o mundo. Nada se comentava. Diziam alguns serem boato, outros os rotulavam malucos: voar era para os pássaros e folhas secas.

Pesquisaram mais, aperfeiçoaram os sistemas, melhoraram a dirigibilidade, desenvolveram motor mais potente, con-

troles sem deslocamento de peso e quatro anos após voavam até 40 quilômetros, sem maiores percalços.

Um militar europeu, curioso com a boataria, verificando os complexos esforços à época e pouco sucesso de vôos longos e controlados, cruzou o Atlântico. Convidou os irmãos para apresentarem o engenho na sua terra. Ridicularizados na chegada pela imprensa que exaltava os inventores locais, além de atribuírem os louros do primeiro vôo a um curioso senhor da América Latina, homem rico, elegante e bem-sucedido, silenciaram todos quando os irmãos decolaram com tranqüilidade, fizeram curvas completas de 360 graus, voando por mais de duas horas, acima da bonita cidade escolhida. Um inventor local, verificando *in loco* o feito dos irmãos, com alguma decepção comentou aos seus colegas que, sim, de fato, eles dominavam como ninguém a arte de voar e com certeza já o faziam há muito tempo.

Mundo afora, com o tempo, o latino-americano foi esquecido, menos em seu país de origem, e os modestos irmãos enaltecidos, em curiosa inversão. De charlatães e desonestos, foram monumentalizados como os pais da aviação. O inventor de sucesso, à época, o outro pai da aviação, perdeu algum prestígio, adoeceu, recolheu-se e deu fim à vida, em processo triste de definhamento físico e psíquico.

É apenas uma história que por aí ouvi.

Não sei se de fato ocorreu, as opiniões sobre isso são muito controversas e até cruéis. Nem ousa hoje dar nome aos personagens, mas a fábula da persistência de ambos irmãos e a notável incomunicabilidade, apesar de navios e telégrafos já existentes, com outros inventores desenvolvendo o mesmo engenho em paralelo sempre me fascinaram.

HERMÓGENES DE CASTRO & MELLO nasceu em São Paulo, em 1956. Engenheiro mecânico, publicou *O bizarro cotidiano sensual e Sem medo de voar, este em parceria com Alcyr Piccoli*.