

Carlos Bartolomeu, presidente do clube Aeromania

“O meu primeiro avião foi construído com casca de eucalipto”

Antes de aprender a pilotar aviões é necessário saber parti-los. Ninguém queria ensiná-lo a voar e por isso dedicou-se exclusivamente à construção. Apesar da frustração inicial, Bartolomeu foi fundador do clube Aeromania e ensina atualmente 228 pessoas dos 8 aos 82 anos.

Desde os tempos de liceu que Carlos Bartolomeu se apaixonou pelo aerodelismo. Apesar de querer aprender a voar com aviões telecomandados, as frustrações foram muitas e acabou por se dedicar mais à construção. Bartolomeu nasceu no Fundão, tem 59 anos, três filhos e vive atualmente no Cacém com a mulher. Só veio para Lisboa quando foi para a faculdade tirar Belas-Artes. Atualmente tem uma empresa de publicidade e foi na oficina de trabalho que nos encontramos para conversar. Um espaço onde existe aviões, ferramentas e materiais de construção espalhados por todo o lado - é aí que constrói e arranja aviões. Quando aprendeu a pilotar aviões telecomandados começou a ir voar para a base aérea nº1 em Sintra com os amigos. Foi nesse período que lhe pediram para fundar um clube de aerodelismo e ele assim o fez. Já participou em competições, mas atualmente está afastado destas. Vê o seu trabalho reconhecido enquanto fundador e presidente do clube Aeromania e até já foi premiado com o título de treinador do ano.

P – É uma criança grande?

B – Sou uma criança grande. O aerodelismo é aquilo que nos dá alento. É muito importante a pessoa ter um hobby - é o descarregar da rotina. O Sábado é um dia de construção e o Domingo é um dia de extravasar, de libertar todas as emoções que nos foram passando durante a semana. É o meu dia de soltura, de quebrar com as regras todas.

P – Ainda existe a ideia de que o aerodelismo é para um grupo elite?

B – Penso que quem chega pela 1ª vez ao aerodelismo ainda vem com essa ideia - que este hobby é só para pessoas com algum poder de compra. Mas neste momento a situação está a inverter-se e pensam nisto como um brinquedo, o que me deixa muito triste. O aerodelismo já não é para um grupo de elite porque o poder de compra das pessoas subiu e o preço do material desceu. Os chineses invadiram o mercado europeu com modelos que até voam razoavelmente bem. Tornaram os modelos extremamente baratos.

P – Acessíveis a outras pessoas...

B – Acessível a toda a gente. Neste momento consegue-se comprar um avião, motor e rádio por €300 ou €350, que é 2/3 do ordenado mínimo nacional.

P – Há uns anos isso era impensável?

B – Há uns anos era 3x o ordenado, e um ordenado bom, pois ganhava mais do que o meu pai que estava em final de carreira. Hoje, o aerodelista é capaz de gastar menos dinheiro do que um pescador. Quando aprendemos a voar é que estragamos tudo. Queremos mais aviões, melhores, mais difíceis... E depois acabamos por ser como os

miúdos que têm muitos brinquedos e que muitas vezes não utilizam. E eu falo por mim que tenho mais de 30 aviões em casa.

P – Como é que começou esse fascínio pelo aeromodelismo?

B – Quando estava a estudar na Covilhã, encontrei um jornal com uns artigos sobre aeromodelismo que me fascinaram. Nessa altura, final dos anos 60, um motor elétrico não era fácil de arranjar – era coisa rara e cara. Mas quando tive a sorte de arranjar um eu pensei imediatamente: “vou fazer um avião”.

P – Um avião de raiz?

B – Sim e não sabia nada de nada. Sabia apenas que os aviões eram construídos com balsa, que é uma madeira extraordinariamente leve. Procurei, mas ninguém sabia o que era. Senti-me frustrado e dececionado, mas o projeto de construir um avião manteve-se. É claro que fui à procura daquilo que tinha à mão e o meu primeiro avião foi construído com casca de eucalipto.

P – A sério? Que engraçado...

B – A sério. Com uma pilha de 1,5V e um motor minúsculo. Eu estava convencidíssimo que aquilo ia levantar voo. Não levantou, logicamente. (risos) Mas de qualquer maneira deu-me algum prazer porque em determinada altura resolvi pendurar o avião no teto do quarto, liguei o motor e aquilo começou a andar à volta. Fiquei muito satisfeito. Só quando vim para a faculdade em Lisboa é que resolvi comprar o meu primeiro plano de construção para um avião de voo circular. Construí o meu primeiro avião e fiz o meu primeiro voo com 21 anos.

P – Então conseguiu construí-lo e ele voou?

B – Fui voar com a ajuda do meu pai num campo de futebol de terra batida, depois de um jogo. Foi a minha primeira experiência e foi muito engraçado porque nunca tinha posto um avião no ar e nunca tinha visto ninguém a fazer aeromodelismo. O avião foi para o ar, deu meia volta e caiu atrás de mim... Quando estava no ar bloqueei completamente – fiquei eufórico, doido a olhar! Mas a alegria foi tão grande de ter pela primeira vez descolado um avião, ter voado, mesmo que por pouco tempo, que eu nem me preocupei muito de o ter partido. Fiquei de tal maneira feliz... Acabei mais tarde por comprar um avião novo da Futaba que me custou 28 contos, o triplo do meu ordenado, e queria aprender a voar.

P – Com um avião desses devia ser complicado dar meia volta e partir.

B – Por isso é que depois de construir o avião passei a ir para a base aérea para que alguém me desse alguma lições de aeromodelismo... Aí a frustração foi ainda maior porque as pessoas que voavam na altura na base aérea eram homens com uma vida feita, na casa dos 40. E eu era um miúdo com 22 anos... Ficaram muito admirados como é que eu tinha um comando e um motor, porque era excessivamente caro, principalmente para um estudante. Durante três meses eu fui para a base aérea de Sintra pedir a alguém que me ensinasse a voar e foi complicado que alguém se disponibilizasse. Puseram o avião três vezes no ar, mas eu nunca toquei no stick. Houve uma grande frustração... Queria voar, tinha o avião e o comando, mas não sabia como o fazer. Por isso, durante algum tempo parei e comecei a construir “em barda”.

P – Por que acha que eles não o queriam ensinar a voar? Por ser um grupo muito unido?

B – Não. Isto era quebrar uma série de tabus. Antigamente o aerodelismo era um desporto de elite, um *hobby* muito caro que era feito por pessoas com algum poder de compra e estabilidade na vida. Quando um jovem aparecia com todo aquele material e a querer aprender a voar havia desconfiança. Eu fiquei triste e abandonei a atividade de voo, mas dediquei-me à construção. Só que em determinada altura tinha 12 aviões em casa e continuava sem saber voar. Decidi que era altura de aprender a partir. Consegui arranjar alguém que me ajudasse a colocar um planador no ar e foi a 1ª vez que toquei num comando. Foi a minha primeira lição: meia hora.

P – Que idade é que tinha?

B – Tinha 27 ou 28 anos. Foi realmente a passagem para o outro lado – para o de aerodelista praticante. Comprei um segundo planador mais baratinho para o poder partir e com a ajuda de um amigo acabei por conseguir fazer a minha primeira aterragem num tufo fofo de erva e o avião ficou intacto.

P – Uma sensação de vitória?

B – Claro e já lá vão 30 e tal anos desde esse dia e tenho ensinado muita gente a voar e acredito que tenho feito alguma coisa pelo aerodelismo em Portugal.

P – Como é que chegou à fundação do clube Aeromania?

B – Os filhos de alguns amigos faziam voo circular no Cacém e já pertenciam a um clube, mas incompatibilizaram-se com o presidente. Como sabiam que eu fazia aerodelismo pediram-me para formar um novo clube. Tratei de tudo, mas entretanto os miúdos cresceram, começaram na fase do namorico e desmotivaram-se. Só 5 anos depois é que surgiu um novo grupo de miúdos e voltou-se a falar no projeto. Avançámos e o clube iniciou-se com seis sócios.

P – Já como presidente?

B – Nas eleições todos queriam que fosse o presidente e eu fiquei. Durante 4 anos só fomos 6 pessoas, mas começaram a aparecer iniciantes a pedir para os ensinar a voar e começou-se a pensar em abrir as portas do clube. Abrimos as portas, mas limitámos até às 20 pessoas. Depois o Aeromania foi convidado para participar num projeto na Agualva, enquanto associação do Cacém, em que tivemos um stand e organizámos noites de fado que correram muito bem.

P – Esse projeto trouxe mais gente para o clube?

B – Foi uma obrigação imposta pelo Projeto Rua: tínhamos de abrir as portas do clube. Abrimos as portas do clube e em pouco tempo passámos de 20 para 50 e hoje somos 228.

P – De onde vem todas essas pessoas?

B – Temos sócios de todo o lado. Tenho ido a muitos encontros de aerodelismo e a nossa média de presenças ronda os 90/100 pessoas praticantes. Orgulho-me disso. É isto que nos dá prazer, mas já estou a ficar cota. Os meus filhos já me chamam de

dinossauro. Quando organizamos um encontro são 2 ou 3 dias que eu não paro. E no próprio dia nem me sento e é um stress imenso.

P – Já está a ficar cansado?

B – Sim. Eu vivo isto com muita intensidade e é cansativo. Neste momento precisava de ser substituído, mas não sei quando porque ninguém quer assumir essa responsabilidade.

P – Então se saísse agora acha que o clube morria?

B – Não. Eu acho que o clube felizmente está bem de saúde. E há um espírito novo e diferente. Temos um clube de amigos, apesar de sermos muitos. Não temos os 20 sócios de antigamente mas temos o mesmo espírito desses 20.

P – Qual a faixa etária dos sócios do clube?

B – Somos um clube de velhos. Temos neste momento crianças com 8, 9 e 11. O resto está tudo acima dos 30 anos e o mais velho tem 82 anos. Há uns anos fiz a média da faixa etária e dava 49 anos.

P – Os mais novos têm facilidade em aprender?

B – Têm maior facilidade. Quando dei, pela primeira vez, instrução aos dois miúdos mais novos, o de 9 anos conseguiu manter o avião no ar mais de 5min sozinho. Eles vinham com o avô, que tem 58 anos, e desafiei-o a experimentar. Posso dizer que é pior que os dois netos. Não teve no ar mais do que 30 segundos. Tive de lhe tirar o comando das mãos.

P – Acha que os mais novos têm maior facilidade em aprender porque estão mais familiarizados com as novas tecnologias e por isso têm uma maior sensibilidade nas mãos?

B – Têm maior sensibilidade nas mãos mas também têm outra coisa. Os adultos não vêem o avião no ar, mas sim um maço de notas a voar. O nosso medo de partir é tão grande que nos impede de voar descontraidamente e não conseguimos aprender. Temos de pensar no hobby como aquilo que nos dá prazer e que nos prepara para na reforma nos mantermos ativos e com uma cabeça saudável.

P – Tem raparigas inscritas no clube?

B – Neste momento há uma aluna com 11 anos e a mãe com 37. São as duas únicas mulheres que temos no clube.

P – Os seus filhos também praticam aeromodelismo?

B – O mais velho aprendeu a voar, mas não aprendeu a aterrar porque tinha medo de partir. Os outros dois não se interessam.

P – O mais difícil é aterrar?

B – É. Eu com 30 aviões podia ter dado um ao meu filho, mas não o fiz porque defendo que fazer aeromodelismo também passa pela fase de construção. Hoje em dia há poucos aeromodelistas, o que há é pessoas que sabem voar modelos telecomandados. Nunca aprendeu a aterrar ou nunca quis aterrar porque tinha sido ele a construir. Nós

damos outro valor a isso. Os chineses trouxeram realmente material mais barato mas, talvez por isso, hoje vejo maltratar modelos e isso não é política do aeromodelismo. É construir, é transformar, é melhorar... Estou a arranjar um avião na escala 1/3 que terá um boneco em esferovite feito por mim e que vai mexer as mãos, os pés, virar a cabeça... Como se fosse um avião real. Isso é aquilo que me dá muito prazer.

P – O facto de o aeromodelismo se ter tornado mais acessível fez com que lhe dessem menos valor?

B – É isso. Aeromodelistas existem poucos, infelizmente. Contam-se pelos dedos as pessoas no clube que sabem construir. Há uma com 30 e poucos anos que constrói muito bem.

P – E a sua profissão está ligada à construção?

B – Não. É um técnico de eletrónica. Mas temos um velhinho com 82 anos que recicla tudo e faz aviões que voam que é um espetáculo! São feitos com caixas de fruta, com embalagens de carne do supermercado, forrados com papel autocolante que sobraram de forrar as gavetas da cozinha... Ele era engenheiro naval e quando se reformou decidiu dedicar-se ao aeromodelismo. Faz coisa que não são à escala, mas que voam. As rodas eram dos brinquedos estragados dos netos, os depósitos de gasolina eram aproveitados dos frascos de tinta do cabelo da mulher. E é isto que faz a diferença dos aeromodelistas.

P – Ele consegue voar com os aviões reciclados?

B – Ele não é grande piloto. Já todos lhe tentámos ensinar, mas ele já não aprende. Lá em cima aguenta-se, mas não consegue aterrar.

P – Ele está há muitos anos no clube?

B – Há cerca de dez anos. E ele vive aquilo! Chega a casa e monta, desmonta... No fim-de-semana vem com tudo trocado, mas está feliz e está vivo – está ativo.

P – Prefere montar os aviões de raiz do que os comprar já feitos?

B – Hoje em dia é difícil. Eu ainda tenho, para quando me reformar, muito material de construção, mais do que muitas lojas de aeromodelismo. Em casa tenho três caves e em todas há aviões. Até tenho motores que nunca foram utilizados.

P – São coisas que comprou e acabou por não utilizar ou foram coisas que lhe deram?

B – Tenho muitos motores antigos - desde 1935. Uns foram dados e há muitos que nem sei se funcionam. Esses fazem parte do meu museu, do meu espólio, e não abduco deles. Tenho dois dos primeiros rádios que vieram para Portugal que estão nas caixas originais e que nunca foram utilizados. Eu gosto de ter essas coisas e tenho pena que a nossa Federação não faça um espólio e que crie um museu porque há muito material de aeromodelismo que se está a perder.

P – Então o aeromodelismo acaba por ser também uma coleção?

B – Não considero uma coleção. Todos os aeromodelistas gostam muito de aviões. Eu gosto dos antigos até à 2ª guerra mundial e gosto de aviões difíceis de voar. Quando arranjo um avião estou sempre à espera que aquele seja mais difícil do que o outro.

Tenho muitos aviões porque me dão prazeres diferentes, consoante o meu estado de espírito. É quase como as senhoras que de noite metem a roupa de lado e de manhã levam outra porque estão com outro estado de espírito.

P – Então os aviões são como a roupa?

B – É um bocado isso. (risos) Há aquele dia em que me apetece fazer um voo calmo e relaxante e há outros dias em que me apetece “soltar a franga toda” e escolho um avião que me dê adrenalina e que com 2 ou 3 voos fique satisfeito. Também há dias que só me apetece dar instrução e por isso não levo nenhum avião, apesar de acabar por voar mais do que os outros.

P – Imagine que agora eu queria aprender a voar. Quais seriam os passos a seguir?

B – Primeiro, aconselho a vir ter connosco. Como nós não temos interesses comerciais, conseguimos informar melhor aquilo que devem ou não fazer e aquilo que devem ou não comprar. Nunca aconselho um avião pequeno para Sintra porque temos muito vento durante quase todo o ano.

P – Qual seria o erro de chegar a uma loja, comprar um avião, e ir experimentar num sítio? Quais são os perigos?

B – É quebra certa. É um avião novo. Não tenham essa vontade e não façam isso. Vão ter com quem sabe.

P – Há muita gente a fazer isso?

B – Infelizmente há. Há gente de mais. E muitas vezes até por culpa do comerciante que tem necessidade de vender e ganhar dinheiro. Se a pessoa depois de comprar vai experimentar e parte o avião, a frustração vai ser tão grande que não compra o segundo. E a partir daí acabou: perdeu-se o aeromodelista e o negócio do comerciante.

P – Há impedimentos legais?

B – Não tenho conhecimento de nenhuma legislação apesar de a Federação muitas vezes dizer que sim. Mas diz o bom senso que não podemos voar em qualquer sítio porque isso pode matar. Eu sou apologista que devemos fazer um aeromodelismo responsável. Há perigos diferentes entre um avião que pode pesar 3kg e um de 120g. Há 4 ou 5 anos, na Hungria, morreram 2 pessoas devido a um acidente com um avião telecomandado. A partir daí ouve uma consciencialização das pessoas que perceberam que o avião pode ser uma arma mortal. Infelizmente, em Portugal, cerca de 90% dos praticantes não estão ligados a nenhum clube e isso é que é grave. A Federação e a legislação portuguesa têm vindo a dispersar mais as pessoas. Para se ser aeromodelista federado tem-se de fazer os mesmos exames que um atleta de alta competição. Isto é uma aberração, mas os nossos legisladores quiseram complicar a situação. Jogar gamas e xadrez obriga ao mesmo exame médico.

P – Segundo passo: ir comprar o modelo. Depois: voltar ao clube...

B – Voltar ao clube, inscrever-se e fazer o seguro contra todos e terceiros.

P – Que custos é que tem?

B – O nosso seguro do clube custa €25 e ser sócio custa €30 anuais. Portanto com €55 fica com o problema resolvido durante um ano. Vir ter com os instrutores do clube e dentro do nosso horário de trabalho nós ensinamos e não cobramos nada.

P – Durante o horário estamos a falar de Domingos e feriados, correto?

B – Exato. Se as pessoas quiserem alguma exclusividade aí será combinado com o instrutor. Agora no nosso horário normal damos instrução sem qualquer custo para as pessoas.

P – Que tempo médio é que leva a aprender a voar?

B – Normalmente leva 10h de voo. Na maior parte dos casos não chegam às 10h. Já o nosso amigo com 82 anos, por exemplo, deve ter mais de 50 horas de instrução e nunca mais aprende a aterrar. Mas isso é um caso específico.

P – E se a pessoa quiser ser federada tem de fazer um exame?

B – O nosso clube é federado apesar de a maior parte dos sócios não o sejam. Quando eu peço à Federação uma licença desportiva tenho de validar que a pessoa está apta a voar e por isso fazemos um exame básico em que para além de saber voar tem de saber descolar e aterrar com segurança. Claro que se quiser entrar em competição vai ter de aprender a fazer loopings e outras acrobacias.

P – Quais as regras quando se pilota um avião?

B – Temos sempre um plano de voo à nossa frente, nunca sobrevoamos pessoas ou bens e perguntamos sempre qual a frequência que estão a utilizar para não haver interferências.

P – Prefere aviões elétricos ou de combustão?

B – Nós temos necessidade do barulho. Faz parte da adrenalina. Aquilo que nós pretendemos do aeromodelismo é que se aproxime da realidade. Portanto, para mim, prefiro sempre o de combustão.

P – Qual é mais seguro?

B – Penso que os elétricos são mais perigosos do que os de combustão. Se usar um motor de combustão posso cortar o dedo, mas o motor para enquanto o motor elétrico continua a trabalhar e a cortar. Ainda há pouco tempo um sócio do clube levou 5 pontos na mão porque o avião era elétrico e o motor não parou. E a sorte foi que um amigo agarrou no avião, se não tinha levado mais pontos.

P – É os bons momentos que os fazem juntar-se novamente aos Domingos e feriados?

B – É e temos vários tipos de aeromodelismo. Quando não podemos voar por causa do mau tempo fazemos mais “aeropalheta” e “aerogastronómico”. Convivemos uns com os outros e é isto que nos faz feliz.

P – O aeromodelismo ajuda-os a ultrapassar a crise?

B – Também. Pelo menos não pensamos nos Gaspares e nos Passos Coelho. Às vezes vamos à caça dos coelhos, mas isso já é outra história. (risos)