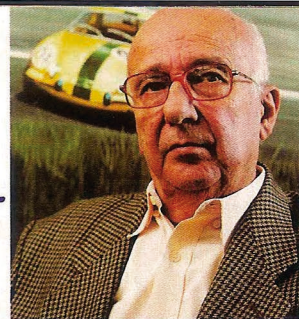


# Caro amigo e companheiro Jayme Silva



BRUNO GUERREIRO

Após as largadas, barulhentas e em ritmo frenético, depois de uns 100 metros percorridos, já dava para olhar ao lado e ver o bom resultado... E era você que sempre estava lá, lado a lado comigo na curva

**É um privilégio e motivo** de muita satisfação eu ter a oportunidade de lhe escrever esta carta, aberta, depois de tantos duelos que travamos nas pistas, tendo compartilhado com você o desconforto da rivalidade que, apesar de intensa, valorizou tanto nossas vidas. Vem-me a lembrança das largadas tipo Le Mans nas provas longas daquela época. O segredo era ter confiança absoluta de sair na frente, ser confiante de se dar bem na corrida a pé, se jogar dentro do carro, alcançar diretamente a chave ou botão de partida com a primeira engatada e o motor na temperatura certa, bem-regulado e com a marcha enta acelerada, garantia de que o carro ia pegar e sair sem o pé na embreagem. Tinha que apostar sempre que tudo ia dar certo. E geralmente dava. Mas, após aquele momento, muito atribulado e barulhento, depois de uns cem metros percorridos, já dava para olhar ao lado e ver o bom resultado, e era sempre você que estava lá, é a marca forte da lembrança que eu tenho sua.

Quando pela primeira vez, em 1960, a diretoria da Simca colocou o Chambord em competição, fui convidado para experimentar o carro. Era um carrão maravilhoso, uma delícia de guiar, com bons freios, estável. Equipado com um pequeno motor V8 e um câmbio de três marchas, estava longe de ser comparado ao moderno Alfa Romeo JK, com motor 2 litros de duplo comando e com câmbio de cinco marchas. Fui convidado para fazer dupla com um diretor da fábrica, o Aluizio Guimarães, na 24 Horas de Interlagos que, surpreendentemente, guiava muito. Mas, alguns dias antes da corrida, ele sofreu um acidente, não pôde participar, e com a sua autorização convidamos o Ciro Cayres para substituí-lo, e foi assim que ele começou na Simca. Um dos outros carros foi cedido para a tradicional dupla gaúcha Catharino Andreatta e Breno Fornari. Como era previsto, os JKs venceram, mas fiquei

com a grata lembrança daquele lindo carrão e do engenheiro Georges Perrot, nosso chefe e meu saudoso amigo.

O reinado dos Alfa Romeo JK durou até a Simca montar o departamento de competição. Seus principais pilotos foram você, o Ciro Cayres e o José Fernando "Toco" Martins. E, para as corridas longas, convidados formavam o time completo. A Equipe Simca tinha o ronco mais bonito que eu já vi de um motor V8, viajava o Brasil vencendo provas, enchendo de orgulho os proprietários daqueles luxuosos carrões da indústria automobilística daquela época.

Nas rodinhas de papo entre amigos, quando falo de você, sempre lembro o seu jeitão maroto, que com aquele sorriso discreto sempre soube administrar a sua carreira, tornando-se muito importante para a Equipe Simca. Sempre fazendo comparações com meus dois companheiros, Mário César de Camargo Filho, o "Marinho", e o Luiz Pereira Bueno, este era matreiro que nem você, nunca sabíamos o que ele estava pensando. Mas vocês foram os grandes colecionadores de vitórias daquela época.

Quando o Piero Taruffi veio ao Brasil entregar o Prêmio Victor aos principais pilotos, e o Expedito Marazzi, da revista Quatro Rodas, o Mauro Salles e o Luiz Antônio Greco, da Equipe Willys, articularam a simulação da primeira escola de pilotagem no Brasil, tratava-se de algo bem interessante para a revista e para a Willys. Quando o Greco e o Expedito me convocaram para participar, fiquei surpreso e decepcionado com o Greco, chefe da nossa equipe, por dispor a Berlineta 22 cinco marchas para ser usada no evento. Ao constatar que o seu nome também estava na relação dos pilotos que fariam o "curso", argumentei com o Antônio Greco: "Nosso carro tem muita aerodinâmica e muita estabilidade, mas pouco motor. O Jaime, certamente, vai rapidamente descobrir todas as nossas fraquezas."



Jayme Silva foi um grande adversário de Bird Clemente nas pistas brasileiras

Não adiantou nada, já estava tudo resolvido e não podia ter dado outra. E ainda, de sobremesa, tive de engolir o Taruffi quebrando a promessa que o Marazzi havia feito comigo, de que não haveria avaliação na "escolinha", apontando você como o melhor "aluno" da turma...

Quando penso nisso, tenho vontade de rir e chorar ao mesmo tempo. Mas, o mais importante, é que continuo cumprindo a minha missão de lembrar muita coisa despercebida na vida dos grandes gênios, como você, que projetaram a história do automóvel e do automobilismo brasileiro. E este é um papel que faço, de valorizar o automobilismo e todos que dele participam.

Com estima e admiração do amigo de sempre,

Bird Clemente