

Thereza de Marzo e Anésia Pinheiro Machado foram as primeiras mulheres brasileiras a voar como piloto, sendo portadoras dos "brevets" números 76 e 77, respectivamente, ambas na década de 20. Nos anos 40 apareceu Ada Leda Rogatto, grande entusiasta da aviação. Além de voar bem, e com amor, Ada Rogatto tem a principal virtude do piloto de avião: a humildade. Outras mulheres brasileiras brevetaram-se nos aeroclubes, mas só essas três merecem registro na fase heróica da aviação brasileira. Agora, na década de 70, aparecem as primeiras mulheres pilotos profissionais, a carioca Lucy Lupia Baltazar e a gaúcha Marilda Zaiden de Mesquita.

Conversamos longamente com Luci no Aeroporto Santos Dumont, durante a sua reserva, que se prolonga das 7 às 19 horas, e da conversa registramos e agora transmitimos aos leitores o principal da sua vida e do seu sonho. A pequena (1,50 m e 48 kg) Lucy é calma, inteligente, objetiva.

Bússola – Quando, onde e porque resolveu ser piloto profissional?

Lucy – Comecei a voar em 1967, no Aeroclube de Nova Iguaçu, por esporte. Na ocasião eu era farmacêutica bioquímica do Hospital dos Servidores do Estado e não pensava em ser piloto profissional. Fui voando, fui gostando e em março de 1970 tirei a licença de Piloto Comercial (número 3046).

B – E conseguiu emprego logo?

– Nada. Fiz muitos vôos como free-lancer conciliando as atividades. Meu primeiro emprego como piloto foi o de instrutor do Aeroclube de Nova Iguaçu. Pedi licença sem vencimentos de meu emprego no IPASE.

B – Quer dizer que não foi fácil o começo de sua carreira?

L – Nunca tive nada fácil. Mas insisti. Sempre estudei. Primeiro o curso universitário. Depois aviação. E línguas. Estudei francês, inglês e alemão, que falo razoavelmente, e que me têm sido úteis na profissão, pois são muitos os estrangeiros que viajam nos aviões brasileiros, inclusive na TOP, onde trabalho.



Lucy, a consciência profissional

A mulher piloto profissional

B – E agora, está mais fácil?

L – Relativamente, mas sinto que ainda há qualquer coisa no ar, além dos aviões e dos passarinhos. Não procuro tirar vantagens do fato de ser mulher e espero que esta condição (a de mulher) não me prejudique na minha carreira, atual e única, pois demiti-me há 5 anos do meu emprego de bioquímica para dedicar-me exclusivamente à Aviação. Peço que me julguem exclusivamente como profissional.

B – Então espera progredir normalmente como piloto.

L – Lógico, senão eu não teria abandonado a minha carreira anterior. Já fiz meu cheque para comandante em vôos por instrumento em abril deste ano. Recebi a licença de Piloto Comercial Senior (número 89) para

obter a de Piloto de Transporte de Linha Aérea. Dependendo apenas de habilitação técnica em avião adequado.

B – Que avião, por exemplo?

L – O Bandeirante ou outro indicado para a categoria, como o DC-3. Até hoje voei 15 tipos de avião monomotor, do Piper J-3 ao Cherokee Six, e 16 de tipo bimotor, do Aztec ao Navajo.

B – E as condições físicas e psicotécnicas?

L – Submeto-me periodicamente aos exames de PLA no CEMAL e tenho sido aprovada sem nenhuma restrição.

B – Até bem pouco tempo as empresas não permitiam que as comissárias casassem, por causa da gravidez e

dos problemas da maternidade. O que você acha da piloto-mulher mãe?

L – No caso da popularização da profissão de piloto entre as mulheres, o problema da maternidade certamente será resolvido de forma como foi o da comissária-mãe.

B – Al guma exigência especial para uma mulher ser piloto profissional?

L – Legal, não. Particular, não deve haver. A mulher pode ser profissional de pilotagem sem se masculinizar. Não precisa e não deve ser diferente. No avião eu me concentro no trabalho. Em casa eu cozinho, bordo, costuro, cuido da minha aparência, como sempre fiz, como toda mulher que se preza da sua condição feminina.

B – Dá para perceber que você gosta de voar.

L – Adoro.

B – E do que você não gosta da sua atual profissão?

L – De escrever relatórios de vôo e de esperar os vôos. Voar é bom, esperar vôo, não.

B – Fuma, bebe, pratica esportes?

L – Não fumo. Beber, só um drink muito raramente. Pratiquei alpinismo e gosto muito de acampar. E de praia, mas praia para carioca não é esporte, é obrigação. Também não dispensei um vôo de Paulistinha no Aeroclube, pelo menos uma vez por mês, pois não abandono o velho amigo onde aprendi a voar.

B – Como você vê a aviação do futuro?

L – Tecnicamente a aviação dará um salto espetacular até o fim deste século. Existem muitos problemas, como o do petróleo. Estou certa de que os técnicos encontrarão as soluções. Mas será uma aviação muito exigente, principalmente na formação dos profissionais de vôo. Quem começa hoje a voar e deseja ser profissional não pode descuidar do seu preparo técnico. Precisamos estudar permanentemente. E é o que faço. Agora vocês vão dar licença que estão me chamando para trabalhar, quero dizer para voar, o que é a mesma coisa.