

## UM RELATO SOBRE A REALIZAÇÃO DE UM SONHO, ANTES IMPOSSÍVEL:

Amigos do Voo a Vela!

Nós aqui da colônia não somos muito chegados nesse tal de Carnaval. Mas não pudemos deixar de comemorar nessa terça, pois CHEGOU NOSSO PLANADOR!!! Depois de mais de dois anos de muito suor e trabalho, recebemos em nosso hangar o Duo Discus comprado em parceria com o Ministério do Esporte e FBVV, via Projeto Planador Brasil.

A epopeia começou ainda em 2010, quando começaram a circular aqui na PB as conversas sobre um projeto a ser conduzido pela FBVV para reequipar os aeroclubes. Muitos enfrentavam dificuldades em função dos Blaniks impedidos de voar e dos Nhapekans em fim de carreira, e o Projeto seria a oportunidade para substituir esses biplaces.

Fiquei matutando a ideia por algum tempo, e, instigado pelo Fabio Schneider, conversei sobre o assunto com alguns Diretores e com o Presidente do AeroBG. Obviamente foi necessária certa dose de articulação e convencimento, até que finalmente decidimos entrar no Projeto. Fomos o último aeroclube inscrito, e nossa entrada só foi possível em função da desistência de outro previamente inscrito.

Passamos à etapa de captação de recursos. Algumas das pessoas com quem eu havia conversado previamente eram na verdade os principais potenciais patrocinadores, aqueles com quem eu contava para dar o pontapé inicial e mais forte na busca pela verba. Aguardei a publicação no Diário Oficial, e quando finalmente saiu juntei uma cópia aos Documentos emitidos pela FBVV explicando o Projeto, botei a “pastinha” embaixo do braço, e fui à luta.

Ninguém dá dinheiro à toa, então mesmo os patrocinadores mais entusiasmados – eles mesmos pilotos e sócios do Aeroclube – queriam saber direitinho como funcionava essa história de transferir ao Projeto parte do montante devido de impostos. Teve um Contador de uma empresa que não ficou muito convencido nem depois de todas as explicações, e só entregou o cheque porque o dono da empresa ordenou. Esse só deve ter se acalmado depois de ver que o recibo da contribuição havia sido aceito sem questionamentos pela Receita Federal.

Outro Contador, também piloto e dono de um escritório de contabilidade na cidade, não acreditava de jeito nenhum que pessoa física também poderia contribuir. Quando finalmente consegui provar, ele virou o maior “cabo eleitoral” do Projeto, botou o IR de todos os parentes, mostrava a documentação pra todos os clientes que entravam no escritório, e foi responsável pela captação de uma parcela significativa do total. A Walkiria na FBVV já tava pirando com tanta ligação e email meu pedindo faz recibo disso faz recibo daquilo... Tive que fazer uma planilha detalhada só pra organizar todas as informações... As colaborações eram pequenas, a ponto de ficar caro enviar o recibo por Sedex, mas não podíamos desmotivar os pequenos contribuintes, pois suas colaborações unidas estavam fazendo diferença. Resolvemos a questão do Sedex enviando os recibos por carta registrada normal, e deu tudo certo.

Foi a primeira vitória importante, já tínhamos conseguido captar um montante que nos permitiria comprar um planador!

Na medida em que íamos captando mais verba adaptávamos o tamanho do sonho ao montante disponível e à realidade do mercado. Inicialmente pensávamos num Grob que havia sido colocado à venda pelo Aero Club Foligno, na Itália, que descobrimos existir porque um dos seus sócios trabalha em Bento Gonçalves e tem voado conosco. Até que percebemos que poderíamos comprar um planador de maior valor, quando então esbarramos em dois limitadores muito importantes.

Primeiro, o Projeto inicialmente previa um valor máximo por planador menor do que já havíamos captado. Essa condição estava sendo questionada também por outros Aeroclubes, e das conversas com a FBVV resultou uma solicitação ao Ministério dos Esportes para aumento do limite, que foi atendida. Problema resolvido! Claro que levou mais tempo do que está parecendo aqui, mas foi...

E segundo, simplesmente não haviam planadores usados à venda. Optamos por buscar um planador europeu por estes serem normalmente mais bem cuidados do que os norte-americanos, mas só o que aparecia eram planadores com 6, 8, 10 mil horas de voo! Concluimos que a proibição de voo dos Blaniks havia levado a uma corrida desenfreada pela compra de biplaces usados ao redor do mundo: os planadores desapareceram, e os que restaram em boas condições tinham preços absurdos.

Depois de muita procura encontramos um DG-505 Elan Orion ano 2007 à venda na Holanda, cheio de opcionais, com pouco mais de 300 horas voadas, e com preço coerente apesar da situação de escassez de planadores usados. Como curiosidade, durante as pesquisas descobri que era o último planador desse modelo produzido pela DG, que em seguida iniciou a produção em série do DG-1000. Esse planador fazia parte da massa falida de uma escola de voo, e estava sendo colocado à venda pelo seu gestor. Iniciamos as negociações com o comerciante de aeronaves contratado pelo gestor da massa falida, e nesse momento o Lucas Marchesini me foi apresentado (virtualmente) pelo Matheus Fontana como o Engenheiro Aeronáutico em condições de fazer a inspeção e emitir um laudo das condições do planador. O Lucas foi lá, inspecionou tudo e fez um relatório fantástico, fez um raio X no planador e comprovou que estava efetivamente em estado de novo. Assim, tudo pronto para apertar o gatilho!

Pronto nada, dependíamos da liberação da verba pelo Ministério do Esporte, e às vezes, infelizmente, nós estarmos prontos não coincide com eles estarem prontos. Havia trâmites e prazos a serem cumpridos, a verba não poderia ser liberada de imediato, e vimos o DG-505 literalmente voar para longe de nós, para dentro do hangar de um clube europeu que foi lá buscá-lo com o dinheiro no bolso e saiu com a carreta engatada no carro. Esse foi um dos muitos momentos difíceis do Projeto, pois muito esforço havia sido empreendido para chegar até onde chegamos nas negociações com o vendedor. Foi preciso buscar motivação para continuar, pois então buscamos e fomos em frente.

Aproveitando o gancho: percebemos que a competição com os locais pela compra dos planadores era injusta. Qual vendedor preferiria vender para um Aero clube brasileiro ao invés de vender para um europeu? Para um europeu, é dinheiro pra cá, uma nota fiscal e planador pra lá. Conosco era tudo mais complicado, desde as comunicações à distância, em sua maioria por email e raras vezes por telefone, até a quantidade de papéis que eles teriam que providenciar para a exportação. Na Europa, somente uma Bill of Sale, ou nota fiscal de venda, e pronto. Para o Brasil, além desta, que deve ser registrada num cartório local e em seguida no Consulado Brasileiro do País, são ainda necessários o certificado de desregistro e o certificado de aeronavegabilidade para exportação, que só pode ser expedido depois de uma revisão equivalente a uma de 100 horas.

Em função do acontecido aguardamos a liberação da verba para não correremos o risco de passar pela mesma situação novamente, e voltamos à carga. Procuramos muito, em todos os cantos, e não encontramos nada que valesse a pena. A maioria dos planadores à venda aparece somente nos murais dos aeroclubes, poucos são anunciados na Internet. Principalmente na Europa. Transitamos por tudo que existe entre Grob, Janus e Duo Discus XLT, alguns sem condições pela quantidade de horas voadas e outros pelos preços pedidos.

Nesse momento entra em cena novamente o Lucas, dizendo “eu sei de um Duo Discus que será colocado à venda aqui perto”. O Lucas mora em Lugano, na Suíça, e o “aqui perto” era o Club Svuel a Vela Muottas, no Aeroporto da Engadina, em Samedan, também na Suíça. A turma de lá havia recentemente comprado dois Duos XL vendidos pela Swiss Air quando desativou sua escola de voo naquele aeroporto, e colocaram à venda seu Duo “antigo”, ano 1999, com 2.400 horas de voo. Investigamos o que foi possível e o diagnóstico foi “está muito bom, porém não em perfeitas condições”. Para o padrão Suíço. Analisando o histórico de manutenções, nessas 2400 horas de voo ele sofreu um dano num aileron, que foi substituído, e um dano muito leve no leme, que sofreu um toque ao ser rebocado por um automóvel, e foi consertado. Fora isso, aplicação de DAs e retoques de pintura que deixaram algumas manchas pouco perceptíveis ao redor dos spoilers e em alguns outros pontos pelas asas. Decidimos colocar uma oferta.

Assim que foi colocado à venda, os Suíços receberam uma avalanche de ofertas, em torno de quinze, confirmando o que falei alguns parágrafos atrás, que bons planadores eram escassos. Enviaram um email para os proponentes informando que venderiam o planador para a melhor delas. Pronto, pensei, foi-se mais um. Mas não me conformei e incomodei o Lucas até que ele ligou pros Suíços argumentando que havíamos sido os primeiros a colocar a proposta, explicando da importância que aquele planador teria pra nós, etc, etc, etc. E pra garantir aumentei um pouquinho a oferta... Depois de mais de um mês de silêncio, recebemos a notícia de que “havíamos sido escolhidos para comprar o planador”. (!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!). Essa tal de lei da oferta e da demanda é mesmo bruta. Ok, ficamos felizes “por termos sido escolhidos para comprar o planador”!!! Aguardamos uma condição um pouco melhor na cotação do Euro, que à época estava variando bastante, e batemos o martelo com a FBVV para o fechamento do câmbio. Confirmado o recebimento do dinheiro lá do outro lado, O PLANADOR É NOSSO!!!!

Foi a segunda vitória importante! Que veio junto com a preocupação: e agora???

Iniciou-se o processo de emissão da documentação para a importação. O que eu pensava que levaria semanas levou meses, ao ponto de por pouco não conseguirmos mais retirar o planador de Samedan devido à chegada do inverno. Muitas vezes desanimei diante das dificuldades, mas acabava buscando ânimo de novo e seguindo em frente.

Em julho de 2012, no meio da maré documental, estive no norte da Itália a trabalho e reservei uns dias para ir a Suíça ver o planador e conhecer um pouco do lugar. Ao abrir a carreta tive a confirmação de que o “bom, mas não em perfeitas condições” para o padrão Suíço é EEEEEEEEXCEEEEEEELEEEEEENNNTTEEEEE!!! A carreta – Cobra, por sinal – estava um pouco encardida pelos anos que ficou ao tempo, porém apenas por fora. Por dentro, absolutamente nova. O planador, que tem em torno de 2.400 horas de voo registradas, impressiona. Tudo em perfeitas condições, limpo e impecável. Apenas itens cosméticos de menor importância a observar, como a parte superior dos adesivos de cor laranja das pontas das asas desbotados pelo sol. O microfone “pescoço de ganso” do assento traseiro estava com o flexível um pouco danificado, mas havia um novo em cima do assento, e seria (foi) substituído. Os cintos de segurança haviam sido

encomendados e seriam (foram) substituídos. Que alegria, o planador está realmente em ótimas condições, conforme me havia sido dito. Foi uma ótima aquisição!

Segunda vitória confirmada!

Aproveitei que estava por lá e fiz alguns voos pelas montanhas com os Duo XL, e pude confirmar que são planadores dóceis e fáceis de voar. Não decolei no comando por não ter experiência com guincho, mas pousei sem dificuldades desde o primeiro voo, mesmo eu não sendo um piloto de grande experiência com planadores de maior desempenho. Tudo bem que atrás de mim estava o multicampeão Suíço Max Lamm, que a princípio poderia corrigir qualquer besteira que eu fizesse. Mas não foi necessário...

De julho até dezembro intensificou-se a corrida por papéis, planilhas e orçamentos de frete e demais custos. Parecia interminável. Trocamos entre FBVV, Consultoria, Agente Aduaneiro, Agente Aeronáutico, Lucas e eu, uma quantidade de email que possivelmente chega aos milhares. Havia dias em que eu não conseguia nem olhar praquela pilha de mensagens, só de pensar ficava arrepiado.

Até que um belo dia a coisa desencantou, a velocidade aumentou, e o Lucas – sempre ele – manda um email com fotos da carreta sendo deixada no porto de Gênova. Aqui é necessário dizer que o Lucas, além de ter encontrado o planador e meio que convencido os Suíços a nos venderem o bichão, ainda o tirou de lá rebocado no seu carro no início do inverno, intermediou a exportação temporária da Suíça para a Itália, encontrou um lugar para deixá-lo em Voghera enquanto organizávamos a papelada, levou-o de Voghera a Gênova, e ainda me mandou as fotos do container lacrado. Quando manifestei minha preocupação em como retribuir, ouvi dele “faça algo semelhante a alguém que precise” ... Portanto, se alguém precisar, aqui estou :- )

Pois bem, embarque do container confirmado pelo Agente Aduaneiro, e dali em diante eu vim acompanhando sua viagem pela internet. Trocou de navio em Barcelona, chegou no Brasil por Suape, e foi descendo a costa até Santos. Foi transferido para nacionalização em São Paulo, onde pegou CANAL VEEEEERRRDEEEEEEEEEEE (finalmente uma coisa fácil!!!) na fiscalização e seguiu para Tatuí. Eu nem acreditava, ele “já” estava no Brasil!

Tatuí também foi um capítulo à parte. O Antoniebi havia sugerido que o planador fosse desembarcado lá para facilitar a devolução do container vazio. Achei a ideia ótima, mas não achei que seria tão tranquilo. E foi, graças ao Cesar Mazzoni, Presidente do Aero clube de Tatuí, e aos demais amigos de lá que montaram uma operação impecável para receber o container e remover a carreta com o planador, e outra semelhante para despachá-la alguns dias depois para o Sul. Não perguntei a eles como retribuir, mas senti que a resposta também seria “faça algo por alguém”. Minha dívida está crescendo!

O fato é que na terça-feira, dia 12 de fevereiro de 2013, o Duo Discus número de série 207, de marcas Suíças HB-3272 e prefixo de competição MH, desembarcou no Aero clube de Bento Gonçalves para operar como biplace de instrução ao lado do nosso bom e velho Nhapecan, e com a missão de substituí-lo em futuro ainda a ser definido. Ainda há algumas etapas a serem vencidas para o início das operações, mas tê-lo dentro do hangar servirá como motivação para quaisquer que sejam as dificuldades a serem enfrentadas.

Que esse “resumido” histórico sirva como motivação para aqueles que estão avançando pelas fases intermediárias do processo. Coloquem energia porque o resultado vale a pena! Não há o que pague a alegria de ver o caminhão chegar no Aero clube trazendo a materialização de todo esse esforço.

E nossas portas estão e estarão sempre abertas àqueles que desejarem vir até aqui conhecer nossa estrutura e nosso novo planador, e quem sabe, se as próximas etapas já estiverem cumpridas, fazer um voo agradável por sobre o Vale dos Vinhedos.

Por fim, mas não por isso menos importante, quero deixar em nome do Aero clube de Bento Gonçalves nossos sinceros agradecimentos a todos os que vêm participando desse belo Projeto. Foram muitas pessoas e empresas ajudando de muitas formas. Mesmo correndo o risco de ser injusto com alguém, segue.

Agradecemos:

- Ao Governo Federal através do Ministério do Esporte e da Lei de Incentivo ao Esporte, por permitir que recursos de impostos sejam diretamente aplicados em benefício do esporte;
- A Federação Brasileira de Voo a Vela, nas gestões dos Presidentes Thomas Milko e Antoniebi Torres e suas incansáveis e abnegadas equipes, por gestarem, viabilizarem e conduzirem o Projeto;
- A Oi, como principal patrocinadora e grande incentivadora do Projeto e do Voo a Vela no Brasil;
- A Fernanda Monturil, Consultora Especialista em Lei de Incentivo ao Esporte, por tudo o que tem feito em prol do bom andamento do Projeto;
- Ao Lucas Marchesini, por todo o suporte dado no Velho Continente;
- Ao Fabio Schneider, pela inquietação provocada ao falar várias vezes comigo sobre o Projeto;
- Ao Matheus Fontana, Maikon Petri e Wolfram Gabler (*in memoriam*), pelas inúmeras conversas, algumas no hangar em Palmeira das Missões e outras ao telefone, e que ajudaram a formatar o sonho e me encheram de entusiasmo para encarar o desafio.
- Ao Cesar Mazzoni e demais amigos do Aero clube de Tatuí, pela inestimável ajuda na chegada do container ao Brail;
- A Pirâmide Sea & Air, Agente Aduaneiro, nas pessoas da Vanessa Saraiva e da Karina Coraine, por terem nos assessorado na elaboração da documentação, e pelo rápido desembaraço do planador.
- A Wfly, Agente Aeronáutico, na pessoa do Rodnei Diniz, pelas orientações dadas até agora.
- Aos nossos Patrocinadores, pessoas físicas:
  - Alexandre Mazzocco
  - Alzir Franceschini
  - Darci Franceschini
  - Frank Zietolie
  - Gelson Luis Rostirolla
  - Gino Francesco Mazzocco
  - Jorge Humberto Pozza
  - Juvani Salini
  - Juvenil Antônio Zietolie
  - Leandro Mazzocco
  - Lucimara Rogéria Antonioli

- Luiz Felipe Nauiack Postal
- Nelson Augusto Vebber
- Nilva Mazzocato
- Tales Maschio
- Tania Marise Franceschini

e Empresas:

- Cirne Distribuidora de Bebidas Ltda.
- Disfonte Distribuidora de Bebidas Ltda.
- Distribuidora de Bebidas Cerville Ltda.
- Distribuidora de Bebidas do Cariri Ltda
- João Duque Distribuidora de Bebidas Ltda.
- Madem S.A. Indústria e Comércio de Madeiras e Embalagens
- MM Castro Comercial Atacadista de Bebidas Ltda
- Multinova Indústria de Embalagens Plásticas Ltda
- Serramar Distribuição e Logística Ltda
- Unicasa Indústria de Móveis S.A.

por terem acreditado.

E aos muitos outros que por falha da minha memória – afinal são mais de dois anos de Projeto – não foram incluídos na lista dos agradecimentos.

E eu, Tales, quero agradecer a todos os colegas do Aero clube de Bento Gonçalves, aos que incentivaram e aos que criticaram, pois todos tiveram papel fundamental no resultado agora obtido.

Vamos em frente!

Um grande abraço, e bons voos a todos!

Tales Maschio  
Aero clube de Bento Gonçalves  
Bento Gonçalves/RS

Seguem algumas imagens da chegada da nova Ave ao seu novo ninho:





