

Meu querido irmão e companheiro Nilson Clemente,

Em um período muito curto vencemos as principais provas longas brasileiras



É com satisfação que lhe escrevo esta carta, mas, ao mesmo tempo, estou desconfortável. Por quê? Pela sensação de ser coisa de irmão, de compadre... É que a cobrança dos leitores, amigos e companheiros é grande, o que urgiu e legitimou eu exercer este privilégio.

A partir de 1960, começou uma nova fase, com o surgimento da equipe oficial da Vemag, com os DKWs, e daquela simplicidade dos primeiros dias. Ao longo do tempo, eu estive próximo e envolvido com os brasileiros que escreveram a história do automóvel e do automobilismo e você também sempre esteve por perto. Juntos, contemplamos os modestos pilotos daquela época, nossos amigos de juventude que, depois, se consagraram mundialmente. Ganhar os mundiais com o Emerson foi muita alegria, mas perder José Carlos Pace, o "Moco", foi desproporcionalmente dolorido. Ele era a bola da vez e nós éramos muito apegados, mais que amigos. Lembro que você compartilhou com ele os principais momentos, as aspirações e os sentimentos da última fase antes da partida. Que saudades.

O nosso pai, Francisco, que atendia também pelo apelido de "Vitor", era um argentino fanático por automobilismo. Ainda éramos garotos quando ele assinava a revista argentina "El Gráfico". Nós três folheávamos aquelas reportagens sobre os campeões de carreteras, em especial os irmãos Gálvez, que cruzavam os pampas argentinos com médias

superiores a 200 km/h. Dessa categoria surgiu Juan Manuel Fangio e, em 1950, quando começou o mundial de Fórmula 1, cada vez que ele e o Froilán Gonzalez participavam era um acontecimento lá em casa. Ficávamos pendurados no nosso "Zênith Transoceânico", famoso rádio, potente o bastante para captar ondas curtas. As transmissões do campeonato que ouvíamos eram feitas por um grande radialista argentino chamado Luiz Elias Sojit, que narrava as corridas com um entusiasmo incomum. Ele bradava:

"Informa Suixtil! Coche a la vista! Ahí viene Fangio, El puntero", além de outras expressões típicas dele que, com o ronco dos carros passando, era um espetáculo fantástico. O papai nos passou o amor pelas corridas, e quis o destino que nos envolvêssemos na história do automobilismo. Quando é que nós e nosso pai poderíamos naquela época supor que todos os reflexos daquele tempo iriam desaguar com nossas seguidas vitórias no começo dos anos 70, quando ganhamos a 24 Horas, a 25 Horas, o 500 Quilômetros e a 1000 Milhas, tudo em sequência com Chevrolet Opala e Ford Maverick. Primeiras vitórias dessas marcas em provas longas no Brasil. Formando a mesma dupla ninguém conseguiu vencer aqui tantas provas de endurance em um mesmo ano.

O planejamento era equilibrado e fazíamos as avaliações dos pontos fracos do carro, economizando aqui e ali, mas

para compensar nos atirávamos mais no resto da pista. Tínhamos de fazer as curvas do Sol, Um e Dois de pé embaixo. Não era fácil, mas era bom para o carro. O plano era seguido à risca e os resultados vieram. Com o devido respeito e sem nenhuma pretensão, não podemos desconsiderar que estas vitórias refletiram na gente a paixão que nosso pai tinha pelos irmãos Juan e Oscar Gálvez. Boas lembranças do velho, ele era nosso herói.

Sempre me orgulho em dizer que fiz parte das melhores equipes, guiei os melhores carros e tive como pilotos companheiros os gênios que escreveram a história do automóvel e do automobilismo brasileiro. Eu gostaria que muitas pessoas lessem esta carta e soubessem que Nilson Clemente, importante piloto brasileiro, meu irmão, sempre bem-relacionado e muito querido por todos do automobilismo, teve uma carreira muito curta, mas de uma eficiência extraordinária: com 17 participações, obteve oito vitórias. E, apesar de eu ter feito dupla com os mais geniais companheiros, foi desfrutando de seu talento, competência e sorte que conquistei minhas últimas glórias e encerrei com chave de ouro minha carreira, pilotando com você. Não poderia ter sido melhor.

Com estima e admiração do seu irmão,

Bird Clemente

www.birdclemente.com.br



Bird e Nilson Clemente; Nilson Clemente no protótipo Lolla-Avalonne com motor Ford; e o Opala vencedor das 24 Horas de 1970