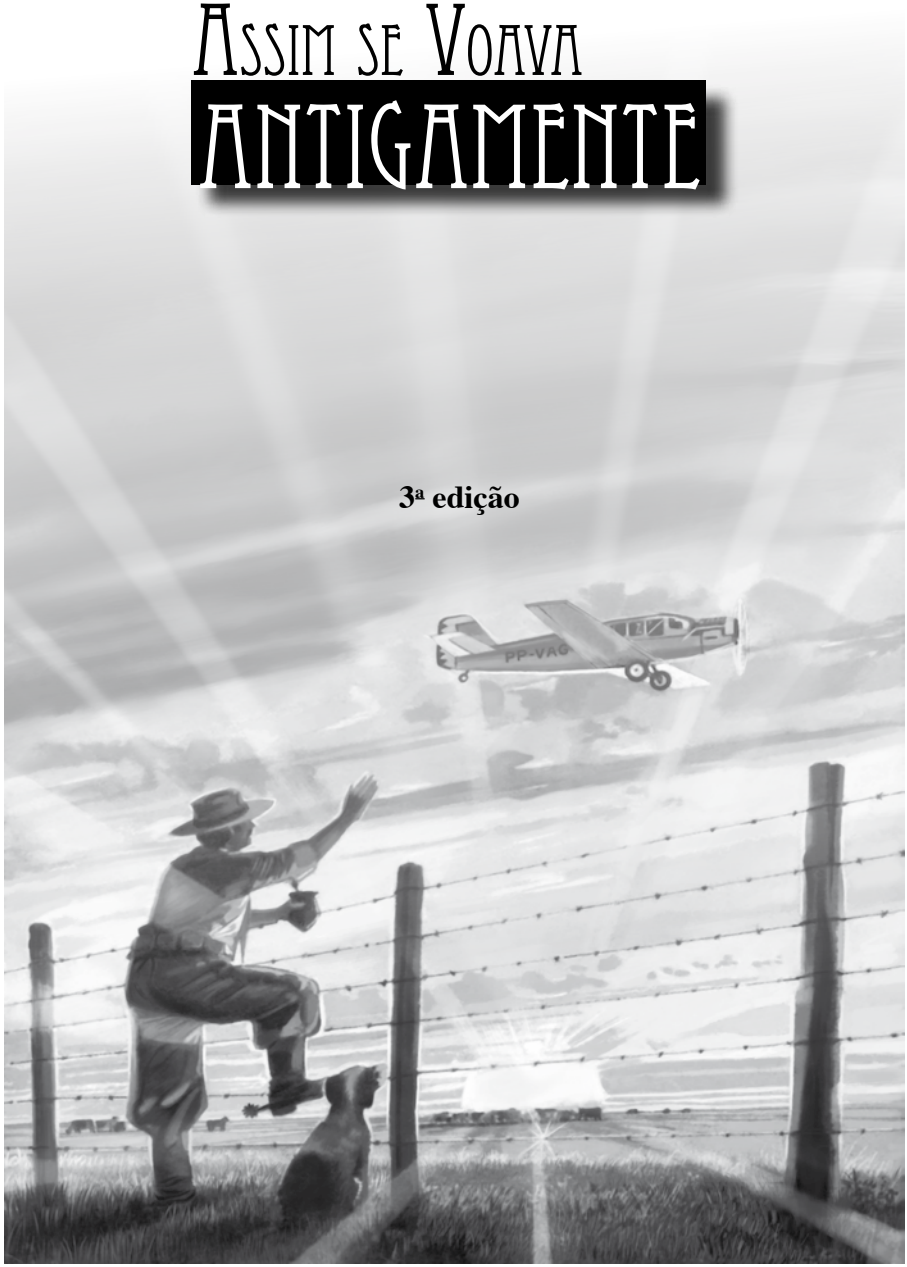
Lili Souza Pinto

Assim se Voava Antigamente

3ª edição



Action Editora

Um dos Junkers F13 da VARIG ao lado da estação de passageiros em Santana do Livramento (RS).

O autor ao lado do Bücker Student pertencente à Varig Aero Esporte.

Lili Souza Pinto

Assim se Voava Antigamente

3ª edição

Action Editora

Prefácio

Como uma pequena companhia aérea que servia ao Rio Grande do Sul se tornou a VARIG, cujas linhas famosas percorreram vários continentes?

Isto foi obra de homens de uma grande visão, como Ruben Berta, e de um grupo de pioneiros para os quais a aviação era tanto uma religião quanto uma profissão.

Um deles, o Comandante Lili Lucas Souza Pinto, teve a boa ideia de anotar os eventos que marcaram sua carreira começada em 1940, que prosseguiu na VARIG e não terminou, pois quando necessitou renunciar aos DC-10 e aos Boeing 747 em razão de sua aposentadoria, ele continuou, com obstinação, a evoluir no céu, mas dessa vez no interior de seu modesto ultraleve.

A leitura de seu livro de memórias Assim se voava antigamente nos fez retornar há alguns anos, à época que precedeu o surgimento dos jatos, quando a aviação comercial deixou de ser uma aventura.

Por uma pena viva e carregada de humor, o Comandante Pinto apresenta um museu de monomotores, bimotores e trimotores, os quais pilotou no início de sua carreira. Ele nos descreve o modo pitoresco pelo qual aprendeu a pilotar e seu primeiro solo, sem esquecer os contratempos que teve com a radiogoniometria.

Até então, o comandante contava apenas com seu julgamento e sua habilidade para navegar e enfrentar as tempestades.

Como exemplo, o Comandante Pinto nos menciona alguns de seus antecessores e notadamente o Comandante Greiss, para o qual o cheiro de carvão mineral, a disposição das vacas em pastagens e alguns acidentes de terreno eram suficientes para uma orientação impecável.

Ele nos descreve a angústia de voar no mau tempo a bordo de um velho avião, cujas asas roídas pelas intempéries ameaçavam se romper na tempestade. Toda a arte de pilotar com um mínimo de instrumentos de bordo nos é descrita de maneira descontraída.

Mas depois de nos ter feito voar "como antigamente", o Comandante Pinto utiliza o subterfúgio de um sonho para nos transportar do passado ao momento atual – uma cabine de comando de um avião moderno, verdadeira fábrica servida por instrumentos de precisão, os quais assumiram funções que antigamente eram executadas somente pelo homem. Esse sonho é a realidade do voo moderno, de uma regularidade e de uma precisão que deixam bem longe, para trás de nós, o tempo das aventuras.

Se, durante sua carreira, o Comandante Lili Souza Pinto mostrou ser um grande piloto, ele nos revela ser também um excelente escritor.

JEAN GERARD FLEURY

Famoso escritor da história da aviação francesa,
autor dos seguintes livros de aviação:
- Chemins du Ciel;
- La Ligne Sud Amérique;
- Treinte ans Aprés L'Atlantique Sud.

índice

I. As máquinas *_ 14*
Uma breve história _ 14
Dornier Wal "Atlântico" _ 15
Dornier Merku "Gaúcho" _ 18
Junkers F-13 "Santa Cruz" e "Livramento" _ 19
Junkers A-50 – Júnior "Minuano" e "Bagé" _ 20
Messerschmitt M-20b "Aceguá" _ 21
Junkers Ju-52 "Mauá" _ 22
De Havilland Dragon Rapide "Chuí" _ 24
Messerschmitt Me-108 "Taifun" _ 24
Fiat G.2 "Jacuí" _ 25
Lockheed "Electra"–10 _ 26
Os aviões que vieram depois _ 26

II. A época *_ 27*
Primeira metade da década de 1940 _ 27

III. Os homens *_ 29*
Os pioneiros _ 29

IV. Aprendiz de piloto *_ 31*
Como era preparado um comandante _ 31
Finalmente solo no A-50 _ 32
Começando mal _ 35
Quando o radiogoniômetro só atrapalha _ 36
E o comandante sumiu _ 39
Comandante por um dia _ 42

V. O Comandante Greiss e seu Junkers F-13 *_ 45*
Cheiro de carvão no ar _ 46
Quando as vacas podem ajudar _ 47
No centro da tempestade _ 48
Ajuste de altímetro _ 50
Teto e visibilidade zero em Livramento _ 51
Um dia repleto de aventuras _ 52
A importância de uma ceifadeira _ 55

VI. A transição para o "Aceguá" *_ 57*
Enfrentando o mau tempo na linha da fronteira _ 57
Operação Categoria III em Montevidéu _ 64
Errar é humano... em aviação pode ser fatal _ 66

VII. Solo nas rotas do Sul *_ 73*
Um passageiro que desiste da viagem na última hora _ 73
Uma decolagem "das arábias" _ 75
"Toró" em Bagé _ 78
Navegação "ferrodrômica" – Com mão e contramão _ 79
A falta de uma "patente" _ 80
Travessia da Lagoa Mirim _ 82
De Rio Grande a Santa Vitória voando a meia duna de altura _ 85
A coincidência _ 87
Um trimotor que vira planador _ 89
Nas asas do dragão _ 91
Depois do uso não jogue pela janela _ 94
Quando a meia-noite acontece ao meio-dia _ 95
Pane seca... de água _ 97

VIII. Na nova era do "Eletrinha" _ 101
Um "Eletrinha" sem eletricidade _ 101
Um passageiro calejado _ 104
Decolagem acrobática _ 106
Encurralados pelo mau tempo _ 108
A flautinha do comandante _ 111

IX. Agora é ficção mesmo *_ 115*
Um poste em Paris _ 115
Uma viagem fantástica _ 120
Um salto no tempo _ 125

Um dos primeiros anúncios da VARIG a circular na imprensa.

Introdução

Assim se voava antigamente é uma coletânea de histórias verdadeiras e alguns contos de ficção já publicados em revistas na forma de artigos isolados. Dado o interesse despertado por eles na época, resolvemos adaptá-los e juntá-los em forma de livro, para que um maior número de leitores pudesse saborear os "casos" às vezes cômicos, às vezes sérios, mas, em sua maioria, incríveis, que aconteceram numa época em que a aviação comercial dava seus primeiros saltos nas rotas do Rio Grande do Sul.

Além dos referidos artigos, aproveitamos a oportunidade para inserir algumas outras histórias ainda inéditas que, acreditamos, complementarão o cenário que envolvia a aviação na primeira metade da década de 1940, quando esses episódios aconteceram.

Algumas histórias relatadas neste livro são tão incríveis para o profissional ou usuário da aviação atual que podem ser confundidas com contos de ficção. Não faz mal, fica na base do "acredite se quiser"… Naquela época, também nós, quando ouvíamos histórias contadas por alguns pilotos veteranos, de uma aviação ainda mais antiga, tínhamos que fazer que acreditávamos, por uma questão de hierarquia, mas no fundo achávamos que aquilo não passava de uma bem bolada e, até, bastante interessante… mentira.

Se um de nós, remanescente daquela aviação de antigamente, tentar convencer um passageiro, ou mesmo um piloto de hoje, que há 50 anos, a despeito da precariedade dos aviões e da inexistência de uma infraestrutura de apoio em terra, nosso lema já era, como hoje, SEGURANÇA E REGULARIDADE, se arrisca a passar, se não por mentiroso, pelo menos por alguém cuja memória já

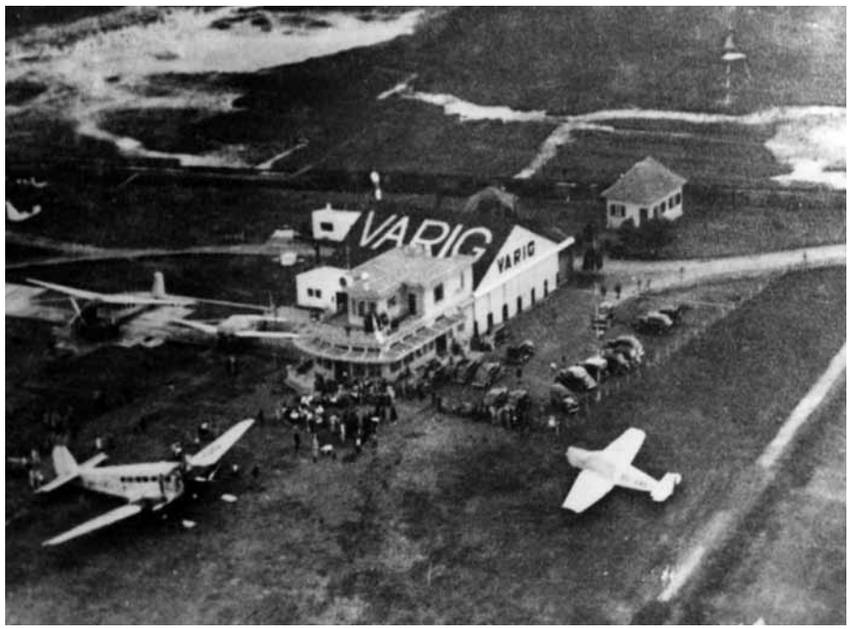
está falhando… Mas a verdade é que, a despeito das precariedades dessa época, que os leitores terão oportunidade de conhecer nas histórias que relatamos a seguir neste livro, o que aprendemos de nossos instrutores veteranos é que o horário era sagrado; tínhamos que lançar mão de todos os recursos disponíveis para cumpri-lo, desde que não afetasse a segurança do voo. É claro que o conceito de segurança não era, então, o mesmo que conhecemos hoje, pois tinha que ser adaptado às condições e aos equipamentos da época, mas o resultado prático se mostrou satisfatório, pois no período de 1927 a 1944, que pode se considerar como o de pioneirismo da aviação, houve somente dois acidentes graves no Rio Grande do Sul.

Na última parte deste livro, o leitor encontrará algumas histórias que são, efetivamente, ficção. Uma delas, entretanto, que conta as peripécias de um voo do Rio para Zurich, na qual estava a bordo um passageiro, "seu" Curiosindo, é baseada num treinamento real em simulador. As outras são pura ficção, como a conversa de um poste em Paris, feito de alumínio de um Junkers, com seu velho Comandante, ou as aventuras e desventuras de um Comandante da velha guarda que, ao começar uma viagem para o interior do Rio Grande do Sul em seu pequeno Junkers se encontra, de um momento para outro, comandando um gigante DC-10 num voo para Paris. Em sua essência, esses contos de ficção servem para mostrar as fantásticas diferenças entre a aviação moderna e a de antigamente.

Na sequência deste livro, o leitor travará conhecimento com os homens e as máquinas que formavam uma pequena Companhia regional que se chamava VARIG, no alvorecer da década de 1940.

O que esses homens faziam com essas máquinas pode ser difícil de acreditar hoje. Felizmente, ainda podemos encontrar pessoas — passageiros e pilotos — que tiveram o que podemos chamar de privilégio de participar dessa aventura que foi voar numa época em que os aviões de carreira, para chegar a seus destinos, tinham que saltar por cima de cercas e vacas. A elas eu hoje posso perguntar: "foi assim ou não foi?"

O autor



Vista aérea do terminal de passageiros e das oficinas da VARIG em Porto Alegre no fim da década de 1930.

I

As Máquinas

Uma breve história

A VARIG foi fundada em 7 de maio de 1927, em Porto Alegre, Rio Grande do Sul, por um grupo de pioneiros liderados por Otto Ernst Meyer, ex-oficial da Força Aérea Alemã na Primeira Grande Guerra que, na década de 1920, mudou-se para o Brasil onde, mais tarde, se naturalizou cidadão brasileiro. O primeiro voo comercial, com correio e passageiros, no Brasil foi realizado ainda em 1927 pela VARIG, logo após sua fundação. O avião era um Dornier Wal, "Atlântico", fabricado na Alemanha, cuja matrícula brasileira era P-BAAA. O voo inaugural foi efetuado entre as cidades de Porto Alegre e Rio Grande. A tripulação era composta pelo Comandante Rudolf Cramer von Clausbruch e pelo Mecânico de Bordo Franz Nuelle que, mais tarde, permaneceu na Companhia como Comandante.

O Dornier "Atlântico" pertencia à empresa alemã Condor Syndikat e entrou na sociedade como parte do capital inicial da VARIG. Esse avião não ficou muito tempo nesse serviço, tendo logo sido substituído pelo Dornier Merkur "Gaúcho", que continuou fazendo a linha da lagoa para Pelotas e Rio Grande.

Em 1931, foi adquirido um pequeno Junkers Júnior A-50 de dois lugares, para o transporte de correio e, no ano seguinte, mais um A-50 e dois Junkers F-13, estes com capacidade para cinco passageiros. Agora a VARIG dispunha de equipamento terrestre adequado para iniciar as linhas que serviriam as cidades do interior do Rio Grande do Sul.

A partir daí, a VARIG foi crescendo lentamente. Em 1936, foi comprado um Messerchmitt Me-108 para três passageiros e, em 1937, outro avião, também da fábrica Messerchmit, mas do tipo M-20b, para dez passageiros, que foi batizado com o nome de "Aceguá". Um ano depois, a VARIG adquiria um trimotor JU-52 com capacidade para 17 passageiros. Foi batizado com o nome de "Mauá".

Tendo perdido um A-50 e o Me-108 em acidentes, a frota da Companhia, em 1940, quando nela ingressei, era formada por cinco aviões: um Junkers A-50 "Bagé", dois Junkers F-13 "Livramento" e "Santa Cruz", um Messerschmitt M-20b "Aceguá" e um Junkers Ju-52 "Mauá".

Com a entrada do Brasil na guerra, foi se tornando cada vez mais difícil conseguir peças para manter os aviões alemães voando. Para atender à demanda crescente de tráfego, a VARIG decidiu adquirir aviões de outras origens. Foram então incorporados à frota dois pequenos trimotores italianos, o Fiat G-3 e o CANT, para seis e três passageiros, respectivamente, um De Havilland Dragon Rapide, de fabricação inglesa, para seis passageiros, e os dois primeiros Lockheed Electra 10, de fabricação americana, para 10 passageiros.

A partir de 1945, com a paz no mundo restabelecida, a VARIG continuou a se desenvolver, primeiro dentro do Brasil, depois para os Estados Unidos, Japão e, finalmente, para o continente europeu. Os aviões foram crescendo em número e capacidade e, assim, acabou entrando na era do jato, com a aquisição de dois Caravelle. Hoje possui uma frota de modernos jatos, competindo nas rotas internacionais com as principais companhias do mundo.

Segue-se uma descrição sumária dos aviões que mantiveram a VARIG voando no interior do Rio Grande do Sul, desde sua fundação, em 1927, até 1945, antes da arrancada para a conquista de novos horizontes.

Dornier Wal "Atlântico"

O Atlântico era um hidroavião do tipo bote-viador, de asa para-sol com uma envergadura de 22,50 metros. Estava equipado com dois motores Rolls-Royce Eagle de 360 CV de potência cada um, localizados em tandem sobre a asa e refrigerados a água.

Com um peso máximo de 5.500 quilos, o Dornier Wal podia transportar oito passageiros e dois pilotos, a uma velocidade de cruzeiro de 140 km/h.

Com esse avião, a VARIG efetuou o primeiro voo comercial no Brasil, em 1927, transportando correio e passageiros entre Porto Alegre e a cidade de Rio Grande. Foi retirado de tráfego e vendido em 1930.

O Dornier Do J Wal "Atlântico", além de ser a primeira aeronave da VARIG, foi também a primeira a ser matriculada no Registro Aeronáutico Brasileiro.

Dornier Merkur "Gaúcho"

O substituto do Atlântico era um hidroavião com flutuadores, asa parasol, equipado com um motor BMW de 450 CV de potência. O peso total era de 3.500 quilos e podia transportar seis passageiros e dois pilotos. Sua velocidade de cruzeiro era de 156 km/h. A nacele aberta, que acomodava os dois pilotos, era localizada logo atrás do motor, e os passageiros eram acomodados numa cabine fechada e equipada com poltronas de vime, para economizar peso.

Esse avião permaneceu na VARIG até 1930, aproximadamente, fazendo a "linha da lagoa" para Pelotas e Rio Grande, sendo então substituído por outros tipos para operação terrestre.

O Dornier Merkur, o segundo hidroavião da VARIG. Batizado "Gaúcho", essa aeronave e o Dornier Wal se revezavam na execução do que era popularmente conhecido como "Linha da Lagoa".

Junkers F-13 "Santa Cruz" e "Livramento"

A partir de 1930, a VARIG decidiu ampliar sua linha para o interior do Rio Grande do Sul e, para isso, adquiriu, inicialmente, dois aviões monomotores do tipo terrestre, os Junkers F-13. Monoplanos de asa baixa, equipados com um motor Jumo L-5 refrigerado a água e desenvolvendo uma potência de 310 CV, os F-13 tinham capacidade para cinco passageiros e dois pilotos; o posto de pilotagem era uma nacele aberta, ficando os pilotos protegidos apenas por um pequeno parabrisa. A cabine dos passageiros era fechada, porém os vidros das janelas podiam ser abertos, como num automóvel, para melhorar a ventilação interna.

A construção era inteiramente metálica, de duralumínio, tendo a superfície externa ondulada, o que era uma característica de todos os aviões fabricados pela Junkers na época. O modelo original desse avião foi construído pela Junkers da Alemanha em 1919 e foi o primeiro avião do mundo a ser concebido com a finalidade específica de transportar passageiros. Até essa época, os aviões que foram utilizados para isso eram versões modificadas de aviões militares que serviram na Primeira Grande Guerra. Os F-13 da VARIG, adquiridos em 1932, foram os últimos a deixar o serviço ativo em todo o mundo, o que aconteceu em 1948. Foram 16 anos de serviço ininterruptos, com um recorde invejável de segurança.

Em 1932, a VARIG recebeu dois aviões Junkers F13ke, considerados na época extremamente modernos e fundamentais para a abertura de linhas entre Porto Alegre e o interior do Rio Grande do Sul.

A velocidade de cruzeiro desses aviões era de 150 km/h e o peso total, de 2.500 quilos. A matrícula do F-13, batizado de "Livramento", era PP-VAF e a do "Santa Cruz" era PP-VAG. Os nomes foram uma homenagem a duas cidades do Rio Grande do Sul.

Para tristeza dos saudosistas e, mais ainda, dos responsáveis pelo Museu Histórico da VARIG, esses dois aviões foram desmontados e vendidos a um ferro-velho como sucata imprestável em 1951.

Junkers A-50 — Júnior "Minuano" e "Bagé"

No início da década de 1930, a VARIG adquiriu dois aviões Junkers A-50 do tipo Júnior, para o transporte de correio e pequenas encomendas entre as cidades do Rio Grande do Sul e, também, para serem usados como aviões de treinamento na formação de novos pilotos. Os A-50 eram monomotores monoplanos de asa baixa, inteiramente metálicos, com a superfície externa de duralunínio ondulado. Estavam equipados com um motor Siemens de cinco cilindros radiais refrigerados a ar, desenvolvendo uma potência de 88 CV. Transportava dois pilotos alojados em naceles individuais abertas. O peso máximo era de 600 quilos e a velocidade de cruzeiro, 145 km/h.

O primeiro avião desse tipo foi construído na Alemanha em 1929 para finalidades esportivas. Na VARIG, o avião de matrícula PP-VAI foi batizado com o nome de Bagé e o de matrícula PP-VAH, com o nome de "Minuano" (vento dos pampas). Este foi destruído num acidente nas proximidades de Pelotas, felizmente sem vítimas. O "Bagé" permaneceu em serviço até o final da década de 1940, quando foi vendido para um particular, sendo mais tarde também destruído num acidente.

Durante 1931, a VARIG recebeu três pequenos aviões Junkers A50ce: empregou-os como aviões de treinamento e para transporte de malas postais.

Durante o tempo em que voou na VARIG, o "Júnior" foi sempre respeitado pelos pilotos mais antigos, que o consideravam perigoso por suas características marginais de voo: estolava e entrava em parafuso sem aviso prévio e seu motor, pouco confiável, costumava parar inoportunamente devido à quebra das engrenagens dos magnetos que eram feitas de uma espécie de fibra, com pouca resistência.

Messerschmitt M-20b "Aceguá"

Pouco depois de receber os dois F-13, a VARIG adquiriu um Messerschmitt M-20b, fabricado na Alemanha em 1925, que foi batizado com o nome de "Aceguá", em homenagem a uma pequena cidade na fronteira com o Uruguai. Era um avião monomotor, monopla no de asa cantilever (sem montantes). De construção inteiramente metálica, tinha uma cabine confortável para acomodar 10 passageiros, os quais agora podiam dispor do luxo adicional de um toalete a bordo. Além disso, os vidros das janelas podiam ser baixados para melhorar a ventilação. Para os dois pilotos havia também uma novidade: a cabine era fechada, para protegê-los das intempéries; esse melhoramento, entretanto, não agradou a alguns pilotos mais antigos, que preferiam a nacele aberta, a qual, diziam, lhes possibilitava *sentir melhor o avião*. Não dispondo de limpador de para-brisa, tinha

No início de 1937, a VARIG incorporou um Messerschmitt M.20b, batizando-o de "Aceguá". Esse avião tornou-se um dos favoritos entre os passageiros mais assíduos da empresa.

o recurso de abrir um de seus painéis, em caso de chuva. Os freios eram acionados por uma alavanca entre os assentos, que atuava em uma roda ou em ambas, dependendo da posição dos pedais do leme.

O peso total do "Aceguá" era de 5.000 quilos. Seu motor era um BMW de 12 cilindros em "V", refrigerado a água, que desenvolvia uma potência de 600 CV. A hélice dupla, de quatro pés, girava com a metade da rotação do motor, graças a um potente — e barulhento — redutor. Para o controle da temperatura da água de refrigeração do motor, o piloto podia estender ou recolher o radiador, por meio de uma alavanca com catraca. O "Aceguá" cruzava a 150 km/h e pousava a 90, com excelentes qualidades de voo planado. Devido a sua matrícula PP-VAK, esse avião também era chamado pelos passageiros de "Pepe Vaca".

Os passageiros, em geral, tinham preferência pelo "Aceguá" por duas razões principais: apesar de ser monomotor, nunca havia feito um pouso de emergência por "pane" de motor; a segunda razão era sua asa delta, que proporcionava uma visão panorâmica das cidades e fazendas ao longo da rota.

Junkers Ju-52 "Mauá"

Elegante, imponente e inspirando confiança, o trimotor JU-52 era o "Jumbo" da VARIG no fim da década de 1930 e início da de 1940. Só voava quando o número de passageiros justificava e somente alguns pilotos mais antigos, que eram os Comandantes Harald Stunde, Franz Xavier Greiss e Carlos Ruhl, podiam pilotá-lo.

O "Mauá" era um trimotor metálico, todo coberto por chapas de duralumínio ondulado. Tinha capacidade para 17 passageiros acomodados em assentos individuais, um de cada lado junto das janelas; na VARIG, entretanto, essa capacidade podia ser aumentada para 21 lugares, pela adição de bancos no corredor presos às poltronas.

Os três motores que equipavam o "Mauá" eram do tipo BMW Hornet, de nove cilindros radiais refrigerados a ar, desenvolvendo uma potência de 600 CV cada um. As hélices eram metálicas de passo fixo.

Esse avião tinha algumas peculiaridades que eram consideradas avançadas para a época, como, por exemplo, a possibilidade de, por meio de uma alavanca na cabine, transformar os elerões em "flaperons", isto é, fazê-los baixar junto com os flaps, para reduzir a distância de pouso. Outra inovação era o uso das manetes dos aceleradores para acionar os freios das rodas; a do motor central, puxada além da marcha lenta, freava as duas rodas simultaneamente e as laterais freavam cada roda individualmente.

O peso máximo do JU-52 era de 9.200 quilos, voava em cruzeiro a uma velocidade de 240 km/h e pousava a 96 km/h. Com peso máximo, podia decolar em 350 metros de pista.

O primeiro avião desse tipo foi construído na Alemanha em 1932 e depois, durante a Segunda Guerra, foi amplamente usado como avião de transporte. O "Mauá" foi destruído em um acidente, em princípios de 1942, quando efetuava uma aproximação para pousar em Porto Alegre, com o aeroporto fechado por nevoeiro.

Em março de 1938, a VARIG recebeu um trimotor Junkers Ju-52/3mge, que antes pertencera à empresa South African Airways. Até a chegada dos Douglas DC-3/C-47, esse era o maior avião operado pela VARIG.

De Havilland Dragon Rapide "Chuí"

O PP-VAN, adquirido em 1942, foi batizado com o nome de "Chuí", em homenagem ao rio que corre no extremo sul do Brasil. Era um bimotor biplano com capacidade para seis passageiros e um piloto (sem copiloto). Seus motores eram dois Gipsy Six com uma potência de 200 CV cada um, equipados com hélices metálicas de passo fixo. Carregado, pesava 2.500 quilos e tinha uma velocidade de cruzeiro de 214 km/h. Sua estrutura era de madeira coberta com tela.

Com o "Chuí", a VARIG inaugurou sua primeira linha internacional para Montevidéu, em agosto de 1942. Sob o comando de Carlos H. Ruhl, o voo foi efetuado com escalas em Pelotas e Jaguarão.

Um exemplar deste tipo de avião encontra-se no Museu Histórico da VARIG em Porto Alegre.

Batizado de "Chuí" após sua aquisição, em 1942, o de Havilland DH-89A Dragon Rapide foi o primeiro avião da VARIG que não era de origem alemã.

Messerschmitt Me-108 "Taifun"

O "Taifun" era um monomotor de asas baixa, trem retrátil e capacidade para três passageiros e um piloto. Estava equipado com um motor Argus V-8 invertido e era capaz de cruzar a 300 km/h.

Esse tipo foi o predecessor do famoso caça alemão da Segunda Guerra, o Me-109, com o qual tinha muita semelhança. Sua matrícula era PP-VAJ.

Na VARIG o "Taifun" (Tufão) teve vida curta, pois em 1936, sofreu um acidente nas proximidades de Porto Alegre, felizmente sem vítimas.

Nos aeroportos de Frankfurt e Zurich ainda podem ser vistos dois exemplares desse lindo avião em perfeitas condições de conservação.

Fiat G.2 "Jacuí"

O "Jacuí" era um pequeno trimotor metálico de asa baixa, com capacidade para seis passageiros e dois pilotos. Estava equipado com três motores Alfa Romero de 150 CV cada um e hélices metálicas de passo variável por comando elétrico. Sua velocidade de cruzeiro era de 150 km/h.

Matriculado como PP-VAM, foi batizado com o nome de "Jacuí" em homenagem ao rio que, passando a chamar-se Guaíba, banha a cidade de Porto Alegre. Em razão de sua origem italiana, entretanto, era mais conhecido como "Spaghetti". Constava que era modelo único e havia sido construído sob encomenda para o uso particular de Bruno Mussolini, filho do "Duce".

Esse avião tinha duas características curiosas: uma delas era sua instabilidade dinâmica em voo, o que demandava atenção permanente do piloto para manter o voo nivelado. A outra era o sentido de operação dos aceleradores dos motores, que aumentavam a potência quando puxados *para trás*, o que constituía um inconveniente sério, pois nessa época os pilotos voavam também outros tipos de avião, que aceleravam normalmente.

O "Jacuí" foi vendido em 1945 para uma empresa do norte e terminou seus dias quando foi abalroado no solo por outro avião.

De origem italiana, o Fiat G-2 da VARIG foi adquirido em 1942 para reforçar a frota da empresa, que na época já sentia dificuldades em obter peças e componentes para seus aviões de construção alemã

Moderno e veloz, a aquisição de aviões Lockheed L.10A, L.10C e L.10E Electra, a partir de 1943, permitiu que a VARIG passasse a operar com uma frota padronizada

Lockheed "Electra" – 10

O "Eletrinha", como era chamado, foi o primeiro tipo de avião a compor uma frota padronizada na VARIG, pois, em 1945, ela chegou a ter oito desses aviões. Havia dois tipos, cuja única diferença era o motor utilizado: o Electra 10 A, que era equipado com motores Pratt & Whitney de 450 CV e hélices de passo variável com contrapesos, e o Electra 10 E, equipado com o mesmo P&W, mas com 550 CV de potência e hélices hidramáticas de velocidade constante com embandeiramento. O trem e os flaps eram operados eletricamente em ambos os tipos.

Os "Eletrinhas" tinham capacidade para transportar 10 passageiros e dois pilotos e seu peso máximo era de 4.000 quilos. O Electra 10 A tinha uma velocidade de cruzeiro de 280 km/h e o 10 E, de 230 km/h. O primeiro avião desse tipo voou nos Estados Unidos em 1934.

Os aviões que vieram depois

A partir de 1945, a VARIG foi modernizando sua frota com aviões Douglas DC-3, Curtiss C-46 "Comando", Convair 240 e os Turbo-Hélices Avro. Em 1954, para dar início às grandes linhas internacionais, ela adquiriu da Lockheed os quadrimotores *Super Constellation L-1049*. A partir de 1959, começou a era dos jatos, com Caravelle, Boeing 707, Douglas DC-8, Convair 990 "Coronado" e Boeing 727 e 737. Para enfrentar a concorrência dos wide bodies, a VARIG adquiriu os Douglas DC-10, os Airbus A-300, os Boeing 767, os Boeing 747 "Jumbo" e, finalmente, o McDonnell Douglas MD-11 e o Boeing 777.

II

A época

Primeira metade da década de 1940

A época em que se passam as histórias que serão contadas neste livro, ou seja, o período que vai de 1940 a 1945, distingue-se por duas razões principais: a primeira é porque foi nela que a VARIG consolidou suas linhas no interior do Rio Grande do Sul, operando com equipamento antiquado e sem uma infraestrutura de terra adequada; a segunda razão é que o final desse período coincide com o fim de uma era de operação primitiva, conhecida como de "arco e flecha", para dar lugar a uma nova filosofia operacional, na qual aviões mais modernos e bem equipados começaram a operar protegidos por uma rede de radiofaróis e melhores campos de pouso.

Nessa nova era da aviação gaúcha, marcada pela entrada em serviço dos Douglas DC-3, episódios como os que inspiraram este livro foram se tornando cada vez mais raros, cedendo lugar a uma aviação mais rotineira e científica, precursora de um progresso que ainda continua na época presente.

Vejamos como era a aviação no Rio Grande do Sul a partir do ano de 1940, que foi quando eu passei a fazer parte dela.

Os aviões eram de modelos já antiquados, a maioria de fabricação alemã, sem instrumentação adequada para voo cego e sem radiogoniômetros para a navegação. Esta era feita seguindo referências visuais no solo. Por razões óbvias, o voo noturno não era praticado. Os campos de pouso eram áreas demarcadas de terra e grama, sem qualquer tipo de balizamento diurno ou noturno. As condições meteorológicas, tais como vento, temperatura, visibilidade e teto, eram observadas pelo guarda-campo que as transmitia por telefone ao Gerente

na cidade. Este se comunicava com os aviões e com a estação de Porto Alegre, usando um equipamento de rádio em ondas curtas, por telegrafia.

Com a precária infraestrutura já mencionada, é lógico supor que, durante os inclementes invernos gaúchos, quando as condições de mau tempo podem perdurar por semanas a fio, a regularidade dos voos ficasse seriamente afetada. Isso, entretanto, raramente acontecia na prática. Quando as condições ficavam tão ruins que tornavam a navegação por contato impraticável, os pilotos subiam e prosseguiam o voo às cegas, através de nevoeiros ou tempestades, orientando-se somente por uma bússola e um relógio de bolso.

Às vezes eram forçados a pousar numa fazenda para aguardar melhores condições mas, na grande maioria, eles não poupavam esforços para completar seus voos com a desejada regularidade.

III

Os homens

Os Pioneiros

O piloto do "Atlântico" na viagem inaugural para Rio Grande, em 1927, foi o Comandante Rudolf Cramer von Clausbruch, na época funcionário da Condor Syndikat da Alemanha. Seu Mecânico de Bordo era Franz Nuelle que, sendo também piloto, permaneceu na VARIG nessa função, tornando-se seu primeiro Comandante efetivo.

Quando ingressei na Companhia, em 1940, o grupo de voo era constituído pelos Comandantes Harald Stunde, nascido na Estônia, Franz Xavier Greiss, alemão naturalizado brasileiro, Carlos Henrique Ruhl, Ricardo Lau e Rudy Wiesbauer, brasileiros natos.

Os Mecânicos de Bordo que faziam parte desse grupo eram Oscar Goerg, Arthur Portofé, Severino Maines, Bruno Wagner e Fritz Hochwart, todos brasileiros.

Enquanto eu estagiava nas oficinas e aguardava a maioridade para poder ser promovido a Comandante, os seguintes tripulantes completaram seu treinamento para comando: Goetz Herzfeldt, Rolf Jaeger e Rubens Bordini. Ao grupo de Mecânicos de Bordo foram acrescentados os nomes de Roberto Goebel, Fenoy Bonilla, Omar Lindemayer e Franz Galluf Filho, sendo que os dois últimos passaram, mais tarde, a Comandante.

Todos esses novos tripulantes, pilotos e mecânicos eram brasileiros natos.

Quando finalmente atingi a maioridade, completei meu treinamento e passei a Comandante no início de 1943, eu era o "cerra-fila" de um seleto grupo de nove Comandantes que, juntamente com os nove Mecânicos de Bordo, compunham o quadro de voo da VARIG nessa época.

Austera para os padrões de hoje, a cabine de passageiros do Dornier Wal era o que havia de mais confortável na época

Na Várzea do Gravataí, a VARIG montou sua primeira oficina destinada ao reparo e à manutenção de motores e instrumentos de aviação

IV

Aprendiz de piloto

Como era preparado um Comandante

Eu fui o último piloto da VARIG a ser preparado para as funções de comando pelo processo antigo. Para melhor se entender em que consistia esse processo, eu vou contar, em rápidas pinceladas, minha experiência com ele.

Em meados de 1940, eu terminara, juntamente com mais oito colegas, o curso de piloto privado na Varig Aero Esporte — VAE; sabíamos que somente um de nós seria escolhido para ser admitido na VARIG como piloto. A ansiedade era grande, principalmente para uns poucos que desejavam continuar na aviação profissionalmente. Até hoje não sei qual foi o critério adotado, mas, para minha surpresa, eu fui o escolhido. Apresentei-me ao então Presidente da Companhia, sr. Otto Ernst Meyer, com o qual travei o seguinte diálogo:

— Então o senhor deseja ingressar na Companhia como piloto profissional?

— Sim, sr. Meyer, é meu maior desejo.

— Muito bem. Mas o senhor sabe que está escolhendo uma profissão difícil, que demanda muitos sacrifícios e dedicação?

— Sei, sr. Meyer, e estou disposto a isso tudo.

— Além disso, o senhor terá um longo caminho para, um dia, chegar a Comandante. Inicialmente terá que passar por um estágio de, no mínimo, um ano nas oficinas, onde terá que pôr as mãos na graxa junto com os mecânicos para, se um dia for necessário, saber consertar seu avião em "pane" nalgum lugar ao longa da linha. Acha que está pronto para enfrentar essa fase de sua instrução?

— Sr. Meyer, ser um dia Comandante da VARIG é o maior desejo de minha vida; enfrentarei qualquer sacrifício para alcançar esse objetivo. Tenho certeza de que não o decepcionarei.

— Está bom; então a partir de hoje o senhor é funcionário da VARIG, na função temporária de *aprendiz de piloto*. Agora eu tenho mais uma pergunta a lhe fazer: o senhor fala alemão?

— Não, senhor.

— Então trate de aprender depressa, porque quando essa "guerrinha" na Europa terminar eu vou lhe mandar para a Alemanha, onde fará o curso de piloto comercial.

Era o dia 1.º de julho de 1940. Eu estava na VARIG iniciando uma carreira que se estenderia por 48 anos e oito meses, do Junkers F-13 ao Jumbo B-747.

Com a "guerrinha" na Europa se transformando numa guerra de verdade, sem previsão de acabar, meu curso de piloto na Alemanha foi um sonho que não se realizou e o pouco de alemão que eu havia conseguido aprender foi rapidamente esquecido. Meu aprendizado para piloto de linha teria que ser feito dentro da própria VARIG.

Iniciei, então, meu estágio nas oficinas, com a duração prevista de um ano. Passei por todas as seções das oficinas, aprendendo a rebitar, soldar, entelar, revisar e regular motores, recuperar hélices e, no fim de cada dia, varrer a oficina…

Graças à boa vontade em me ensinar de homens como o sr. Reppold, chefe das oficinas, Hoppman, Bötcher, Kratina, Schmeil, Freund e muitos outros, fui considerado em condições de enfrentar as eventuais "panes" que viessem a acontecer em rota.

Passei, então, a fazer voos transportando correio no pequeno Junkers A-50 e a ministrar instrução em planadores e aviões na Varig Aero Esporte. Além disso, voava como Copiloto ou Mecânico de Bordo nas linhas com os Comandantes mais antigos.

Foi durante esse período de aprendizado que os episódios que se seguem aconteceram.

Finalmente solo no A-50

O Junkers A-50 "Júnior" era um pequeno monoplano de dois lugares em nacele aberta, usado para o transporte de correio nas linhas do Rio Grande do Sul e, também, para treinamento dos novos pilotos em preparo para comando nos aviões de passageiros. Inicialmente, a VARIG teve dois desses aviões: o "Minuano" e o "Bagé". O primeiro foi destruído num acidente perto de Pelotas, no início dos anos 1930, e o segundo ficou em serviço até aproximadamente 1948, quando foi vendido a um particular.

O A-50 era considerado um avião "velhaco", mais por suas características de baixa velocidade, pois estolava e entrava em parafuso sem qualquer aviso. Além disso, a potência de seu motor era fraca em proporção a seu peso e a carga alar, muito elevada.

Os pilotos mais antigos usavam as mais diversas desculpas para fugir de um voo "na Xúnior". Mas nós, os principiantes, tínhamos que voá-lo como uma condição para podermos ser promovidos aos aviões maiores, de passageiros. Meu solo nesse avião foi uma verdadeira odisseia, pois era necessário que um Comandante mais antigo estivesse disposto a ministrar instrução. O único que aceitou a arriscada tarefa foi o Comandante Harald Stunde, na época Piloto Chefe. Tendo sido piloto de caça na Primeira Grande Guerra, ele gostava de voar o "Júnior", talvez por sua semelhança com os aviões usados naquele conflito.

Apesar disso, demorou a chegar o dia em que o Comandante Stunde resolveu iniciar meu treinamento de pousos e decolagens. Várias vezes o treinamento foi cancelado ou transferido para outro dia por diversas razões: um dia a pista estava muito molhada e o avião era muito pesado de nariz e podia pilonar; noutro, o vento estava meio forte e, sem freio, era muito difícil taxiar, quase sempre resultando numa sequência de "cavalos de pau"; noutro dia, o sr. Reppold, chefe das oficinas, declarava que "o magneto deste máquina não bom, tem p'ra troca" e assim, pelas mais diversas razões, meu solo ia sendo protelado.

Um dia, finalmente, o Comandante Stunde apareceu no aeroporto com boa disposição e, apesar da pista molhada, do vento forte e do "magneto não bom", mandou que eu preparasse "a Xúnior" para o tão encravado treinamento. O Comandante Stunde se alojou na nacele dianteira, confirmou magnetos desligados e eu dei algumas voltas na hélice para puxar a gasolina. A meu pedido de "contato" ele ligou os magnetos e eu comecei a virar a hélice; após algumas tentativas, o motor tossiu, largou umas baforadas de fumaça e, finalmente, pegou, ficando numa marcha lenta, irregular, até a temperatura dos cilindros subir para seu valor normal. O pequeno motor Siemens, de cinco cilindros radiais refrigerados a ar, funcionava agora com a regularidade de um relógio suíço. Tirei os calços da frente das rodas e subi, pisando na asa, para meu posto de pilotagem na nacele traseira. Apertei o cinto, ajustei o capacete e os óculos e me preparei para iniciar o táxi. Nessa hora vi que o Comandante Stunde, levantando a mão sobre a cabeça, batia no topo dela no gesto convencionado que queria dizer "está comigo". Isso significava que ainda não tinha chegado a hora de eu pilotar; ele iria, provavelmente, fazer uma demonstração das características do avião.

Com os pés e as mãos nos comandos, mas sem interferir, eu acompanhei a decolagem. O que eu não esperava era que o velho ás da aviação de caça fosse voltar a esse tempo e me dar um verdadeiro "show" de perícia e temeridade nos controles de um avião. Mal havíamos tirado as rodas do chão e ele iniciava uma curva de uns 60° de inclinação, ficando a menos de 10 metros de altura e aproando à estação de passageiros, pela qual passamos em voo rasante. Em

seguida surgiram à nossa frente as antenas da estação de telegrafia do aeroporto; inclinando o avião a 90° ele passou entre elas em "voo de faca". Agora, numa curva para a direita, ele tomou a proa do Rio Guaíba, sobrevoando o bairro dos Navegantes em voo rasante. Atingindo o rio, seguimos ao longo do cais do porto e passamos ao lado da chaminé da usina, abaixo da metade de sua altura. Em Ipanema, ele tirou vários rasantes sobre sua casa, cada um terminando numa "curva americana", ou seja, uma subida acentuada em curva de grande inclinação. Eu estava totalmente contraído, lembrando do que haviam me falado sobre as características de estol do A-50.

Finalmente o "show aéreo" terminou e regressamos para o aeroporto em voo "família", no qual foi efetuado um perfeito pouso três pontos. Ainda com os controles, o Comandante Stunde taxiou de volta para a cabeceira da pista onde parou. Aí eu pensei: "finalmente chegou a hora de começar meu treinamento." Qual não foi a minha surpresa quando o Comandante Stunde se levantou de sua nacele, desceu do avião e, chegando a meu lado, falou:

— Está convencido de que "a Xúnior" é um bom avião? Pode decolar e fazer uns dois ou três pousos; por hoje está suficiente.

Sem esperar minha resposta, virou as costas e foi caminhando lentamente em direção aos hangares da VARIG. Soube depois que, tendo chegado lá, pegou seu carro e foi embora para casa.

Eu fiquei sem saber o que fazer, pois não tinha sequer feito uma decolagem e um pouso sob sua supervisão. Ele estava demonstrando mais confiança em minha capacidade de voar do que eu mesmo. "Enfim", pensei "se ele acha que eu posso é porque eu posso mesmo". Sem mais demora, alinhei o avião com a pista, acelerei o motor a pleno e decolei. Satisfeito com meu desempenho nessa primeira manobra, subi para uma altura que julguei segura, fiz curvas para ambos os lados, voei com baixa velocidade até as proximidades do estol e, depois que achei que estava sentindo bem o avião, voltei e efetuei meu primeiro pouso, que me pareceu bastante razoável. Encorajado por esse sucesso inicial, fiz mais algumas decolagens e pousos e encerrei.

A única dificuldade que encontrei foi para taxiar o avião com vento cruzado. Não dispondo de freios nas rodas e sendo a bequilha uma simples sapata fixa, acabei fazendo uns dois ou três "cavalos de pau" antes de chegar aos hangares.

No dia seguinte, quando preparava o "Júnior" para mais um treinamento, o Comandante Stunde apareceu e veio falar comigo.

— Já soube que seu voo de ontem foi muito bom. Mas não deve confiar demais nessa máquina, pois ela pode ficar perigosa de um momento para outro, principalmente em baixa velocidade; o motor é bom, mas as engrenagens dos magnetos são fracas e costumam quebrar, resultando em falha do motor. Tenha sempre muito cuidado. Boa sorte.

Depois disso, eu voei muito o Júnior "Bagé", em voos transportando correio pelo interior do estado, e cheguei até a ministrar instrução nele para outros pilotos mais novos. Eu gostava de voar nesse avião — talvez em parte porque ele tinha o nome de minha cidade natal — e nunca tive surpresas desagradáveis.

O único inconveniente que encontrei, durante o tempo que voei "a Xúnior", é que, depois de cada voo tinha-se que tomar um bom banho, pois toda a graxa de lubrificação dos balancins das válvulas do motor ficava depositada no rosto do piloto.

Começando mal

Depois de terminado meu estágio nas oficinas da VARIG, fiz exame no DAC para a obtenção da carteira de "Mechânico" de Bordo, sem a qual não poderia iniciar meu treinamento para comando nos Junkers F-13, pois esses aviões voavam com um Comandante e um Mecânico de Bordo. O exame consistia em uma parte teórica, que foi feita numa sala do Palácio do Governo do Estado, sob a supervisão do Chefe do Gabinete Militar do Governador, e de uma parte prática, na Base Aérea de Canoas, tendo como examinador um Suboficial Técnico da Aviação Militar (mais tarde, Força Aérea Brasileira).

Com minha carteira de "Mechânico" na mão e uma licença dos Correios e Telégrafos para operar telegrafia a bordo, fui escalado para meu primeiro voo na função de mecânico de Bordo no Junkers F-13. Meu Instrutor era o Comandante Goetz Herzfeldt, recém-chegado da Alemanha, onde tinha feito o curso de Piloto Comercial. Nessa época, início da década de 1940, todos os funcionários da VARIG eram alemães ou descendentes de alemães. Eu fui o primeiro descendente de português que entrou na Companhia para ser piloto. Não falava, não entendia e não lia nada em alemão. Exatamente por causa disso eu quase perdi o emprego em meu primeiro voo e exatamente por causa disso eu hoje tenho uma história para contar.

No F-13, como, aliás, em todos os aviões alemães antigos, o assento do Comandante, do lado esquerdo, era uma poltrona bem acolchoada, com descansa-braço, enquanto, no lado direito, o assento do Mecânico era um simples banco duro com encosto. Essa diferença era, provavelmente, destinada a lembrar ao Mecânico sua posição hierárquica inferior a bordo. Entre os dois assentos ficava localizada a seletora que abria e fechava os tanques das asas, com essas duas posições claramente marcadas *Auf* e *Zu*.

Enquanto o Comandante Goetz taxiava o avião para a pista, eu tive a infelicidade de olhar para a seletora no chão; com um sobressalto, verifiquei que ela estava na posição que fechava os tanques. Sorrateiramente, sem deixar o Comandante perceber, eu mudei a posição da seletora para *Zu*. O táxi

continuou até a cabeceira da pista, onde paramos para checar os magnetos. Satisfeito com o desempenho do motor, o Comandante Goetz alinhou com a pista e acelerou a pleno, iniciando a decolagem. Imediatamente depois, o motor deu duas ou três tossidas e parou totalmente. Por sorte estávamos bem no início da decolagem e não houve dificuldade em parar o avião ainda dentro da pista. Se fosse um pouco mais adiante, teríamos levado a cerca pela frente. Após passada a surpresa inicial, a primeira coisa que o Comandante Goetz fez foi olhar a posição da seletora dos tanques e aí se estabeleceu um diálogo que eu jamais pude esquecer:

— Quem foi que fechou esta seletora?

— Eu abri a seletora no táxi, pois estava fechada.

— Ach, você abriu, é? E como é que ela está agora?

— Está aberta, é claro, na posição *Zu*, respondi.

— Seu *Maulkopf*, *Zu* é fechado! *Auf* é que é aberto! Vê se vai tratar de aprender "uma vez" o alemão.

Depois desse amável diálogo, minha moral desmoronou. Quando ele me mandou dar partida novamente no motor, eu não sabia mais como fazê-lo. Finalmente pusemos o motor a funcionar, taxiamos de volta para a cabeceira da pista e decolamos, ele com a cara fechada e eu sem saber onde metia a minha, tão envergonhado me sentia.

Como que para dar ênfase à urgente necessidade de eu aprender alemão, ele foi procurar ventos favoráveis a 3.000 metros de altura, onde a temperatura estava abaixo de zero. Com um casacão de couro, ele estava bem agasalhado, mas eu, inexperiente, tinha somente uma leve gabardine para me proteger. Batendo queixo de tanto frio eu, entretanto, aguentei sem reclamar.

Não restava a menor dúvida em minha cabeça que eu estava fazendo minhas duas últimas viagens condensadas em uma só: a primeira e a última…

Ao que tudo indica, esse incidente foi logo esquecido pelo Comandante Goetz, pois minha carreira pôde continuar normalmente. Uns 40 anos depois, comentando o acontecido, eu verifiquei que ele não se lembrava de nada relativo ao fato.

Minha tentativa de aprender alemão nessa época foi malograda pela entrada do Brasil na guerra e a consequente proibição de falar o idioma germânico.

Quando, mais tarde, a VARIG começou a comprar equipamento americano, eu tratei de aperfeiçoar meus conhecimentos da língua inglesa, para não passar por outro vexame semelhante.

Quando o radiogoniômetro só atrapalha

Neste episódio, o F-13 não está presente. O avião é seu irmão mais novo, o Junkers Ju-52, um imponente trimotor com capacidade para 17 passageiros. No assento da esquerda estava o já legendário Comandante Fraz Xavier Greiss. Ele adorava voar "a Xu" — Ju para os não germânicos — e o fazia da mesma maneira como os F-13. Tendo esse episódio se passado em meados de 1941, eu ainda voava de "iruzum" (gíria variguiana que quer dizer "voar como 3.º piloto observando a operação").

O sr. Erni Peixoto, responsável pelo setor de radiocomunicações da Companhia, com sua visão sempre avançada em relação à época, comprou e instalou no "Mauá" um radiogoniômetro automático da marca Lear, a fim de dar aos pilotos os recursos para efetuarem uma navegação mais precisa e segura. Não seria mais necessário — pelo menos teoricamente — apelar para navegação "ferrodrômica", a baixa altura, pulando cercas, quando as condições de tempo ficassem críticas.

Este foi, portanto, o primeiro voo na VARIG com um avião equipado com um radiogoniômetro. Decolamos de Porto Alegre com destino a Pelotas, com a missão de apanhar a comitiva do Governador do Estado e trazê-la para Porto Alegre no mesmo dia. Encontrava-se a bordo o sr. Ruben Berta que, pouco depois, seria o Presidente da Companhia, com o afastamento do sr. Otto Meyer.

Na maior parte da rota, as condições meteorológicas eram péssimas, com muita chuva e tetos baixos. Em Pelotas, entretanto, o tempo já estava melhorando. Diante das condições existentes, o Comandante Greiss nem tentou manter contato visual com o solo, preferindo subir para uma altitude segura, aguardando a melhoria nas proximidades de Pelotas. Provavelmente por essa razão, o radiogoniômetro não foi utilizado nesse trecho.

No voo de regresso, depois de certo tempo, o Comandante Greiss resolveu ligar o equipamento e sintonizar a Rádio Farroupilha (na época não havia, ainda, radiofaróis); ficou certo tempo observando o ponteiro que oscilava de um lado para outro. Quando essas oscilações predominaram para a esquerda, ele mudou o rumo do avião para, novamente, ficar com a média das oscilações na proa. Passado mais algum tempo, nova correção de proa foi necessária. O "velho" não parecia estar satisfeito com o desempenho do equipamento, pois cada vez que precisava mudar o rumo para trazer o ponteiro para a proa ele sacudia a cabeça em desaprovação.

Na ocasião, não tendo recebido nenhuma instrução de como utilizar o equipamento, eu não estava entendendo nada do que acontecia. Hoje eu sei que estávamos sob o efeito de um vento cruzado forte e, sem corrigir a deriva, nos afastávamos cada vez mais da rota para a direita.

Quando, pela terceira vez, a proa teria que ser corrigida, o Comandante Greiss disse:

— Alguma coisa está errada, nós não estamos mais na rota certa. Vamos descer para verificar nossa posição no terreno.

E assim foi feito; rapidamente, a princípio, e lentamente, quando nos aproximávamos do solo, descemos até conseguir contato visual. As condições de teto e visibilidade eram tão precárias que quando conseguimos ver alguma coisa estávamos voando diretamente contra umas palmeiras, abundantes nas proximidades da Lagoa dos Patos. Numa reação instantânea, o Comandante Greiss elevou novamente o "Mauá", evitando, por muito pouco, a colisão com as árvores. Todo mundo respirou aliviado quando voltamos para o interior das nuvens, já numa altura segura, onde continuamos o voo.

Motivado, talvez pelo susto que levou, nosso Comandante abriu a janela lateral e, num gesto brusco, tentou arrancar o gônio de sua base, provavelmente com a séria intenção de jogá-lo para fora do avião.

Nesse momento também assustado pela brusca manobra, o sr. Berta apareceu na cabine, querendo saber o que estava acontecendo. O Comandante Greiss, interrompendo sua "operação limpeza", virou-se e falou:

— Colocam essas "drogas" na cabine de comando somente para atrapalhar; seguindo as indicações deste gônio saímos da rota e, ao tomar contato para obter uma orientação, quase batemos de frente numa palmeira nas proximidades de Tapes, muito à direita da rota.

Dado o estado de espírito em que se encontrava o Comandante Greiss, a linguagem usada foi bastante mais forte do que a reproduzida anteriormente, mas o sentido foi o mesmo.

Logo depois de nosso pouso em Porto Alegre, o primeiro radiogoniômetro instalado num avião da VARIG foi removido por ordem direta da Presidência da Companhia, por estar afetando a segurança dos voos.

E, assim, nossa aviação continuou a se realizar com toda a segurança, utilizando os métodos ortodoxos já comprovados pela experiência de muitos anos de nossos pilotos veteranos. Somente uns quatro anos mais tarde, com a aquisição dos Electra 10, cuja velocidade era incompatível com esses métodos clássicos de navegação com mau tempo, é que os equipamentos de radiogoniometria voltaram a ser instalados e isso mesmo só nesse tipo de avião. Concomitantemente, os aeroportos do interior começaram a ser equipados com radiofaróis de baixa frequência.

Para ensinar aos demais pilotos a maneira correta de utilizar esses novos e modernos equipamentos, o Comandante Ruhl fez estágio nos Serviços Aéreos Condor onde, com o Comandante alemão Rohlandt, aprendeu a arte de navegação por radiogoniometria.

Esta é, bem resumida, a história de entrada da VARIG na era da navegação radiogoniométrica e do voo por instrumentos com equipamento adequado. Estavam começando a fazer parte do passado a navegação ferrodrômica, as tomadas de posição pelo olfato ou pela reação do gado nas pastagens e… a companhia do saudoso Comandante Greiss.

E o comandante sumiu…

O fato de eu usar um nome fictício para o Comandante, em lugar do verdadeiro, não invalida a autenticidade desta história. Ela realmente ocorreu como será narrada aqui e serve como mais um exemplo das coisas incríveis que aconteciam numa época em que voar era uma aventura, e os homens que faziam disso sua profissão procuravam viver da maneira que julgavam mais divertida ou proveitosa, já que, pelas probabilidades de então, a esperança de chegar à aposentadoria era bastante remota. Nem todos, entretanto, pensavam assim, e havia os que procuravam levar uma vida mais austera, poupando sua saúde para, ainda por muitos anos, ter o vigor necessário para *escalar* o F-13 e pular para dentro de sua nacele de comando.

O Comandante Landau pertencia ao grupo que preferia aproveitar tudo que a vida tinha de bom enquanto durasse. Era um boêmio. Nos pernoites, ele não perdia seu tempo "batendo papo" de aviador, jogando uma "sinuquinha" ou então uma carteada de escova com seu colega, como a maioria costumava fazer. Ele queria sensações mais fortes. Em todos os locais de pernoite, no interior do estado, ele tinha sua roda de amigos e "amigas", com os quais ficava até altas horas da madrugada, nos *cabarets* da cidade.

Nessa época, eu estava na fase de "aprendiz de piloto" — fase essa, aliás, que eu acho que se prolongou até minha aposentadoria, 48 anos depois — e voava ainda na função de Mecânico de Bordo. Nesse voo com o Comandante Landau, saímos de Porto Alegre e, depois de escalar Pelotas e Bagé, chegamos a Livramento, nosso fim de linha desse dia. Nesse pernoite, os tripulantes eram alojados num pequeno hotel na cidade uruguaia de Rivera, que oferecia melhores condições de conforto do que os hotéis de Livramento, no lado brasileiro.

Como todos sabem, as cidades de Santana do Livramento, no Brasil, e Rivera, no Uruguai, ficam juntas, como se fossem uma só, separadas apenas por uma rua, onde passa a linha da fronteira. Na época em que se passa esta história, havia, entretanto, uma particularidade, que, embora nada tenha a ver com ela, vale a pena ser mencionada: o tráfego de automóveis no lado uruguaio da cidade era pela esquerda, enquanto, no lado brasileiro, era pela direita. O leitor bem pode imaginar a confusão que se dava quando um carro passava de um lado para outro da cidade — e o trânsito era livre —, tendo que mudar de mão ao cruzar a fronteira. Quando o número de veículos se tornou suficiente para originar um caos na transição, a cidade de Rivera adotou a mão direita, seguida, um pouco mais tarde, pelo resto do país.

Bem, voltando à nossa história, chegamos a Livramento, desembarcamos os passageiros e tratamos de amarrar o avião para pernoite. Como era inverno e havia a possibilidade de a temperatura cair abaixo de zero durante

a noite, tivemos que remover toda a água do radiador do motor, pois, se congelasse, iria danificá-lo.

No velho Rugby do sr. Amaral, nosso Gerente local, fomos transportados à cidade para o pernoite. Chegando lá, o Comandante Landau me disse:

— Não me espera para jantar. Vou tomar um banho e depois vou dar uma "bordejada" por aí. Você não quer vir, não é?

— Não, Comandante, estou muito cansado; vou jantar e cair no berço. Obrigado pelo convite.

No dia seguinte, às seis horas da manhã, eu estava tomando café quando o Amaral chegou para nos levar ao aeroporto.

— Onde está o Comandante Landau, será que já tomou café?

— Não o vi ainda, acho que dormiu demais.

— Vou até seu quarto para acordá-lo, se necessário.

Pouco depois, o Amaral voltou e, já alarmado, falou:

— Ele não dormiu aqui, sua cama nem foi tocada. Vamos ter que procurá-lo nos lugares do *bas-fond* onde ele costuma ir; deve ter encontrado alguma "amiga" com quem passou a noite. Esse "cara" não toma jeito.

Amaral e eu, em seu carro, percorremos todos os bordéis da "zona", perguntando pelo nosso desaparecido Comandante. Já estávamos perdendo as esperanças quando, num dos *cabarets* fomos recebidos por uma sonolenta senhora que nos disse:

— Sim, conheço muito o Comandante Landau, ele esteve aqui esta noite; os senhores façam o favor de entrar para ver o resultado dessa visita.

Entramos e o que vimos nos estarreceu: o salão estava literalmente destruído, cheio de cacos de garrafas e copos pelo chão e todas as mesas e cadeiras quebradas. Era uma perfeita cena de faroeste depois de um encontro entre o mocinho e os bandidos no *saloon*.

— Meu Deus do Céu!, exclamou o Amaral, o que é que houve aqui?

— O que houve foi que seu Comandante tinha simpatizado com uma dama que, por coincidência, era a preferida de um valentão que costuma frequentar o salão e que sempre anda acompanhado de sua *gang*. Na discussão que se seguiu, para decidir quem era de quem, Landau quebrou uma garrafa de cerveja na cabeça do valentão, deixando-o estendido no chão e sangrando. Foi o início do "banzé". A turma do valentão, pensando que seu chefe estava morto, caiu em cima do coitado do Landau que, apesar de ser muito forte, estava sozinho. Assim mesmo ele continuava a se defender e a atacar, usando tudo o que estava a seu alcance, como garrafas, mesas e cadeiras. Daí a destruição que os senhores estão vendo. Nunca vi alguém brigar assim contra tantos.

— E agora, onde está o Comandante Landau? Perguntou o Amaral.

— Bom, para evitar a destruição total de meu salão e mesmo para salvar a vida dele, eu tive que chamar a polícia, que o levou preso. Deve estar na delegacia, vendo o sol nascer quadrado.

Saímos dali e fomos direto à cadeia municipal, onde finalmente encontramos nosso Comandnte atrás das grades. Parecia uma fera enjaulada pedindo, em altos brados, que o deixassem sair que ele tinha um compromisso de viagem a cumprir. Por mais que tentássemos, não conseguimos convencer o guarda a soltá-lo, pois dizia que só o Delegado tinha autoridade para isso. Fomos então procurar o delegado em sua casa. Encontramo-lo tomando seu chimarrão matinal e, após tomar conhecimento da finalidade de nossa visita, alegou inicialmente que não poderia soltá-lo porque ele tinha produzido ferimentos em várias pessoas e teria que ser julgado de acordo com a lei. Finalmente, depois de uma longa argumentação, ele concordou em libertá-lo, desde que a VARIG, na pessoa do sr. Amaral, assinasse um termo de responsabilidade. Assumido o compromisso, voltamos à cadeia e soltamos a "fera".

Nessa altura, o voo já estava atrasado mais de duas horas, com os passageiros aguardando no aeroporto. No estado em que Landau se encontrava, era absolutamente imprescindível passar pelo hotel para que ele pudesse ao menos tomar um banho e fazer a barba.

Naquele dia, decolamos com mais de três horas de atraso. Nosso destino era Pelotas, com um pouso intermediário em Bagé. Na primeira etapa o tempo ainda estava bom, mas de Bagé para Pelotas havia previsão de mau tempo em toda a rota. Os leitores podem imaginar que eu não estava gostando nada dessa situação de ter que voar com um Comandante que tinha cozinhado sua ressaca atrás das grades de uma cadeia, sem dormir a noite toda. Seus reflexos deviam estar tão deteriorados como sua moral. Mas até Bagé, tudo correu bem.

Pouco depois da decolagem de Bagé começamos a encontrar nuvens baixas que dificultavam o acompanhamento dos trilhos da estrada de ferro. O Comandante Landau desistiu de manter o contato visual e subiu, passando a voar por instrumentos dentro das nuvens. Para não perder a chance de avistar o solo por uma eventual abertura, ele manteve uma altitude de somente 500 metros, que era o mínimo de segurança para livrar os picos mais altos da Serra de Piratini.

Tínhamos vencido a primeira metade da viagem, o que significava que estávamos passando sobre a parte mais alta da serra, quando ouvimos um tremendo estouro e uma forte sacudida no avião.

— Que foi isso? Perguntou o Comandante.

— Não sei, mas me pareceu que algo bateu embaixo do avião — respondi, ainda mais alarmado.

— Será que batemos com as rodas no topo de algum morro? Vou subir mais um pouco, por via das dúvidas.

E então ponderei:

— Se foi isso, devemos estar sem o trem de pouso ou, no máximo, só com um lado dele. Quer que eu avise a nossa estação de Pelotas?

— Sim, diz a eles que antes de pousar vamos fazer uma passagem baixa e pede para alguém observar se há alguma anormalidade no trem de pouso.

Quando, pelo tempo de voo, ele calculou que a terra já tinha ficado para trás, desceu, tomou contato visual e, após "ciscar" algum tempo, localizou o aeroporto. Em telegrafia avisei que já estávamos avistando o aeroporto e íamos fazer uma passagem baixa sobre ele; solicitava que nos informassem sobre o estado do trem de pouso. Demos o tempo suficiente para o operador telefonar para o aeroporto e passamos, então, sobre a estação de passageiros a uns 20 metros de altura e ficamos aguardando o resultado da observação. Pouco tempo depois, o telegrafista chamou e transmitiu a seguinte mensagem: "Gerente aeroporto informa aparência trem de pouso normal."

Ficamos mais aliviados, mas, mesmo assim, o pouso foi efetuado com o máximo de cuidado, pois era possível que ele estivesse com a aparência normal mas com alguma parte vital danificada. O pouso, entretanto, foi perfeitamente regular. Só quando descemos do avião, no estacionamento, é que tivemos uma explicação do que havia ocorrido.

O F-13 tinha, fixado em sua barriga, um gerador, destinado a carregar a bateria, que era acionado por uma hélice metálica, impulsionada pelo fluxo de ar. O estouro que ouvimos foi consequência do rompimento de uma das pás, que penetrou na barriga do avião. O trem de pouso não havia sido danificado.

O Comandante Landau ficou tão aliviado por não ter arrancado o trem de pouso no pico de um morro que me disse:

— Hoje de noite eu pago a janta e depois… vamos dormir cedo que amanhã temos um dia cheio pela frente.

Comandante por um dia

Esta é a história de meu primeiro voo como Comandante de Junkers F-13. Tendo passado pelo indispensável estágio em todas as seções das oficinas e efetuado os necessários voos transportando correio nos Junkers A-50, tive que aguardar a maioridade para requerer o exame de Piloto Mercante no DAC, o que me habilitaria para a função de comando em aviões de passageiros. No início de 1943, já de posse dessa licença, eu fui escalado para o treinamento local no F-13. Meu instrutor era o Comandante Carlos Ruhl. Fiz cerca de seis pousos e decolagens e fui considerado apto para a etapa seguinte, que consistia em voar com o Comandante Xavier Greiss, durante um período de aproximadamente seis meses, para familiarização com as rotas e condições meteorológicas do interior do Rio Grande do Sul. Depois dessa fase é que eu seria liberado para voar como Comandante. Meu instrutor, Comandante Greiss, entretanto, estava ainda ocupado com o treinamento de outro piloto, por isso eu devia aguardar algum tempo.

Foi durante esse período de espera que eu recebi o aviso de que o sr. Ruben Berta, Presidente da VARIG, queria falar comigo. Imediatamente fui à cidade e me apresentei em seu escritório. Tivemos, então, o seguinte diálogo:

— Estou com um problema: o Major Cacildo Krebs precisa viajar amanhã para São Gabriel, voltando depois de amanhã. Tenho o avião para esse voo, mas não tenho o piloto. Você se "anima" a levá-lo?

— Sem dúvida, sr. Berta; qual é o avião que o senhor quer que eu use?

Minha pronta aceitação da tarefa se baseou na suposição que o avião seria um teco-teco da Varig Aero Esporte — VAE. Qual não foi minha surpresa quando ouvi sua resposta à minha pergunta:

— O avião é "a" F-13, é claro. Já mandei preparar "a" Santa Cruz que vai ficar à disposição para esse voo amanhã e depois.

— Mas sr. Berta, eu não sou Comandante de F-13 ainda; apenas fiz uns pousos e decolagens em voo local. Só daqui a uns seis meses é que eu vou poder voar como Comandante.

— Não estou lhe perguntando o que fez ou deixou de fazer, tudo isso eu já sei. O que quero saber é se você vai ou não fazer esse voo.

— Sr. Berta, legalmente eu posso fazer o voo, pois já estou com o avião na carteira, mas é meu dever lhe prevenir que, pela Companhia, eu ainda não sou Comandante.

— Então eu estou lhe promovendo a Comandante agora, mas somente para esse voo. Quando voltar, deverá continuar no programa de treinamento normal.

— Está bem, sr. Verta, procurarei me desincumbir da missão da melhor maneira possível.

— Ótimo; mas não esqueça: é para ir e voltar sem me quebrar o avião ou machucar o "velho" Cacildo. O Fritz Hochwart será seu Mecânico e tem capacidade para resolver qualquer problema com o avião. Faça uma boa viagem.

Às 7 horas da manhã do dia seguinte, meu ilustre passageiro, Major Cacildo Krebs, já se encontrava no aeroporto, pronto para entregar sua vida nas mãos do "experiente" Comandante designado para levá-lo a São Gabriel. Decolamos às 8 em ponto e a viagem, tanto de ida como de volta, decorreu sem alterações.

Seis meses depois, tendo terminado meu treinamento de rota com o Comandante Greiss, pude voltar a usar meu distintivo onde estava escrito "Comandante".

Muitos anos mais tarde, por várias vezes, eu fui designado para transportar Presidentes da República e até o próprio papa, de volta para Roma. Não creio, entretanto, que em todos esses voos eu tenha sentido tanto o peso da responsabilidade como nesse primeiro voo de comando no Junkers F-13.

Estação de passageiros da VARIG no campo de pouso em Pelotas (RS), provavelmente um dos primeiros terminais de passageiros do país.

O Junkers F13ke "Livramento" desembarcando passageiros ao término de um voo.

V

O Comandante Greiss e seu Junkers F-13

Muitas histórias são contadas pelos pilotos mais antigos, referentes a situações que aconteceram durante o tempo em que os Junkers F-13 operaram na VARIG. É possível que algumas delas sejam, realmente, lendas ou fatos reais que foram exagerados ou modificados ao longo do tempo. A maioria, entretanto, é história verdadeira, na qual muitos de nós, ainda jovens na época, tomamos parte.

A maioria desses episódios envolve a figura hoje legendária do Comandante Franz Xavier Greiss. Não se pode falar em Junkers F-13 sem mencionar o nome do "velho" Greiss, que permaneceu, voluntariamente, nesse equipamento até sua retirada definitiva de operação, o que ocorreu por volta de 1948, quando ele decidiu que também era sua hora de se aposentar.

O tratamento carinhoso de "velho" que lhe dávamos não era relativo à avançada idade, pois não devia ter mais do que 45 anos quando o conhecemos, mas sim à nossa condição de quase garotos, com pouco mais de 20 anos. Para nós, ele voava desde a época em que Santos Dumont inventou o avião. Corria, aliás, o boato que ele tinha ensinado o Pai da Aviação a pilotar o 14 Bis…

O F-13 e o Comandante Greiss formavam como que uma só coisa, completando-se. Todos nós que voamos o F-13 e passamos pelas mãos competentes do Comandnte Greiss, que nos ensinou a arte de voar as rotas do Rio Grande do Sul com segurança, somos testemunhas de sua capacidade como piloto e de sua habilidade em se orientar pelas estradas de rodagem, trilhos da estrada de ferro, postes das linhas telefônicas, árvores e matos isolados, ranchos de sapé e até pela reação do gado nas pastagens na passagem do avião. Todos

esses recursos eram usados pelo Comandante Greiss quando voava com mau tempo, a baixa altura, a fim de cumprir seu compromisso de honra de cada dia, que consistia em entregar seus passageiros no destino sãos e salvos. Muitas vezes ele dizia a nós, seus alunos:

— Quando um passageiro embarca num avião, pagando caro por sua passagem, ele quer chegar a seu destino, e não ir parar noutro lugar ou mesmo voltar para o lugar de onde saiu.

Quando se referia à segurança de voo, ele tinha três máximas que sempre nos repetia:

— O tempo que já passou não serve para mais nada.

— Nunca deixe para cima a altura que pode precisar embaixo.

— Nunca deixe para trás a pista que pode precisar na frente.

O Comandante Greiss nunca quis abandonar os seus Junkers F-13 e Messerschmitt para voar outros equipamentos mais modernos. Quando lhe foi oferecida a oportunidade de voar o Electra 10, um moderno e veloz bimotor, ele desistiu no primeiro voo, dizendo:

— Esse avião não é para mim; com a minha maneira de voar ele vai acabar me matando. Estou muito velho para mudar agora; prefiro voltar para meu velho F-13, pois já nos conhecemos bem.

Para ilustrar como era essa "maneira" de voar de nosso saudoso Comandante Greiss, eu vou contar algumas passagens que, garanto, não são lendas, pois de algumas eu participei pessoalmente e de outras participaram colegas que são, hoje, veteranos aposentados.

Cheiro de carvão no ar

Na fase em que eu estava em instrução de rota com o Comandante Greiss, voltávamos, certa ocasião, de um voo no interior do estado e, na etapa final, de Bagé para Porto Alegre, o tempo estava bastante ruim, o que nos obrigou a abandonar o voo por contato e subir dentro das nuvens para uma altura segura. Mantendo a proa pela bússola magnética e o voo pelo velocímetro, altímero, ponteiro e Bola — o horizonte artificial era um luxo que o F-13 não possuía — prosseguimos nossa viagem.

Voávamos a uma altitude suficiente para estar a salvo das elevações e, ao mesmo tempo, adequada para nos permitir ver o solo por uma eventual abertura nas nuvens e obter, assim, orientação. Tudo que conseguíamos ver, entretanto, era muita chuva e nuvens. Eu estava preocupado com a descida pois, se os ventos não fossem os esperados, corríamos o risco de descer cedo demais, antes de ter passado a região com morros. Pelo tempo decorrido, entretanto, já devíamos estar nos aproximando de Porto Alegre e eu notei que o Comandante Greiss estava inquieto. De repente, ele esboçou um sorriso e, ao mesmo tempo que fazia um gesto com a mão, ele berrava (sim, porque na nacele aberta do F-13 e com um capacete de couro na cabeça, se um não berrasse o outro não escutava):

— Pode iniciar a descida que nós já ultrapassamos a serra; estamos sobre o Arroio dos Ratos, próximo do Rio Jacuí.

Como bom aluno eu obedeci, iniciando a descida, mas não muito à vontade, pois eu não tinha uma explicação plausível para a certeza do Comandante Greiss sobre nossa presente posição; ele não poderia ter avistado o chão dentro daquela formação de nuvens e chuva. Prosseguimos, entretanto, a descida e, pouco depois, tomávamos contato na região plana do Rio Jacuí. Seguimos seu curso, chegamos a Porto Alegre onde pousamos sem novidade.

Logo depois de termos estacionado o avião, cortado o motor e desembarcado os passageiros, nós saltamos da nacele para cima da asa e desta, usando a roda do trem de pouso como degrau, pulamos para o chão. Enquanto nos dirigíamos para o despacho, não conseguindo conter mais minha curiosidade, eu perguntei:

— Comandante Greiss, eu estou ansioso por saber como o senhor identificou, com certeza, nossa posição sobre Arroio dos Ratos naquelas condições de tempo?

Ele soltou uma gostosa gargalhada e me respondeu:

— Meu amigo, você sabe que um piloto precisa ter certas qualidades e uma delas é um bom olfato. Naquele momento que eu lhe disse que podia iniciar a descida, eu estava sentindo o cheiro característico de carvão. Ora, naquela área, esse cheiro só podia vir das minas de carvão de Arroio dos Ratos ou então de Butiá, que fica próxima. De qualquer maneira, isso indicava que já havíamos passado a região da serra, como você pôde constatar depois que tomamos contato sobre o Rio Jacuí.

Eu sei que essa história de navegação pelo olfato, na era do VOR e da Navegação Inercial, pode até me comprometer com os caros leitores; por isso, repito: acreditem se quiserem… mas que aconteceu, aconteceu.

Quando as vacas podem ajudar

Voávamos, certa vez, de Uruguaiana para Santana do Livramento, no topo de uma camada de nuvens que obstruía a visão do solo. Mantínhamos nossa proa pela bússola, corrigindo um suposto vento de través. Como Livramento estava com a visibilidade reduzida por bruma seca, era importante que ficássemos rigorosamente na rota, para evitar dificuldades em localizar o campo de pouso na chegada.

Se a direção ou intensidade do vento não fosse a que estava sendo usada para corrigir a deriva, a essa altura já poderíamos estar bastante fora da rota.

Para eliminar essa dúvida, o Comandnate Greiss decidiu que íamos descer para tomar contato visual com o solo. Pelas referências que encontrássemos, poderíamos saber se estávamos ou não na rota certa.

O que eu vi, ao furar a camada de nuvens, não me ajudou em nada: era um campo aberto, uma enorme pastagem e tudo parecia igual. Qual não foi minha surpresa quando o Comandante Greiss falou:

— Ótimo, estamos na rota, pode subir novamente.

Naquela época, não havia ainda esta expressão, mas fiquei mesmo "encucado" com aquela história; como é que ele podia saber, tão rapidamente, que estávamos na rota, se não havia nenhuma referência identificável na região com a qual tomamos contato? Devido à dificuldade de comunicação no F-13, mais uma vez resolvi aguardar até o pouso para satisfazer minha curiosidade.

Com o motor parado, depois de estacionar o avião, já se podia conversar, eu fui logo perguntando:

— Comandante Greiss, como é que o senhor chegou à conclusão, com tanta certeza e tão rapidamente, de que estávamos na rota quando tomamos contato no meio da viagem?

— Para sobreviver nessa profissão, "seu" Pinto, temos que nos acostumar a prestar atenção aos mínimos detalhes; por exemplo: o que você viu no momento em que furamos a camada de nuvens?

— O que eu vi foi uma enorme extensão de campo, uma pastagem que ia até onde a vista alcançava, mas não vi coisa alguma que pudesse servir de referência para se concluir que estávamos ou não na rota. Era tudo igual.

— Nesse campo que você viu, não observou se havia gado pastando?

— Sim, havia muito gado, mas isso não servia como uma boa referência, pois se estivéssemos noutro local, fora da rota, muito provavelmente também avistaríamos gado pastando.

— Agora mais uma pergunta: você, por acaso, observou se o gado continuou tranquilamente pastando quando nós passamos sobre ele em voo rasante?

— Sim, observei que alguns levantaram a cabeça, como se quisessem ver o avião, mas logo continuaram a pastar como se nada estivesse acontecendo.

— Exatamente. Eles já se acostumaram com a passagem do avião. Se estivéssemos noutro local, afastado da rota normal, o gado se assustaria e começaria a correr para todos os lados, já antes de o avião passar sobre ele.

E foi assim que aprendi a utilizar mais um recurso de navegação que não é encontrado em nenhum livro, mas que podia ser patenteado com a sigla SNV — Sistema de Navegação Vacum (ou "Vacum Navigation System" para exportação)…

No centro da tempestade

O domínio do Comandante Greiss sobre o avião era fabuloso e sua confiança no Junkers F-13, ilimitada, como veremos no episódio que vou descrever.

Voávamos de Porto Alegre para Pelotas quando, na altura do Rio Camaquã, nos defrontamos com uma violenta frente fria. Seu aspecto tenebroso era de fazer tremer qualquer piloto metido a valente. Tenho certeza de que essa mesma formação, aparecendo no radar de um moderno jato da atualidade, induziria o piloto a voltar ou procurar uma rota mais favorável. Mas o Comandante Greiss não dispunha nem de radar nem de recursos para contornar esse terrível obstáculo e retornar ao ponto de partida não fazia parte de seu planos.

O que tínhamos à nossa frente era uma espécie de paredão escuro que se estendia de horizonte a horizonte, com chuva pesada e raios quase contínuos. Junto ao solo, antecipando-se ao corpo principal da frente, avançava um rolo de nuvens negras, revoltas, como que alertando para a severidade do fenômeno.

Eu aguardava, já ansioso, as instruções do Comandante Greiss para voltarmos. Em vez disso, ele disse:

— Vamos penetrar perpendicularmente à parede de chuva e por cima desse rolo de nuvens. Prepara-te que o "bicho" vai corcovear pra valer.

E assim fizemos; lutamos para manter o ponteiro e a bola do indicador de curvas o mais próximo do centro que era possível, penetramos resolutamente na massa revolta de nuvens e chuva. A turbulência pesada jogava o F-13 violentamente em todas as direções e, sob a ação de poderosas correntes ascendentes e descendentes, ele ganhava e perdia altura em proporções assustadoras, subindo às vezes mais de 1.000 metros para, logo depois, ser projetado para baixo, chegando, por vezes, a se aproximar perigosamente do solo.

A turbulência severa, o ruído da chuva e do granizo contra o avião e os raios estourando ao nosso redor compunham o cenário de um quadro perfeito da natureza em fúria, no qual nós, como nosso minúsculo F-13, fazíamos o papel de um Don Quixote arrogante tentando vencer os poderosos moinhos de vento da tempestade. E estávamos conseguindo, pois a claridade aumentando e a turbulência tornando-se gradativamente mais moderada eram um sinal de que estávamos saindo do âmago da tormenta.

Felizmente nosso motor Jumo L-5 não nos deixou na mão, continuou a funcionar a despeito das enormes golfadas de água que ingeria.

Mesmo tendo já ultrapassado a área mais severa da formação frontal, ainda sofríamos uma turbulência que dificultava o controle do avião; mas era hora de descer e recuperar o contato com o solo, pois pelo tempo de voo já devíamos estar nos aproximando de Pelotas.

Preocupados com os morros a oeste da cidade e não sabendo se estávamos ou não na rota, mudamos a proa mais para o lado da Lagoa dos Patos e iniciamos a descida, ainda sob chuva forte. Esta continuou a nos dificultar a visão do solo, depois que conseguimos estabelecer um precário contato visual com ele. Ainda assim, numa incrível demonstração de perícia e senso de orientação, o Comandante Greiss conseguiu localizar o aeroporto de Pelotas e pousar, estando toda a área ainda sob chuva e ventos fortes. Depois do pouso, tivemos que aguardar na pista que alguns homens chegassem para segurar nas extremidades das asas,

a fim de podermos taxiar o avião até o local de estacionamento, tão fortes eram as rajadas de vento.

Depois de conseguir levar a cabo a difícil tarefa de pôr o avião no chão inteiro, com os passageiros sãos e salvos, qualquer outro piloto diria: "Por hoje chega, vamos amarrar o avião e pernoitar por aqui mesmo; amanhã o tempo deverá estar melhor." Mas não o Comandante Greiss; sua missão ainda não estava cumprida — precisava levar os passageiros até seus destinos previstos. Mandou abastecer o avião, embarcar os passageiros e novamente decolamos para enfrentar as mesmas condições que tivemos na chegada. Felizmente, ao longo da rota, o tempo foi melhorando gradativamente e nosso destino, Bagé, já se encontrava com boas condições de tempo.

Nisso tudo, o que ainda hoje me deixa perplexo era a coragem dos passageiros, que enfrentavam essas situações de evidente perigo e tremendo desconforto, para, logo depois, concordar em embarcar novamente, sem saber o que os esperava pela frente. Esses eram os verdadeiros pioneiros heroicos daquela época, aos quais rendo minha homenagem.

Ajuste de altímetro

Neste episódio tomou parte o Comandante Waldemar Carta, recém-saído da Força Aérea, que estava em treinamento no F-13 com o Comandante Greiss. Voavam no topo de uma camada de nevoeiro que cobria toda a rota de Porto Alegre e Pelotas. Abaixo dela, tanto o teto como a visibilidade eram praticamente zero. Não encontrando abertura alguma na camada de nevoeiro que lhe permitisse vislumbrar uma referência para orientação, o Comandante Greiss decidiu que era hora de descer e tomar contato visual.

O Comandante Carta não era um piloto inexperiente, tendo já acumulado bastantes horas de voo na FAB; para ele, esse procedimento de tomar contato em rota com a visibilidade reduzida a quase zero pelo nevoeiro era uma operação por demais arriscada. Como medida de precaução, sem que o "velho" visse, ele modificou a ajustagem do altímetro para indicar uma altitude 100 metros mais baixa. Quando, durante a descida, já dentro da camada de nevoeiro, o altímetro indicou 100 metros e o solo não foi avistado (porque o avião, na realidade, estava a 200 metros), Carta fez menção de subir novamente. O Comandante Greiss discordou e, apontando o altímetro, disse:

— Esse altímetro está *kaputt*, continua a descer até ver o solo.

E assim Carta teve que continuar a descida. Quando o altímetro já indicava quase 100 metros abaixo de zero, começou a escurecer embaixo do avião e um campo plantado acabou aparecendo. Com o nevoeiro reduzindo a visibilidade para quase zero, prosseguiram para Pelotas em voo rasante, pulando por cima de árvores, cercas e vacas, até encontrar o aeroporto e pousar.

Depois que cortaram o motor no estacionamento, o "velho", que era esperto como uma raposa, virou-se para Carta e, com um leve sorriso no rosto, falou:

— Comandante Carta, da próxima vez que ajustar o altímetro para o pouso não se esqueça de tirar somente a altitude do aeroporto…

Teto e visibilidade zero em Livramento

O episódio que passo a descrever mostra o quanto o Comandante Greiss conhecia as referências naturais das rotas e as aproximações para os campos de pouso do interior do Rio Grande do Sul.

Decoláramos de Bagé com destino a Santana do Livramento. O boletim meteorológico desse local, recebido antes da decolagem, informava que havia um teto de 200 metros sobre a cidade, mas o campo de pouso estava fechado por forte nevoeiro. Isso era fácil de entender, pois nessa localidade o aeroporto ficava situado num terreno mais elevado do que a cidade. A camada de stratus que a encobria, estava colada ao solo na região do aeroporto.

De Bagé até o sobrevoo da cidade de Livramento, a viagem decorreu sem novidades. Voávamos por contato, seguindo as referências já conhecidas ao longo da rota. Uma dessas referências consistia em dois bosques de eucaliptos, um comprido e o outro mais curto, como que representando o traço e ponto da letra "N" no alfabeto Morse. A rota Bagé–Livramento passava exatamente entre os dois bosques, uma ótima referência de navegação nos dias de mau tempo.

O teto de 200 metros ao longo da rota era mais do que suficiente para mantermos o contato visual com o solo, pois, segundo a teoria do Comandante Greiss, só não dava para voar visual com um teto inferior a três metros, que era a altura da cabine do F-13…

Apesar de continuarem as condições de nevoeiro em nosso destino, o "velho" permanecia despreocupado, comendo uma perna de galinha que havia trazido de casa. Eu, porém, estava cada vez mais preocupado e a certa altura não me contive e sugeri:

— Vamos pedir um boletim de tempo de Dom Pedrito e São Gabriel?

— Pode pedir, se quiser — respondeu ele —, mas não vamos precisar; você hoje vai aprender como se pousa em Livramento em condições de nevoeiro.

Eu continuei a pilotar o avião enquanto ele saboreava seu lanche sem o menor sinal de preocupação. Ao sobrevoar a cidade, ele assumiu os controles e dirigiu o avião para cima da estrada que vai da cidade para o aeroporto. À medida que o terreno subia, ficávamos mais colados na estrada e com menos visibilidade para a frente, sendo está já restringida pelo enorme motor no nariz do avião. Continuando a poucos metros de altura, seguindo com dificuldade a estrada, começamos a sobrevoar os marcos da fronteira Brasil–Uruguai. O terceiro marco que avistamos era fácil de identificar, pois ficava ao lado de um

armazém onde costumávamos fazer compras. Quando passávamos exatamente sobre ele, o Comandante Greiss virou a proa do avião para a esquerda com o pé, pois não queria se arriscar a inclinar as asas na altura em que voávamos; ao mesmo tempo em que atingiu a proa desejada, ele reduziu completamente a potência do motor. Segundos depois, o F-13 tocava suavemente o solo; os freios foram aplicados e o avião parou. A visibilidade era tão ruim que levei algum tempo para identificar o terreno; podem imaginar onde estávamos parados? Por incrível que possa parecer, nós estávamos exatamente no meio do campo de pouso de Livramento!

Eu, que durante a aproximação já tinha perdido o senso de orientação, fiquei atônito. Isso não era possível, eu não conseguia acreditar no que estava vendo. Aos poucos a estupefação foi cedendo lugar ao entusiasmo e eu, não me contendo, bati nas costas do "velho" e falei:

— Meus parabéns, "seu" Greiss, se tivessem me contado desse seu pouso, eu não teria acreditado; só mesmo tendo visto é que dá para crer. Agora o senhor desculpe, mas eu vou lhe confessar uma coisa: o senhor pode ter me ensinado a fazer esse pouso, e eu posso até ter aprendido, mas não tenho a menor intenção de fazer outra vez essa operação, a não ser que o senhor esteja a bordo.

E assim o Comandante Greiss demonstrou mais uma vez que para ele e o F-13 juntos, o impossível pode acontecer.

Um dia repleto de aventuras

Os voos "da fronteira" saíam de Porto Alegre às segundas-feiras e se prolongavam até Uruguaiana, escalando as cidades de Pelotas, Bagé e Santana do Livramento. No dia seguinte, o avião decolava dessa localidade e, escalando Livramento e Bagé, pernoitava em Pelotas. No dia subsequente, voltava somente até Livramento, onde o pernoite da tripulação era no Hotel Cassino de Rivera, do outro lado da fronteira. E assim ficávamos fazendo "a fronteira" até o sábado, quando, então, o voo prosseguia de Pelotas até Porto Alegre. Às vezes, acontecia, entretanto, que o trecho final era efetuado por um avião maior que levava também nossos passageiros e nos deixava em Pelotas até a segunda-feira seguinte, quando reiniciávamos mais uma semana na fronteira. Foi numa dessas ocasiões em que fazíamos uma "dobradinha" que o episódio que se segue aconteceu.

Eu já estava quase no fim da fase de instrução em linha no Junkers F-13 com o Comandante Greiss. Voávamos o trecho de Bagé para Livramento a baixa altura para manter contato visual nas condições de nuvens baixas existentes ao longo da rota. O voo, entretanto, decorria tranquilo e o Comandante Greiss resolveu se acomodar melhor no banquinho da direita e tirar uma justa "soneca".

Já devíamos estar passando nas proximidades do Morro do Chapéu, uma das referências de rota que nos dizia estarmos a uns 20 minutos de nosso destino.

Os campos estavam molhados por chuva recente e, no momento, sobrevoávamos um pantanal a baixa altura. Nesse preciso instante, nosso motor parou de funcionar. O Comandante Greiss acordou com um sobressalto e sua primeira reação foi tirar rapidamente os óculos Ray Ban *e ainda guardá-los no estojo*. Eu, envolvido com a pilotagem, mal tive tempo de arrancar meus óculos do rosto e deixá-los cair no chão. Pousar num pantanal com trem fixo significava uma capotagem certa, e os óculos podiam machucar os olhos. Usando a velocidade e a inércia que ainda restavam ao avião, eu consegui "espichar" o planeio ao máximo e acabei pousando nos primeiros metros de terra firme, às margens do pântano. Por um triz não tivemos um acidente sério.

O avião estava lotado e nossos cinco passageiros demandavam uma explicação do que tinha acabado de acontecer. Afinal, passar, de um momento para outro, de um cômodo voo para uma posição parada no meio de uma pastagem não podia ser normal. Acontece que nós também estávamos atônitos com a situação, sem ter a menor ideia da razão para o motor ter parado tão subitamente. Teríamos que investigar e, se possível, consertar o motor no local. Para isso eu tinha trabalhado nas oficinas quase um ano.

Uma caminhonete da fazenda onde pousamos apareceu no local e nela alojamos quatro dos cinco passageiros que, posteriormente, foram levados nessa condução para Livramento. O quinto passageiro negou-se a nos abandonar. Era o engenheiro que estava dirigindo a construção da ponte sobre o Rio Uruguai, unindo o Brasil à Argentina.

— Eu fico com vocês para ajudar. E se decidirem decolar daqui eu vou junto.

Tentamos dissuadi-lo, usando todos os argumentos possíveis, mas não conseguimos. Ele estava, mesmo, decidido a ficar e acabou nos ajudando bastante.

Começamos a trabalhar no motor e logo encontramos a razão da "pane": um parafuso que fixava o comando de válvulas havia afrouxado e se deslocara, fazendo com que as válvulas de admissão e de escape permanecessem fechadas. Recolocamos o eixo no lugar, apertamos bem o parafuso e, em pouco tempo, o motor voltava a funcionar perfeitamente.

O próximo passo, agora, era encontrar um local que fosse adequado para nossa decolagem. Consegui um cavalo na fazenda e saí à procura de uma área suficientemente extensa, limpa e plana, onde pudéssemos efetuar uma decolagem com segurança. Logo verifiquei que teria de abrir mão dessas características ideais, uma vez que o terreno predominante era formado por colinas e ondulações acentuadas. Finalmente optei por uma encosta de colina que terminava num riacho escondido em mato denso. A extensão, embora não fosse a ideal, era compensada pela inclinação acentuada.

Regressei ao local em que o avião se encontrava, já cansado da cavalgada, e descrevi ao Comandante Greiss as características da "pista" que havia escolhido para decolar, quando vimos um "peão" da fazenda chegando com um objeto

pesado nas mãos. Para nossa surpresa, verificamos tratar-se da sapata que fazia parte da bequilha de nosso avião (os F-13 não tinham roda na cauda). Ela havia sido arrancada no pouso, ao bater num montículo de formigueiro, abundante no local. Depois de um exame, decidimos que não era possível consertá-la. Teríamos que taxiar arrastando o que restava no chão.

Mais uma vez tentamos dissuadir nosso passageiro de nos acompanhar na tentativa de decolagem, alertando-o para o perigo. Nenhum argumento serviu e ele acabou entrando na cabine de passageiros, pronto para o que desse e viesse.

O táxi até o local selecionado para a decolagem foi dificultado não só pela falta da sapata da bequilha que, enterrando no chão dificultava a execução das curvas (às vezes era necessário acelerar, levantar a cauda e usar o leme para virar o avião), mas também porque o avião não conseguia vencer as colinas mais íngremes, sendo necessário seguir uma trajetória em forma de "S", quase acompanhando imaginárias linhas de cota das mesmas.

Finalmente alcançamos o local escolhido; como já descrevi, era uma baixada longa, razoavelmente plana, que terminava numa espécie de ravina onde corria um riacho. O Comandante Greiss avaliou o terreno e concordou que era adequado para uma decolagem com o avião leve como estava. Para essa decolagem, Greiss ocupava o assento de comando da esquerda. Alinhou o avião, acelerou o motor a pleno e iniciamos a decolagem. A aceleração no terreno em declive foi rápida e muito cedo atingimos a velocidade de decolagem. Foi nesse instante preciso, quando as rodas deixavam o solo, que nosso motor parou pela segunda vez no mesmo dia. O avião voltou para o chão, e o esforço do Comandante Greiss para tentar pará-lo antes de atingir o mato, que se aproximava rapidamente, foi dramático. Os freios mecânicos pouco eficientes e o terreno inclinado não ajudavam nada. Notei, entretanto, que ele mantinha o manche todo puxado para trás, numa tentativa muito inteligente de forçar o "toco" que restava da bequilha contra o chão, para ajudar a segurar o avião. Assim mesmo, ainda tínhamos muita velocidade ao chegarmos às proximidades do mato. Nesse momento, o "velho" levou o manche todo à frente (para aliviar o peso sobre a bequilha) e comandou o leme de direção a fundo para a esquerda. O resultado foi um violento "cavalo de pau", no qual o avião, rodopiando com a asa direita arrastando no chão, deu umas duas ou três voltas no mesmo lugar. O mato estava do nosso lado, mas nós estávamos parados e inteiros. Nosso passageiro abriu a janelinha da cabine e falou:

— O que foi que aconteceu? Será que vocês não apertaram aquele parafuso direito?

Não chegamos a responder, porque, nesse momento, eu olhei para a frente e gritei:

— Ei! Olha a hélice… O motor está funcionando!

E estava mesmo! A hélice girava na característica marcha lenta dos L-5: tac tac tac tac… tac tac tac tac… Não era possível, o que estávamos vendo.

— Mas esse motor parou na decolagem, não parou? Perguntou o Comandante Greiss já em tom duvidoso.

— É claro que parou, não tenho a menor dúvida, respondi eu.

Aceleramos o motor, testamos a plena potência e o L-5 continuava a funcionar "redondo".

O Comandante Greiss coçou o queixo, pensativo (sempre coçava o queixo quando pensava) e falou:

— Deve ter sido uma bolha de ar que se formou nas passagens de combustível de um tanque para outro, em consequência da inclinação das asas de um lado para outro durante o táxi nessas colinas. Vamos taxiar de volta lá para cima e, se o motor se comportar, decolamos outra vez.

Com um senso de humor inoportuno, eu pensei com meus botões: "Decolar *outra vez*, não; aquilo não valeu como decolagem?"

Voltamos para o ponto de decolagem, taxiando em "S" para vencer a inclinação da colina, e, mais uma vez, testamos o motor com potência plena. Nessa hora lembrei-me de nosso solitário passageiro; abri a janelinha e falei:

— Vamos decolar novamente. Não acha que já deu chances demais ao azar? Se quiser pode desistir.

— Que nada — respondeu ele — hoje é meu dia de sorte e por nada neste mundo vou perder a oportunidade de participar desta aventura. Enquanto vocês estiverem tentando, eu estou com vocês.

A decolagem, dessa vez, decorreu sem novidades, a não ser pela tensão predominante na cabine. Quando o avião passou sobre a ravina e avistamos a pastagem verdejante à nossa frente, começamos a respirar aliviados. Mas, como dizem que alegria de pobre tem curta duração, a nossa também durou até o motor começar novamente a pipocar e a perder potência. Dessa vez, entretanto, ele não conseguiu nos botar de volta no chão; acionando vigorosamente a bomba manual de gasolina, conseguimos recuperar a potência e, nos restantes 15 minutos de voo que levamos até pousar em Livramento, ele não deu mais alteração. A teoria das bolhas de ar do Comandante Greiss era, provavelmente, a melhor explicação para as duas perdas de potência que experimentamos nesse dia de aventura.

A importância de uma ceifadeira

Com sua experiência de muitos anos voando por contato nas rotas do Rio Grande do Sul, o Comandante Greiss conhecia tudo que pudesse servir de referência para orientação nos voos com mau tempo. No verão, quando o tempo em geral era bom, ele voava baixo para memorizar essas referências; quando o inverno chegava, com as chuvas e os tetos baixos, elas seriam vitais para identificar a rota e garantir um pouso seguro no destino. Essas referências podiam ser linhas telefônicas ou telegráficas, estradas de ferro ou de rodagem,

árvores isoladas ou um bosque, casas, pontes e até o comportamento do gado na passagem do avião.

Quando ainda me encontrava em instrução de rota no Junkers F-13, antes de decolar de Uruguaiana para Quaraí, Greiss me fez um desenho da rota, assinalando seus principais pontos de referência. Num determinado trecho, tinha que seguir do lado direito de uma estrada até encontrar uma velha ceifadeira abandonada. Ao encontrá-la, tinha que tomar a proa 140° que levava diretamente ao campo de pouso de Quaraí.

Decolei levando junto com o mapa rodoviário da Esso o papel com as referências. Encontrei a estrada prevista e mantive-a à esquerda do avião; agora era só aguardar o aparecimento da ceifadeira. Quando a estrada nos abandonou, virando para a direita, eu concluí que tinha passado pela ceifadeira sem ver. O Comandante Greiss, na direita, também não a havia visto passar. Como a visibilidade estava reduzida por causa da chuva, a ceifadeira era um ponto vital para a mudança de proa a fim de poder sair nas proximidades de Quaraí. Por isso resolvi voltar, localizar novamente a estrada e tratar de achar a maldita ceifadeira. Mas por mais que tentássemos, não conseguimos localizá-la; tínhamos que admitir que estávamos perdidos. O único jeito, agora, era tomar o rumo sul e aguardar o aparecimento do Rio Quaraí. Depois de voar algum tempo, chegamos ao rio e, calculando que devíamos estar à direita da cidade, seguimos o rio na direção suleste. Como, depois de um tempo razoável, Quaraí não aparecia, resolvemos voltar a tentar na direção oposta. Finalmente a cidade apareceu e, logo em seguida, o pequeno campo de pouso, onde aterrissamos aliviados.

Durante o clássico cafezinho de depois do pouso, o despachante me perguntou por que tínhamos gasto tanto tempo entre Uruguaiana e Quaraí. Ventos fortes de frente, respondi sem titubear e tratei de mudar de assunto.

Duas semanas depois, estávamos novamente fazendo a mesma rota. Eu ainda estava "encucado" com minha falha de não ter conseguido localizar aquela miserável ceifadeira. Dessa vez, com dia de sol, eu seguia religiosamente a estrada a baixa altura, procurando por ela. Achamos o local, mas em vez da ceifadeira encontramos somente uma mancha no chão. Tinham removido a coisa!

Apesar de termos perdido uma importante referência de nossa rota, eu me sentia aliviado, sabendo que nossa desorientação, no voo anterior, não tinha sido por minha culpa.

Procurei avisar os outros pilotos dessa alteração, para evitar que lhes acontecesse a mesma coisa. Se nessa época já tivessem inventado o NOTAM[1] a seguinte informação teria sido publicada:

"Aviso aos navegantes: a ceifadeira que balizava o ponto de mudança de proa na rota Uruguaiana–Quaraí foi desativada por tempo indeterminado."

[1]Notícias aos aeronavegantes. Do inglês: NOtice To AirMen.

VI

A trasição para o "Aceguá"

Na época em que eu comecei a voar, a VARIG tinha a seguinte norma para a promoção dos novos pilotos: o primeiro ano de comando era considerado de experiência e o salário era a metade do normal. Durante esse período, o piloto só podia voar os Junkers A-50 e F-13, o trimotor Fiat e o bimotor Dragon Rapide. A promoção para o Messerschmitt "Aceguá" só era possível após completar esse ano de experiência. Aí então o salário dobrava e, havendo vaga, o piloto iniciava sua instrução para o comando nesse equipamento.

Foi nessa fase de minha carreira que eu voltei a voar com meu velho mestre, o Comandante Franz Xavier Greiss, agora como meu instrutor de rota no velho, mas sempre preferido, Messerschmitt "Aceguá".

Alguns acontecimentos dignos de serem lembrados tiveram lugar nesse período, os quais eu passo a relatar a seguir, neste capítulo.

Enfrentando o mau tempo na linha da fronteira

O "Aceguá" tinha acabado de sair de uma revisão geral; a fuselagem e as asas foram pintadas de cor de alumínio e a carenagem do motor de um preto reluzente. Seu aspecto era o de um avião novo, recém-saído da linha de montagem da fábrica. Era o primeiro voo que faria após a revisão e este era, também, meu primeiro voo de instrução em rota nele.

Ao me dirigir para o avião, no início do voo, em Porto Alegre, encontrei o Comandante Greiss conversando com o sr. Boetcher, inspetor de manutenção. Como falavam em alemão, eu não fiquei sabendo qual era o assunto. Subi no avião

e me dirigi para a cabine de comando, que era fechada por painéis de "plexiglass". Um pouco depois chegava o Comandante Greiss que me falou:

— Você ouviu o que o sr. Boetcher estava me dizendo?

— Sim, ouvi, mas não entendi nada.

— Ah, esqueci que você não fala alemão. Ele me dizia que este avião só está bonito por fora, porque no interior suas asas estão podres, com a estrutura comida pela corrosão. Recomendou que tivéssemos muito cuidado.

— Que azar! Logo agora que chegou minha vez de voar este avião eles descobrem que ele está podre.

— Não te preocupe com isso, o "Aceguá" é muito mais forte do que eles pensam.

Nosso destino, nessa viagem, era Santana do Livramento, com escala em Bagé. As condições de tempo nessas duas localidades estavam longe de ser encorajadoras: havia condições de chuva com trovoadas, teto e visibilidade reduzidos em todo o sul do estado. Em Porto Alegre também chovia bastante, e os passageiros tiveram que ser embarcados sob a proteção de guarda-chuvas. Na cabine de comando, onde já estávamos alojados, "chovia mais do que do lado de fora", como se costumava dizer, pois a vedação dos diversos painéis de plexiglass não era perfeita.

Com o sinal do mecânico de terra, acionamos o velho motor BMW e, logo após, iniciamos o táxi para a cabeceira da pista 13 que, na época, ainda era de terra batida. Como não dispúnhamos de limpador de para-brisas, tivemos que deixar abertas as janelas laterais, a fim de podermos ver melhor o lado de fora. Com isso já iniciávamos a viagem completamente ensopados.

No assento da esquerda, efetuei a decolagem e, logo depois, iniciei uma curva, mantendo o avião abaixo de 100 metros para não perder o contato visual com o solo. Para evitar o sobrevoo a pouca altura da extensão maior de água, preferimos cruzar o Rio Guaíba um pouco à direita da rota, sobre as diversas ilhas. Do outro lado do rio, procuramos as referências visuais da rota, já nossas conhecidas, tais como um segmento de estrada no início, uma linha telefônica mais adiante, um morro que devia ficar à esquerda, logo depois uma plantação de arroz e assim por diante até avistarmos Bagé. À medida que progredíamos a 150 km/h, entretanto, o teto cada vez mais baixo e a chuva que se intensificava dificultavam não só o reconhecimento das referências no solo como o próprio voo a baixa altura, principalmente agora que nos aproximávamos da Serra de Encruzilhada. Estava na hora de tomarmos uma decisão drástica: voltar ou subir imediatamente. As condições reinantes e a configuração do terreno resolveram o dilema, pois surgiu à nossa frente um morro um pouco mais alto que nos forçou a subir e penetrar nas nuvens em voo "cego". Voltar agora seria muito arriscado, pois implicava termos que descer novamente e procurar recuperar o contato visual com o solo em condições desfavoráveis de teto, visibilidade e terreno.

Optamos por alcançar uma altura de segurança que nos pusesse a salvo da serra mas que, ao mesmo tempo, nos permitisse vislumbrar o terreno por alguma eventual abertura nas nuvens. Além disso, subindo muito havia a possibilidade de acumular gelo nas asas, para o que não tínhamos recursos de degelo no avião. Prosseguindo em nossa viagem, procurando manter uma altitude entre 700 e 1.000 metros; só iríamos ver terra novamente nas proximidades de Bagé.

Guiados somente por instrumentos primários, como bússola, velocímetro, altímetro, ponteiro e bola, continuamos nosso voo corrigindo um vento que estimávamos soprar do setor oeste. Apesar de não ser fácil controlar o avião por instrumentos tão precários e em condições adversas de chuva e turbulência, sempre era muito menos exaustivo do que aquele voo rasante ao solo, saltando obstáculos, que há pouco fôramos forçados a abandonar.

Como "alegria de pobre dura pouco", a nossa acabou quando a turbulência e a chuva começaram a ficar mais fortes e o Comandante Greiss disse:

— Acho que estamos nos aproximando da área mais ativa da frente; vamos aquecer bem o carburador e ficar preparados para o que der e vier.

Não tivemos que esperar muito tempo, pois logo a seguir entramos naquele inferno dantesco de chuva pesada, granizo, turbulência e raios que caracterizam o interior de um cúmulo-nimbo. Nosso velho "Aceguá" era jogado de um lado para o outro, para cima e para baixo, como se fosse uma simples folha de papel. O motor, provavelmente em consequência da chuva intensa, começou a falhar e a vibrar no berço. Na cabine de comando, tentávamos, a quatro mãos e pés, manter, dentro de limites razoáveis, as excursões do ponteiro e da bola; a velocidade e a altura sofriam enormes variações e logo desistimos de tentar controlá-las.

Foi nessa hora imprópria que eu me lembrei da conversa do Comandante Greiss com o sr. Boetcher antes do embarque: "Esse avião está com as asas podres por corrosão, tenham cuidado…" Agora era tarde demais para exercer esse cuidado; devíamos ter feito meia volta antes de entrar nessa "pauleira". Logo lembrei, entretanto, que o Comandante Greiss me tinha dito: "Não te preocupe, este avião é muito mais forte do que eles pensam…" Mas o medo é pessimista e eu estava certo de que as asas do "Aceguá" não aguentariam por muito tempo essa sessão de tortura a que estavam sendo submetidas. Entretanto, por incrível que pudesse me parecer na ocasião, nossas asas continuaram firmemente presas à fuselagem. O "velho", mais uma vez, estava certo: esse avião era muito mais forte do que qualquer um poderia pensar.

Aos poucos, a turbulência e a chuva foram amainando e logo saímos da área tempestuosa, embora continuássemos com chuva e dentro das nuvens. Fiz contato telegráfico com Bagé e obtive o seguinte boletim de tempo: "Vento 270º/20 km/h, rajadas a 30, teto estimado a 80 metros e visibilidade 800 metros; chuva forte contínua com trovoadas." O Comandante Greiss falou:

— Não está muito ruim.

Puxou seu relógio de bolso (mais conhecido como o "cebolão" do Greiss) e continuou:

— Já devemos ter passado a Serra de Caçapava, vamos tratar de descer para tomar contato, antes que fiquemos muito próximos dos morros de Bagé; não se esquece de ajustar o altímetro.

O ajuste de altímetro consistia em subtrair, da altitude indicada, a elevação do aeroporto de destino, não havendo, então, o ajuste pela pressão barométrica. Assim, ao pousarmos em Bagé, nosso altímetro indicaria zero, desde que a pressão fosse a mesma que no aeroporto de partida, o que raramente acontecia, principalmente com as presentes condições meteorológicas.

Seguindo as ordens de meu instrutor, eu iniciei a descida, confiando que, realmente, já tínhamos passado a serra. Mesmo assim, abaixo de 500 metros eu mantive um "olho bobo" para fora, na esperança de poder reagir a tempo no caso de "seu" Greiss estar enganado. Com a descida começamos a encontrar ar mais quente, o que fez com que fosse necessário acionar a alavanca com catraca sob o painel para estender o radiador e esfriar mais a água de refrigeração do motor. Estava, também, na hora de levantar o painel central do para-brisa e acionar a chapa defletora, para podermos ver à frente ao tomar contato com a chuva. Para aumentar o campo visual, era, também, necessário baixar os vidros das janelas laterais, cuja consequência imediata eram a invasão da cabine pela chuva e nossas roupas ficarem totalmente encharcadas.

Estávamos agora cruzando 200 metros numa descida lenta e o panorama continuava o mesmo: nuvens, chuva e turbulência. Cem metros agora e nada de se avistar o solo. Olhei para o Comandante Greiss e apontei o altímetro; ele entendeu minha indecisão e falou:

— Continua descendo até tomar contato; temos que descer aqui, pois mais próximo de Bagé podemos encontrar alguns morros. Reduz a velocidade para 120 km/h e mantém uma razão de descida de 1H a 2 m/s no máximo; eu aviso quando avistar o solo.

Quando a indicação do altímetro se aproximou de zero eu, instintivamente, fui aumentando a potência e reduzindo a razão de descida. O "velho", com sua mão sobre a minha, reduziu novamente o acelerador e empurrou suavemente o manche para a frente, ao mesmo tempo que repetia:

— Continua descendo até ver o chão!

Finalmente começou a escurecer embaixo do avião e, quando o altímetro indicava 30 metros abaixo de zero, furamos a camada de nuvens e avistamos o solo, voando a uma altura estimada de uns 50 metros sobre uma área plana. A diferença na indicação do altímetro fora causada pela mudança da pressão atmosférica entre Porto Alegre e Bagé.

E agora, onde estávamos? Havíamos passado Bagé ou ainda não? Estaríamos na rota ou fora dela, para a direita ou para a esquerda? Com a visibilidade reduzida pela chuva era impossível saber. Teríamos que continuar mantendo a proa até encontrar uma referência conhecida e, assim, obter uma orientação. Depois

de algum tempo passamos sobre uma estrada de ferro; imediatamente iniciei uma curva para seguir os trilhos. Mas em que direção devia fazê-lo? Se fosse a ferrovia Bagé–Pelotas nós estávamos à esquerda da rota e tínhamos que seguir na direção oeste. Se, entretanto, fosse a que vai de Bagé para Santa Maria, nós estávamos à direita da rota e, nesse caso, teríamos que voar na direção leste. Nesse momento, a única coisa a fazer era tomar uma dessas direções e aguardar o resultado. Assim que completei a curva e avistei novamente os trilhos optei pela direção oeste. Era meu dia de sorte; logo avistamos uma estação em cujo teto estava escrito "Rio Negro" (nessa época, todas as estações tinham o nome pintado no telhado, para benefício dos aviadores perdidos). Estávamos na direção certa; encontrar Bagé, agora, era uma tarefa simples. Ao sobrevoar a cidade, passamos sobre a estação, seguimos a baixa altura a Rua Bento Golçalves (na esquina da Av. General Osório ainda pude ver minha casa), voamos sobre o estádio do G. E. Bagé e, logo adiante, avistamos o que os bajeenses conheciam como Cancha do Aleixo, que era nosso campo de pouso. Pousamos sem novidades e, ainda sob forte chuva, desembarcamos nossos 10 passageiros. O macacão de couro do Comandante Greiss e meu sobretudo, também de couro, estavam escorrengo água, acumulada ao longo de todo o voo.

Enquanto o "velho" tomava um cafezinho e apanhava os boletins meteorológicos, eu abastecia e preparava o "Aceguá" para a próxima etapa. Foi dado o embarque e nossos passageiros em trânsito, que foram "sacudidos" por mais de duas horas, não mostravam sinais de cansaço ou apreensão. Eram veteranos desse meio de transporte e encaravam com naturalidade os desconfortos e riscos de uma viagem aérea, os quais constituíam o preço da rapidez.

Quando "seu" Greiss chegou, fui logo perguntando:

— Como está o tempo em Livramento?

— Está bom – respondeu-me, ao mesmo tempo que enfiava a mão no bolso e tirava um papel já todo amassado, no qual leu: "Vento calmo, visibilidade mais de 10 km e teto 600 metros."

— Ainda bem — respondi — chega de mau tempo por hoje.

Em Bagé, entretanto, o mau tempo continuava. Depois da decolagem, tomamos o rumo de Livramento e tivemos que ficar em voo rasante para não perder o contato visual com o solo e, assim, poder avistar as referências da rota, sendo que a primeira delas eram os dois matos de eucaliptos em forma de traço-ponto do código Morse, que já mencionei anteriormente.

E assim continuava nossa viagem, sempre na expectativa do tempo melhorar à medida que nos aproximávamos de Livramento. O que estava acontecendo, entretanto, era exatamente o oposto, com a chuva e a turbulência ficando cada vez mais fortes.

Passei a pilotagem para o Comandante Greiss e mandei uma mensagem para Livramento solicitando as presentes condições de tempo. A resposta surpreendeu a nós dois: "Vento 300º com 30 km/h, rajadas a 50, teto 120 metros,

visibilidade 500 metros; chuva forte e trovoadas sobre o aeroporto. Pista alagada." Perguntei se o tempo tinha piorado recentemente e a resposta foi: "Negativo, tem estado assim desde a madrugada."

O Comandante Greiss enfiou novamente a mão no bolso de seu macacão, tirou o boletim de tempo que já havia me mostrado antes e falou:

— Quando chegarmos lá eu vou querer uma boa explicação para este boletim com condições de tempo totalmente diferentes das reais.

Eu apanhei o boletim e, por acaso, olhei para a data dele. Aí o Comandante Greiss queria saber qual a razão de eu estar rindo.

— Comandante, este boletim é do mês passado! O senhor deve ter o de hoje em seu outro bolso.

— É mesmo? Eu estava tomando cafezinho quando o José Cruz, o gerente, me deu o boletim que pus no bolso. Quando o tirei para ler devo tê-lo feito do outro bolso. Deixa eu ver…

Enfiou, então, a mão no outro bolso e tirou uma maçaroca de papéis amassados; depois de alguma procura, encontrou o boletim do dia, que informava condições de tempo praticamente idênticas às que havíamos recebido por telegrafia poucos minutos antes.

— Minha nossa, com esse boletim não deveríamos ter saído de Bagé — disse eu.

— Eu concordo com você; mas agora, já que estamos tão perto, vamos dar uma olhada.

Pouco depois, começou a ficar cada vez mais escuro e, logo após, entramos na área de chuva pesada, o que tornou extremamente difícil manter o contato com o solo. Numa pilotagem a quatro mãos e com as janelas abertas, conseguimos chegar até a cidade para, de lá, tomar a proa do aeroporto. De repente eu avistei a pista e gritei:

— Pista à vista em frente!

O Comandante Greiss, que agora estava pilotando, não chegou nem a tentar o pouso, pois nesse momento o "Aceguá" foi como que sugado por uma forte corrente ascendente que, em questão de segundos, nos deixou dentro das nuvens, lutando com uma turbulência severa. Enquanto ele brigava com os controles eu procurava manter a temperatura da água dentro dos limites, recolhendo ou estendendo o radiador de acordo com a necessidade. Em face daquela confusão toda, arrisquei um palpite:

— Comandante, não acha melhor a gente dar o fora daqui?

Eu estava, mais uma vez, me lembrando da conversa do sr. Boetcher sobre a integridade estrutural do "Aceguá".

Em resposta à minha sugestão, o Comandante Greiss disse:

— Já que estamos aqui vamos fazer mais uma tentativa; se não der vamos embora.

Miraculosamente, ele conseguiu descer e recuperar o contato visual com o solo. Depois de várias tentativas, ele localizou o aeroporto e iniciou outra aproximação. Dessa vez, chegamos quase a tocar na pista, mas a velocidade era muito alta e ele teve que arremeter. Nessa manobra, acabamos entrando, novamente, numa violenta corrente ascendente que, mesmo com a potência reduzida, nos levou para dentro da tempestade até uma altura de quase 1.000 metros. Foi aí que começamos a pegar granizo; era tão forte que a chapa defletora de abertura do para-brisa não resistiu e se fechou, fazendo com que as pedras de gelo começassem a atingir diretamente o rosto do Comandante Greiss, que teve que passar a se defender com uma das mãos enquanto pilotava com a outra. Numa ação rápida, eu consegui fechar e bloquear o painel do para-brisa e livrar, assim, o Comandante do ataque feroz dessas pedrinhas geladas.

A turbulência continuava a nos massacrar, até que acabou nos pregando um susto para valer: na transição de uma forte rajada descendente para uma ascendente, ouvimos um violento estouro que sacudiu o avião todo. "Lá se foram as asas", foi meu primeiro pensamento. Mas ainda não tinha sido dessa vez, pois lá estavam elas, firmes em seus lugares (discutindo a causa desse estouro, mais tarde, chegamos à conclusão de que havia sido a bagagem no compartimento de carga que, tendo ficado suspensa na descendente, batera violentamente no piso quando o avião entrou na corrente ascendente).

Pouco depois o céu pareceu abrir-se para nós; fomos literalmente "cuspidos" para fora do cúmulo-nimbo, numa área de céu azul. Foi como se tivéssemos, de um momento para outro, emergido do inferno para entrar no paraíso.

Que fazer agora? Continuar tentando o pouso em Livramento era loucura; voltar para Bagé também, pois não só teríamos que entrar novamente na tempestade como chegaríamos lá quase sem combustível. Voar para o norte, onde a frente fria ainda não havia chegado, era nossa melhor escolha. O Comandante Greiss, entretanto, já havia se antecipado na decisão.

— Vamos embora para Alegrete. Pede um boletim do tempo nessa localidade.

A resposta imediata do operador de nossa estação de rádio de Alegrete nos informou que o tempo lá ainda estava bom, porém com vento forte de rajadas.

Em pouco menos de uma hora estávamos iniciando a aproximação para pousar "no Alegrete", terminando, assim, nossa odisseia daquele dia. Isso, pelo menos, era o que estávamos pensando e esperando naquele momento. O que não podíamos adivinhar era que, para fazer jus a um merecido descanso, ainda teríamos que demonstrar nossa capacidade de, mais uma vez, lutar contra as forças da natureza e vencê-las.

Aconteceu na reta final curta, quando já estávamos avistando a pista; uma inesperada e violenta rajada de vento inclinou lateralmente o avião para uma atitude de mais de 60º, ou seja, as asas ficaram numa posição quase per-

pendicular ao solo. Imediatamente, numa ação conjunta, eu e Greiss aplicamos os comandos de elerão e leme a pleno para o lado contrário, porém sem obter uma reação imediata do avião, que começava a afundar, numa acentuada glissada, em direção ao chão. Nesse momento crucial, segundos antes do desastre, eu testemunhei um verdadeiro "show" de decisão e habilidade por parte do Comandante Greiss, quando, ao ver que não ia conseguir endireitar o avião antes de bater com a asa no chão, ele desfez a correção, aplicou potência a pleno e puxou o manche para trás, induzindo o avião a entrar numa curva de grande inclinação junto ao solo, na qual foi possível conservar a pouca altura em que nos encontrávamos. Graças a essa manobra inesperada ele conseguiu recuperar o controle lateral do avião, nivelar as asas e subir para uma altura mais confortável. Depois de novo circuito, pousamos sem maiores novidades. Era o fim de uma longa jornada.

Operação Categoria III em Montevidéu

Definição de Operação Categoria III: quando a visibilidade medida eletronicamente na pista for inferior a 400 metros, o aeroporto estará operando sob as regras de Categoria III. Para efetuar o pouso nessas condições, é necessário que: 1) a pista esteja equipada com ILS CAT III; 2) o balizamento e as luzes de aproximação sejam aprovadas para essa categoria; 3) o avião esteja devidamente equipado; 4) o piloto precisa ser oficialmente credenciado para essa operação e 5) o pouso deve ser efetuado pelo piloto automático.

As regras anteriores são as que prevalecem hoje, quase meio século depois que o Comandante Greiss demonstrou que, num Messerschmitt, tudo isso podia ser dispensado. Essa demonstração, aliás, ele havia feito antes num F-13, quando pousou em Livramento com nevoeiro denso.

Mas o pouso em Montevidéu é uma história diferente e vale a pena ser contada.

Era minha primeira viagem internacional. Decolamos de Porto Alegre e, em rota para Montevidéu, pousamos em Pelotas e Jaguarão para reabastecimento. Fazia um lindo dia de sol mas, a partir da passagem sobre a cidade de Treinta y Tres, no Uruguai, começamos a voar no topo de uma camada de stratus que nos obstruía a visão do solo. Transmiti, então, uma mensagem em telegrafia para nossa estação de Montevidéu, solicitando as condições de tempo. A resposta, numa batida firme e compassada dos manipulados, identificou logo quem era o operador: nosso estimado "señor" Sanches (mais tarde promovido a gerente Geral da VARIG em Montevidéu). A mensagem dizia: "Melilla com vento calmo, teto e visibilidade zero — nevoeiro denso." Melilla era o campo de pouso de Montevidéu antes da construção do aeroporto de Carrasco. Era uma área gramada, quase quadrada, com uns 800 metros de extensão.

Mostrei o boletim ao Comandante Greiss e ele me pediu para perguntar se tinham uma estimativa de abertura. A resposta foi: "Abertura estimada para o meio-dia." Diante dessa resposta, o Comandante Greiss comentou:

— A essa hora nosso combustível terá acabado há muito tempo, mas acho que não teremos dificuldades em pousar assim mesmo.

Se eu fosse o Comandante, com essa informação, teria feito meia volta e regressado para Jaguarão, onde o tempo ainda estava bom, a fim de aguardar a abertura de Melilla.

O Comandante Greiss, entretanto, tinha outros planos. Como o "Aceguá" não dispunha de radiogoniômetro ou qualquer outro equipamento de navegação, a orientação sobre a camada de nuvens era puramente estimada. Pelo tempo de voo decorrido já devíamos estar próximo de Montevidéu. O Comandante Greiss disse, então, o seguinte:

— Estás vendo aquela antena sobressaindo da camada de nevoeiro? É da Rádio Carve e fica próximo de Melilla. Passando sobre ela no rumo 260º saímos em cima da pista. Vamos baixar até quase roçar o topo da camada.

Finalmente, pensei, vamos fazer uma aproximação guiados por uma estação de rádio, embora não utilizemos suas ondas hertzianas.

A camada de nevoeiro tinha pouca espessura e a 200 metros de altura, quando passamos sobre a antena na proa 260º, ainda voávamos em seu topo . Nesse momento, o Comandante Greiss iniciou uma descida suave, mantendo 100 km/h, pouco acima da velocidade de pouso. Logo depois entramos na camada e ficamos totalmente em "voo cego". Com o indicador de curvas centrado e mantendo rigorosamente a proa fomos, gradativamente, nos aproximando do zero no altímetro. Greiss estava completamente calmo, pilotando o avião com precisão. Eu estava tenso, olhando para fora e esperando, a todo momento, surgirem árvores à nossa frente. Aos poucos foi escurecendo embaixo do avião e, segundos depois, aconteceu o milagre dos milagres… Estávamos tocando no solo, exatamente no centro do campo de pouso de Melilla. O pouso foi tão no centro do campo que, para parar o avião antes dos eucaliptos que se aproximavam, no fim da pista, foi preciso fazer um solene "cavalo de pau". O único comentário do Comandante Greiss, após o pouso, foi:

— Na próxima vez tenho que usar uma razão de descida um tostãozinho maior.

Quando, finalmente, conseguimos achar a estação de passageiros e parar o motor é que eu notei que minha camisa estava empapada de suor… E era inverno!

Alguns anos mais tarde eu fazia o mesmo voo para Montevidéu, agora num Lockheed Electra 10, que estava equipado com um radiogoniômetro Telefunken. A área estava com chuva e teto baixo, mas o aeroporto, agora em Carrasco, continuava operacional.

O gônio Telefunken que equipava o Electra 10 era operado pelo radiotelegrafista de bordo que, com os fones no ouvido, procurava o mínimo auditivo

da estação transmissor; em código Morse ele ouvia a letra "N" (traço-ponto) com a estação à esquerda e a letra "A" (ponto-traço) com a estação à direita. A fusão desses dois sinais era ouvida como um traço contínuo e indicava a posição do mínimo. Esse sinal contínuo podia ser ouvido tanto na proa como na cauda; essa ambiguidade podia ser eliminada porque os lados dos sinais A e N ficavam invertidos com a estação na cauda.

O operador girava a antena com uma manivela, que também acionava o ponteiro do instrumento dos pilotos, o qual indicava, assim, a direção da estação transmissora (Radiofarol ou "Broadcasting").

Enquanto mantinha o ponteiro do gônio na proa, aguardando o bloqueio da estação, eu me lembrava de nossa aproximação de Melilla no "Aceguá", com condições de pouso e tendo como único meio de orientação um pedaço da antena da Rádio Carve sobressaindo no topo da camada de nevoeiro.

Isso, provavelmente, me distraiu um pouco, porque de repente eu me dei conta de que, pelo tempo de voo, já devíamos ter bloqueado a estação. Perguntei ao radioperador sobre nossa posição e ele me respondeu:

— Comandante, devido à estática estou com dificuldade em distinguir os sinais; vou confirmar as marcações.

Mais alguns minutos e o ponteiro do nosso gônio fez 180º e ficou apontando para a cauda, acionado pelo operador. Perguntei-lhe o que estava acontecendo e ele me respondeu:

— Já passamos o bloqueio da estação; essa marcação agora é confiável. Pode voltar a aproar novamente o radiofarol.

Depois de quase 10 minutos ele avisou que estávamos próximos do bloqueio e pediu para abrir 30º para a direita, a fim de fazer uma marcação dobrada. Terminada a operação, voltamos a aproar a estação e, ao bloqueá-la, iniciamos o procedimento de descida. Ao tomar contato, a 200 metros de altura, vimos a pista um pouco à nossa direita; efetuada a correção, pousamos sem novidades.

Durante o táxi eu fiquei pensando: parece mentira, mas o olho do Comandante Greiss era menos sujeito a erros do que esses sofisticados equipamentos eletrônicos…

Errar é humano…

Em aviação, pode ser fatal

Conhecer todas as referências de uma rota era importante numa época em que a maior parte dos voos era realizada por contatos. Nas ocasiões, entretanto, em que se perdia o contato com o solo e era obrigado a voar às cegas, dentro das nuvens, o conhecimento dos ventos predominantes era vital. O Comandante Greiss possuía uma espécie de instinto natural que lhe conferia a capacidade de saber de onde o vento soprava, mesmo voando dentro das nuvens. Em várias ocasiões

essa sua capacidade foi posta à prova. Numa delas, voando a maior parte da rota dentro de nuvens, de Porto Alegre para Cruz Alta, ao chegar a essa localidade, não conseguiu contato após várias tentativas. Subiu e dirigiu-se para Santa Cruz, onde esperava encontrar melhores condições. Quando calculou que estava sobre essa localidade, desceu para procurar contato mas, com condições piores do que as esperadas, foi obrigado a desistir. Subiu novamente e avisou que iria tentar o pouso em Cachoeira. Sempre em navegação estimada, corrigindo ventos hipotéticos, sem nunca ter conseguido avistar o solo para obter uma referência visual, ele tomou uma proa que, pelos seus cálculos, o levaria a Cachoeira e, quando achou que estava lá, começou a descer. A 200 metros rompeu a camada de nuvens exatamente em cima de uma cidade… Cachoeira!

Ninguém, entretanto, é infalível neste mundo e a prova disso é o episódio que passo a relatar.

Ainda como aluno do Comandante Greiss, em transição para comando no Messerschmitt "Aceguá", fui escalado para um voo de ida e volta a Pelotas. Toda a área de Porto Alegre a Pelotas estava sob forte nevoeiro, com visibilidade quase zero nessas duas localidades.

Decolar com visibilidade zero, em condições de nevoeiro, era prática habitual nos velhos tempos, mas exigia muita precisão no controle direcional do avião, principalmente levando em consideração que as pistas não tinham balizamento central. Um Lodestar da Panair, decolando de Porto Alegre nessas condições de nevoeiro, perdeu a proa e caiu numa valeta de drenagem que corria paralela à pista, sofrendo bastantes danos estruturais.

A nossa decolagem, no "Aceguá", também não foi isenta de momentos de tensão. Após acionar o motor, taxiei para a cabeceira da pista n.º 1, que começava ao lado da estação antiga de passageiros e se estendia na direção onde hoje se encontra a nova estação de passageiros. Chegando à cabeceira, alinhei o avião no rumo da pista; a visibilidade era tão reduzida que não se podiam ver as marcações do limite lateral. Com o motor acelerado a pleno, soltei os freios e iniciei a corrida. A bússola oscilava demais e a proa tinha que ser mantida com o leme de direção corrigindo qualquer desvio do ponteiro indicador de curvas; se o ponteiro desviasse meia largura para um lado, tinha que se corrigir meia largura para o lado oposto antes de centrá-lo novamente. Com as irregularidades da pista, o ponteiro oscilava muito e, pouco antes de atingir a velocidade de decolagem, eu comecei a ver as marcações laterais da pista à minha esquerda. Estava perdendo a proa. Sentindo que não iria mais conseguir recuperar o centro da pista, forcei a decolagem saindo do chão já com as marcações laterais no meio das rodas. Subindo com velocidade quase de estol, ainda pude ver a casinha da bomba de drenagem d'água passar embaixo de nós.

Passado o susto inicial, mas com as pernas ainda tremendo, subimos através do nevoeiro e atingimos o topo ensolarado da camada. Esse, entretanto, não ia ser

o único susto do dia. Se eu soubesse o que estava reservado para um pouco mais tarde, não seriam somente as pernas que estariam a tremer, mas meu corpo todo.

Nessa época, cada avião tinha seu Mecânico de Bordo fixo que, além de voar, supervisionava a manutenção dele em terra. Severino Maines era o mecânico fixo do "Aceguá" mas, nesse dia, não pudera comparecer para o voo. Como não havia outro disponível, foi escalado para nos acompanhar o Mecânico e Inspetor de Terra Oswaldo Lima que, devido à sua comprovada competência, substituía Mecânicos de Bordo quando necessário.

Depois de algum tempo de voo sereno no topo da camada, o Comandante Greiss puxou seu relógio de bolso (o "cebolão" do Greiss) e disse:

— Já estamos do outro lado do rio no través de aberta dos morros; nessa área a camada não costuma encostar-se no solo. Vamos descer e verificar nossa posição.

Tomado pela surpresa, pois não pretendia sair do conforto e segurança daquele voo sereno no topo, pelo menos tão cedo, eu protestei:

— Agora? Não acha que estamos ainda muito próximos da serra que começa exatamente aqui em aberta?

— Não se preocupe, pois deve estar soprando um vento do setor oeste, portanto nos empurrando para a esquerda da rota, onde o terreno é plano. Se esperarmos muito mais, vamos tomar contato fora da rota e não vamos poder reconhecer os pontos de referência.

Ainda não convencido, eu argumentei: "E se o vento for de leste, nos empurrando para cima dos morros? Quem sabe nós abrimos um pouco para a esquerda antes de iniciar a descida?"

Com essa argumentação eu pretendia, pelo menos, ganhar algum tempo e iniciar a descida um pouco mais tarde, numa região onde a possibilidade de encontrar o início seria mais remota. Greiss respondeu:

— Faça como você quiser, mas depois eu quero ver como vai se achar se não encontrar as referências da rota.

Aceitei o desafio e iniciei a descida numa proa 20º menor, que eu achava que seria mais segura, em busca de um contato visual com o solo.

Hoje eu estou convencido de que o tempo que levamos argumentando salvou nossas vidas. Se tivéssemos descido um pouquinho mais cedo, um pouquinho mais tarde ou um pouquinho mais para a direita ou esquerda, eu hoje não estaria aqui contanto esta história.

Ao tomarmos contato, a 200 metros, nos encontramos cercados de morros, numa espécie de vale; à nossa frente erguia-se um morro, do qual só conseguíamos ver a base. Ao mesmo tempo em que o Lima gritava "olha o morro!", minha mão direita, com a do Comandante Greiss por cima, já empurrava o manete do acelerador para potência máxima e a esquerda puxava o manche no sentido de fazer o avião subir no maior ângulo possível. Os minutos que levamos dentro da camada de nuvens, até atingir uma altura segura, pareceram horas, pois a todo o momento esperávamos bater no morro que tinha desaparecido dentro do nevoeiro à nossa frente.

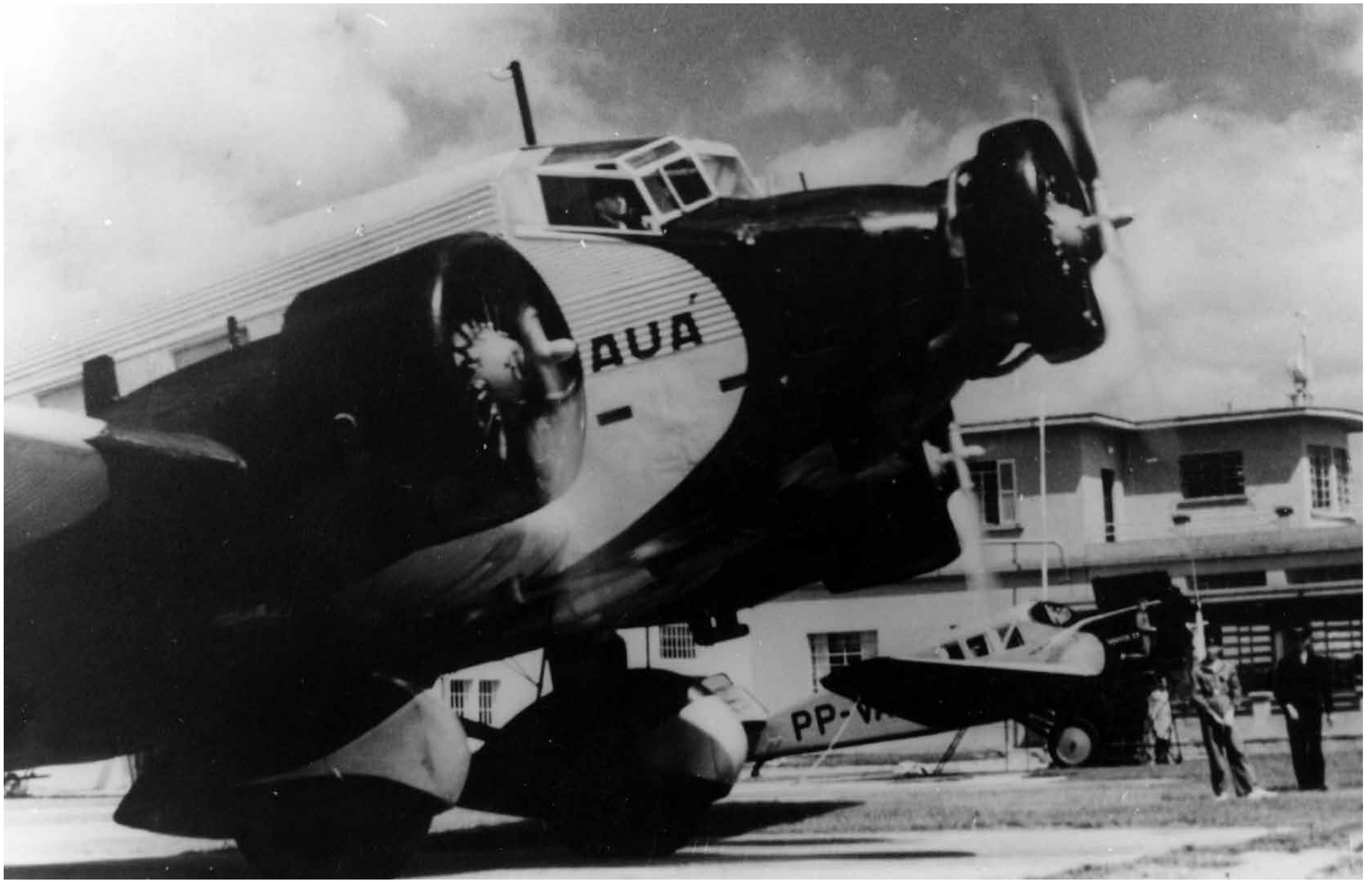
Só depois que atingimos o topo da camada, novamente, é que respiramos aliviados. O Lima, pouco afeito a essas aventuras, estava branco como uma folha de papel. Olhei para o "velho" Greiss que, coçando o queixo em sua imperturbável calma, disse;

— O vento me enganou dessa vez; deve estar soprando do setor leste. Vamos abrir 40º para a esquerda e tentar o contato mais perto da Lagoa dos Patos.

Mais uma vez passamos pela tensão de uma tomada de contato em rota, mas nesta não havia a preocupação de morros nas proximidades. Prosseguimos por contato e pousamos em Pelotas, onde as condições já estavam melhorando.

Estou certo de que essa foi a última aventura aérea de nosso prezado Oswaldo Lima. Aposentou-se depois de mais de 40 anos de inestimáveis serviços à Companhia, mas sempre em terra. Sua dedicação à VARIG, entretanto, deve ter contaminado seus dois filhos, hoje Comandantes da empresa.

Conhecido por muitos passageiros como "Pepe Vaca", o Messerschmitt M.20b apresentava importante novidade, inexistente em outros aviões da VARIG dos anos 1930 – um toalete.



Em primeiro plano, o Junkers Ju-52/3mge "Mauá" e um dos Junkers F13ke da VARIG no aeródromo de Porto Alegre.

Depois de ocupar temporariamente uma sala na Casa Bromberg, a sede administrativa da VARIG se mudou para uma pequena loja na atual Rua General Câmara, em Porto Alegre, que também servia como ponto de venda de passagens

VII

Solo nas rotas do Sul

Agora eu podia voar como Comandante em todos os equipamentos da Companhia, desde o Júnior A-50, o F-13, o Fiat, o Dragon Rapide até o Messerschmitt "Aceguá". E nessa época voavam-se indistintamente qualquer um deles. O piloto era escalado para uma linha e o equipamento era o que fosse designado, de acordo com as conveniências do Tráfego ou da Manutenção.

Foi nesse período de minha vida profissional que se passaram os eventos que descrevo a seguir, neste capítulo.

Um passageiro que desiste da viagem na última hora

Passageiro que desiste de viajar na última hora sempre existiu em aviação e, provavelmente, continuará a existir. A maneira, entretanto, que um passageiro de um F-13 da VARIG usou para desistir de uma viagem no início dos anos 1940 foi *sui generis*, por isso merece ser relatada aqui.

O caso aconteceu quando um Junkers F-13 decolava de Bagé para Porto Alegre com uma escala em Pelotas. Os cinco passageiros embarcados em Bagé se acomodaram na cabine, sentando três no banco traseiro e dois nas poltronas individuais dianteiras. O avião estava, assim, completamente lotado.

O espaço de terra e grama delimitado como o Campo de Aviação de Bagé estava encharcado devido às fortes chuvas dos últimos dias. A operação do F-13 nessas condições era muito crítica, pois estava equipado com rodas bastante finas e atolava facilmente. Os pilotos mais experientes já sabiam que, se parassem o avião, ele atolaria na certa. O trabalho para desatolar um avião com 2.500 quilos era imenso, necessitando, para isso, de algumas juntas de bois.

Nesse dia o táxi foi efetuado até o ponto da cerca que, com o vento de frente, permitia o maior comprimento de pista para a decolagem. Ao efetuar a curva para alinhar o avião contra o vento, o piloto sentiu que ele estava atolando. Para evitar isso, ele levou o manete do acelerador rapidamente à frente para aumentar a potência do motor. O carburador não tolerou esse movimento brusco, tossiu e, antes de acelerar, largou uma labareda momentânea pelo escapamento. Este estava localizado exatamente ao lado da janela direita dianteira da cabine de passageiros. O ocupante da poltrona que correspondia a essa janela não titubeou, soltou o cinto, levantou da cadeira, dirigiu-se à porta, abriu-a e… jogou-se do avião quando ele já iniciava a corrida para a decolagem.

Aos gritos de "para!" dos passageiros, o piloto cortou o motor e interrompeu a decolagem, sem atinar para o que estava realmente acontecendo. Quando tomou conhecimento da situação, ele taxiou de volta para a estação de passageiros e, juntamente com o despachante, foi de carro até a pista para recolher o passageiro. Chegando lá, verificou que ele estava irreconhecível, não por efeito de ferimentos, pois ficou constatado que não se machucara, mas sim pela lama que o cobria dos pés à cabeça. Nesse dia o F-13 saiu com um passageiro a menos.

Anos mais tarde, uma situação muito parecida aconteceu novamente, embora em circunstâncias um pouco diferentes. O avião era um Curtiss C-46 para 36 passageiros. Com a finalidade de melhorar o desempenho de decolagem, a VARIG instalou dois pequenos motores a reação, os Turbomecas franceses, sob as asas. Era procedimento normal dar partida neles e acelerá-los a pleno, quando já estavam na pista para decolar.

Com o avião lotado, o Comandante João Stepanski taxiou até a cabeceira da pista 13 em Porto Alegre; parou e iniciou a partida dos "jatinhos", como eram chamados esses motores auxiliares. Quando acabou essa operação e estava pedindo autorização à torre para decolar, ele notou um movimento estranho de pessoas que passavam correndo pela frente do avião em direção à estação de embarque. Só depois de algum tempo é que ele se deu conta de que essas pessoas eram os próprios passageiros que, tendo saltado do avião, estavam fugindo, espavoridos. Até esse momento ele não sabia a razão desse incrível êxodo de seus passageiros em direção ao aeroporto.

O que aconteceu foi que, ao dar partida num dos "jatinhos", a mistura muito rica originou uma labareda no escapamento, a qual, atingindo a tela do elerão, incendiou-o. À voz de "o avião está pegando fogo!' os passageiros, em pânico, iniciaram, por conta própria, sua evacuação, abrindo a porta principal e saltando para o solo. Apesar da altura dessa porta no C-46, somente o Comissário ficou machucado, quando, postando-se na abertura para impedir a saída dos passageiros, foi empurrado para fora e caiu de mau jeito no solo.

Na época chegou a ser aventada a hipótese de que o passageiro que iniciou a evacuação no C-46 era o mesmo que saltou do F-13 em Bagé por motivo semelhante. Isso é pouco provável, mas, se foi realmente o mesmo, ele estava se tornando um especialista nesse tipo de operação.

Uma decolagem "das arábias"

A história que vou contar a seguir aconteceu em fins de 1943, em Santana do Livramento. O avião era o nosso já conhecido Junkers F-13 "Livramento". Fazia muito calor nesse dia de verão, com a visibilidade reduzida para menos de 1.000 metros por bruma seca, resultante de queima dos campos. Meu Mecânico de Bordo era Severino Maines, um "doutor" no conhecimento das rotas e dos campos de pouso do Rio Grande do Sul.

Com o peso do correio, do combustível e dos cinco passageiros, o avião estava no seu peso máximo de decolagem, que era de 2.500 quilos. Com a temperatura que tínhamos, era duvidoso que o avião conseguisse decolar, mesmo na pista mais longa, com cerca de 500 metros. Decidi, então, usar um artifício que havia aprendido com o Comandante Greiss, que consistia em iniciar a decolagem de um dos vértices da pista mais curta, correr diagonalmente até entrar na pista mais longa quando, fazendo uma curva para a direita, continuaria decolando nessa pista (ver o esquema mais adiante). Para isso, tinha que passar muito próximo da esquina onde as duas pistas se encontravam. Nesse local, do lado de fora das marcações, havia um barranco quase vertical de uns cinco metros de altura.

Do outro lado da pista maior e quase em frente à citada esquina, encontrava-se a casa de "seu" Pedro, o guarda-campo, com sua horta e o terreiro onde criava galinhas.

Embarcados os passageiros, tratamos de dar partida no motor. Embora não tenha nada a ver com a história principal, eu vou descrever como foi essa operação, por ser um exemplo típico do que acontecia frequentemente com esses aviões. A partida do motor do F-13 era, em condições normais, pneumática e a fonte de pressão consistia numa garrafa de ar comprimido e uma bomba acionada manualmente para reenchê-la. Sobre o capô do motor, junto ao parabrisa, havia uma alavanca que, ao ser acionada para a esquerda, abria levemente todas as válvulas, descomprimindo o motor.

Depois dessa breve descrição do sistema, vamos dar partida no motor. Maines levanta-se na nacele e aciona a alavanca para descomprimir o motor; logo a seguir, abre a válvula de ar comprimido. O motor começa a girar e eu ligo os magnetos, quase ao mesmo tempo em que Maines põe a alavanca em compressão. O motor não quer funcionar. Maines corta o ar, põe a alavanca em descompressão e eu corto os magnetos.

— Temos pressão para mais uma partida? Pergunto.

— Positivo, vamos tentar outra vez, diz Maines.

Repetida a sequência, o resultado foi o mesmo. A garrafa de ar comprimido agora estava vazia; íamos ter que enchê-la com a bomba manual, Maines, malandro velho, esquivou-se dizendo:

— Dei um mau jeito no braço direito e não vou poder bombar; vou chamar o "seu" Pedro.

"Seu" Pedro era o melhor "bombeador" ao longo da rota, mas, assim mesmo, levava quase meia hora para completar a pressão na garrafa. Com a intenção de reduzir o atraso, eu falei:

— Antes vamos fazer uma tentativa de virar o motor manualmente; se não pegar, então teremos que encher a garrafa de ar. ("Manualmente" era com o pé.)

Maines saiu da nacele, pisou num estribo externo da fuselagem, agarrou-se num corrimão sobre o capô do motor, colocou a alavanca na posição de descompressão, pisou no outro estribo lateral no nariz do motor e, com a mão, posicionou a hélice. Agora, agarrado com as duas mãos ao corrimão, deu um forte impulso na hélice, com o pé direito, ao mesmo tempo que gritava "CONTATO!". Liguei os magnetos e, com as primeiras explosões, passei a alavanca para a posição de compressão, depois de tossir e vibrar no berço por algum tempo, o motor pegou e permaneceu em marcha lenta estabilizada. Havíamos conseguido!

Com o motor agora funcionando normalmente, iniciei o táxi pela pista mais curta, para o vértice do perímetro do campo onde pretendia iniciar a decolagem. Chegando lá, alinhei o avião numa proa que, eu calculei, me faria passar à esquerda da esquina entre as duas pistas. Como a visibilidade estava muito reduzida pela bruma seca e o nariz do avião não me deixava ver diretamente à frente, eu perguntei ao Maines:

— Estás vendo as marcações da esquina das pistas?

— Positivo, respondeu-me ele, levantando o polegar.

— Eu não vejo a frente; vou iniciar a decolagem e você me faz sinal com a mão se for necessário corrigir para a direita ou esquerda, até eu levantar a cauda e poder ver para onde estou indo.

Acelerei o motor a pleno e iniciei a decolagem. Imediatamente depois ele fez sinal para corrigir para a direita; aumentei um pouco o rumo e ele levantou o polegar dando sinal que estava bom. Com o manche todo à frente, a cauda ainda continuava no chão.

Finalmente, com o aumento da velocidade, a cauda levantou e o que vi, nesse momento, me apavorou. Estávamos com a proa do avião apontada para a direita da marcação da esquina, indo direto para o barranco. A distância que nos restava era insuficiente para tirar o avião do chão ou interromper a decolagem.

Numa situação dessas, só há uma decisão a tomar: a certa. E, além disso, tem que ser instantânea. As hipóteses interromper ou tentar decolar passaram pela minha cabeça como um relâmpago e, no mesmo lapso de tempo, foram abandonadas. Com o pé esquerdo a fundo, eu já estava acionando o leme para forçar o avião a virar para a esquerda antes de atingir o barranco. Consegui, numa curva derrapada, desviar o suficiente para passar com a marcação da esquina entre as duas rodas.

Não pudemos, entretanto, nem chegar a respirar aliviados, pois com a manobra, estávamos agora correndo diretamente para cima da casa do guarda-campo, situada ao lado da outra pista. Novamente a mesma situação anterior: a distância não era suficiente nem para interromper e nem para decolar. Mais uma vez a decisão foi aplicar leme a fundo, agora para a direita, e esperar o resultado.

Dessa vez, entretanto, a mudança de proa para ficar dentro da pista era muito grande e esta não era suficientemente larga para conter a curva. Sempre com o motor a pleno, saímos diagonalmente na lateral da pista, logo após passar a casa. E continuamos a decolagem dentro do quintal de "seu" Pedro, espalhando galinhas para todos os lados.

Com o avião aos saltos no terreno irregular, acabamos adquirindo velocidade suficiente para tirar o avião do chão e… voar. Podíamos começar a tremer de susto. E que susto!

Conversando depois com meu Mecânico de Bordo cheguei à conclusão que, com a visibilidade reduzida, ele havia confundido a marcação da esquina com a seguinte, mais à direita.

Essa foi minha primeira decolagem terminada fora dos limites do aeroporto, mas não foi a última. Algum tempo depois, decolando da pista ondulada de Bagé, o F-13 foi jogado prematuramente no ar por uma dessas ondulações e, estando ainda com a velocidade um pouco baixa para voar, acabou voltando novamente ao solo, mas já muito próximo da cerca no fim da pista. Deixei-o

correr e, quando a cerca se aproximou, eu puxei o manche todo para trás e consegui saltar sobre ela para novamente voltar ao solo depois. Continuei acelerando no terreno da fazenda adjacente ao aeroporto e, finalmente, adquiri velocidade suficiente para decolar.

Exatamente a mesma coisa aconteceu com um colega em Livramento. Infelizmente, ele teve menos sorte do que eu; o terreno era acidentado e o avião quebrou.

Em aviação, se Deus não estiver de copiloto, as coisas nem sempre dão certo…

"Toró" em Bagé

Tendo recém-saído Comandante e sendo ainda muito jovem — não completara 22 anos —, meus primeiros voos tinham que ser acompanhados por um Mecânico de Bordo escolhido entre os mais experientes da Companhia. No episódio que vou descrever a seguir, ocupava essa função o Severino Maines. Muito bem apessoado, com um bigodinho fino, ele era conhecido em algumas rodas por Clark Gable. Isso, às vezes, causava confusões. Apesar de usarmos no peito enormes distintivos nos quais estava escrito COMMANDANTE e MECHÂNICO, os passageiros se dirigiam a ele, pensando que era o Comandante, pois tinha mais "pinta" disso do que eu, que naquela época pesava somente 50 quilos.

Esta história começa em Bagé, minha terra natal, onde havíamos pernoitado. Com meus pais ainda morando lá, esses pernoites eram sempre cheios de mordomias para mim. Muito a contragosto, no dia do voo estávamos cedo no "campo de aviação", para preparar o avião e decolar às 8 horas para Pelotas.

As condições meteorológicas da área eram as seguintes: Pelotas estava com teto de 100 metros com nevoeiro; o boletim da rota, obtido com a telefonista da estação de Pedras Altas, informava que a serra estava com nuvens baixas encobrindo os morros. Em Bagé aproximava-se uma frente com características de muita atividade, já visível no horizonte.

Tratamos de decolar sem mais demora, antes que a frente atingisse Bagé. A rota estava boa até o início da serra, próximo de Pedras Altas, quando se tornou difícil acompanhar a estrada de ferro. Voltei e tentei a outra rota, seguindo a estrada de rodagem, mas também fui obrigado a desistir. O último recurso, que era contornar a serra para o lado do Uruguai, também se mostrou impraticável. Resolvi então, retornar a Bagé, antes que o "toró" chegasse lá. Quando disse ao Maines para avisar a estação de rádio de Bagé que estávamos voltando, ele entrou em pânico:

— Você não está voltando, agora é que estamos indo na direção de Pelotas! Eu conheço essa rota!

— Maines, você está perdido, olha a bússola! Avisa logo que estamos regressando.

— Eu vou avisar, mas quem está perdido é você.

Ele só se convenceu que estávamos voltando quando, seguindo a estrada de ferro, passamos sobre a estação de Rio Negro, já nas proximidades de Bagé.

Mas não conseguimos chegar lá; a frente já tinha atingido a cidade. A tempestade estava tão violenta que eu não tive coragem de enfrentá-la. Agora estávamos encurralados entre o nevoeiro na serra e o "toró" em Bagé. Era urgente tomar uma decisão, pois a frente avançava rapidamente.

A decisão foi pousar. Escolhendo um terreno mais ou menos extenso, numa fazenda, fiz uma passagem baixa sobre o mesmo, retornei e pousei. Soube, depois, que estávamos na fazenda Cinco Cruzes, nas proximidades de Bagé. Os passageiros foram levados para a cidade numa caminhonete da fazenda e nós ficamos aguardando a passagem da frente para decolar de volta para Bagé.

Somente umas três horas depois é que as condições de tempo permitiram nossa decolagem. Essa foi a parte mais difícil de nossa aventura. Embora no pouso nenhum formigueiro tenha sido atingido pelas rodas, o campo estava cheio deles, suficientemente grandes para danificar um trem de pouso. Para poder decolar, tive que percorrer o campo de carro, desviando dos formigueiros. No avião, decolei seguindo o rastro das rodas do carro na grama molhada. Finalmente consegui sair do chão sem bater nos formigueiros e tomei o rumo de Bagé, onde pousei sem maiores sem novidades.

No pouso de emergência havíamos perdido a antena do avião, ficando sem comunicações. Só depois do pouso em Bagé é que ficamos sabendo que a Companhia, tendo perdido contato conosco, já estava nos considerando desaparecidos, provavelmente tragados pelo temporal.

Navegação "ferrodrômica"

com mão e contramão

Esta história se passa no sentido oposto ao da anterior, isto é, o voo era de Pelotas para Bagé. O tempo estava muito ruim no destino e na rota, conforme a informação obtida de nossa velha observadora, a telefonista da estação de Pedras Altas. Como no voo descrito anteriormente, nuvens baixas encobriam os morros.

Eu estava em Pelotas desde o dia anterior, esperando uma melhora de tempo. O Comandante Griss me viu, ao pousar com o "Aceguá", e veio conversar comigo:

— O que estás fazendo aqui?

— Aguardando melhora de tempo na rota e em Bagé.

— Eu estou indo para Bagé e Livramento. De lá eu te mando uma mensagem sobre as condições do tempo.

Umas duas horas depois, recebemos sua mensagem, que dizia: "Rota impossível voar contato stop Bagé péssimas condições stop Recomendo pernoite."

Foi o que fizemos; amarramos o F-13 "Santa Cruz" e, juntamente com meu Mecânico de Bordo, o "gordo" Goebel, fomos para o hotel na cidade.

No dia seguinte, bem cedo, voltamos para o aeroporto. O tempo continuava mais ou menos o mesmo. Toda a manhã passamos novamente no chão aguardando uma melhoria. Agora tínhamos um companheiro: o Comandante Rolf Jaeger, com o F-13 "Livramento", havia chegado de Porto Alegre, para prosseguir na linha Bagé, Livramento e Uruguaiana. Perto de meio-dia tivemos informações de Pedras Altas de que agora já era possível divisar os morros. Pouco depois o Comandante Greiss pousou com o "Aceguá", vindo de Livramento e Bagé, com a informação de que Bagé estava melhor e a rota, praticável.

Eu e Jaeger combinamos, então, o seguinte: ele decolaria primeiro e eu o seguiria 15 minutos depois; como ambos iríamos seguir a rota da estrada de ferro, eu manteria meu avião sempre à direita dos trilhos, e ele, caso tivesse que voltar, também se manteria à direita dos trilhos, evitando, assim, a possibilidade de uma colisão sobre o leito da estrada.

As condições locais em Pelotas continuavam bastante ruins, com uma cobertura de stratus a 100 metros predominando em toda a área. Quinze minutos depois de o "Livramento" de Jaeger sumir no nevoeiro, eu decolei no "Santa Cruz". Mantendo uma altura média de uns 50 metros, tratei de encontrar a estrada de ferro e segui-la, sempre com os trilhos à minha esquerda conforme o combinado. Até a estação de Capão do Leão foi fácil, pois o terreno é plano. Depois de passá-la, começamos a penetrar na serra, seguindo os vales por onde ia a estrada de ferro. Com muita dificuldade estávamos conseguindo acompanhá-la, até que chegamos às proximidades da estação de Cerro Chato. Há, ali, dois morros com o topo plano, entre os quais passam os trilhos; via-se somente a base dos morros, estando o resto dentro da camada de nuvens. Entramos nessa espécie de "túnel" na esperança de melhor visibilidade do outro lado. As condições, entretanto, pioraram tanto que acabamos perdendo o contato com o solo. Acelerei o motor ao máximo e subi para uma altura de segurança dentro das nuvens.

Voando por instrumentos pelo "pau e bola", retornei para Pelotas. Quando, pelo tempo de voo, me certifiquei de que havia passado a serra, comecei a descer para tomar contato com a planície dos arredores de Pelotas. Depois de certo tempo para localizar o aeroporto, pousei e desembarquei os passageiros, avisando que iríamos pernoitar.

Não vendo o "Livramento" do Comandante Jaeger, calculei que ele havia conseguido prosseguir para Bagé. Quando já estávamos amarrando nosso avião para pernoite, ele passou sobre o aeroporto, fez um circuito e pousou. Perguntei-lhe por onde tinha andado e ele me disse: "Antes de Cerro Chato voltei e segui os trilhos na minha mão. Aqui na chegada é que me perdi." Cruzamo-nos no caminho sem um ter visto o outro…

A falta de uma "patente"

O dia estava perfeito para voar. Não havia uma única nuvem no céu azul. O F-13 deslizava suavemente a 600 metros de altura no ar perfeitamente

calmo da rota Bagé–Livramento. Nosso destino estava CAVU[2]. Tudo levava a crer que tínhamos pela frente mais um daqueles voos de rotina em que tudo segue o previsto no "figurino".

Entreguei os comandos para o Mecânico de Voo, abri a minha maleta e tirei o "farnel" que tinha trazido de casa. Desembrulhei o sanduíche de mortadela e, quando ia dar a primeira mordida, a portinhola de comunicação com a cabine de passageiros se abriu e um passageiro perguntou:

— Comandante, onde é a "patente" neste avião?

Respondi que este avião não tinha toalete e perguntei qual era o problema.

— É que estou com uma tremenda dor de barriga, quase "me borrando" perna abaixo.

— Sinto muito — respondi — mas vai ter que aguentar até chegarmos a Livramento.

— Quanto tempo ainda falta para chegarmos?

— Aproximadamente meia hora — respondi.

— Não vai dar para aguentar; será que o senhor não pode pousar numa fazenda para eu me aliviar?

Respondi-lhe que isso não era possível; a única solução era ele se controlar até chegarmos a Livramento.

A portinhola se fechou mas, cinco minutos mais tarde, se abriu novamente e o rosto do passageiro reapareceu, agora com uma expressão desesperada.

— Comandante, não me aguento mais, preciso "ir aos pés" imediatamente, se não vai se dar… Não dá mesmo para pousar por aqui?

— Infelizmente não dá. Mais uns 20 minutos e estamos pousando em Livramento; aguenta um pouquinho mais.

— Não aguento nem cinco minutos mais; o que é que vou fazer?

A cabine de passageiros do F-13 era pequena; no banco traseiro sentavam três passageiros e mais dois nas poltronas dianteiras. O avião estava lotado. A solução era terrível, mas não havia outra. Respondi, então, ao desesperado passageiro:

— Se não dá mesmo para aguentar, pega um saco de enjoo e faz o "serviço" nele. Mas, por favor, vê se não erra a pontaria.

A última coisa que vi, antes de fechar a portinhola da cabine, foi o infeliz passageiro arriando as calças e acocorando-se no pequeno espaço entre os demais passageiros.

Pouco tempo depois, a portinhola foi novamente aberta e outro passageiro meteu a cabeça e falou:

---

[2]CAVU: "Ceiling And Visibility Unlimited" (Teto e Visibilidade Ilimitados).

— Não se aguenta mais o cheiro aqui atrás; o que podemos fazer?

— Baixem os vidros das janelas. Tratei de fechar rapidamente a portinhola, pois o terrível mau cheiro já estava chegando a nossa área…

Passado esse pequeno "incidente", o restante do voo prosseguiu sem novidades até o pouso em Livramento. Para poder prosseguir o voo, entretanto, tivemos que fazer uma lavagem completa da cabine com creolina… E meu sanduíche de mortadela, quem acabou comendo foi o Guarda-Campo.

Travessia da Lagoa mirim

Este episódio, que eu considero de certa maneira pitoresco, aconteceu no ano de 1943. Nessa época eu já era Comandante de Junkers F-13 e, nas horas vagas, ministrava instrução em aviões e planadores na Varig Aero Esporte. Encontrava-me um dia na sede da VAE, quando me chamaram ao telefone para atender ao senhor Berta. Para mim, o último em senioridade na lista de pilotos, um chamado do Presidente era motivo de justa preocupação. Um rápido exame de consciência, para ver se não tinha feito algo errado que justificasse uma "carraspana" do "velho", e lá fui eu, o mais depressa possível, atender ao telefone. O seguinte diálogo teve, então, lugar entre nós dois:

— É o Pinto? Aqui é o Berta.

— Sim, sr. Berta, em que posso servi-lo?

— Você me prepara o Chico que amanhã vamos a Santa Vitória do Palmar. Preciso falar com o prefeito de lá para tratar de abertura de uma linha regular.

— Muito bem, sr. Berta, vou preparar tudo. É para pernoitar?

— Lá não; provavelmente pernoitaremos em Jaguarão ou Pelotas na volta. Quero decolar ao romper do dia.

Imediatamente tratei de tomar as providências necessárias para preparar o pequeno "Chico", um Bücker Student, monoplano de dois lugares, que usávamos para instrução e reboque de planadores. Após revisá-lo e abastecê-lo com gasolina e óleo, providenciei mapas da rota e tudo o mais que era necessário para garantir o êxito da jornada, o que foi feito de véspera.

No dia seguinte, antes do nascer do sol, eu já estava no aeroporto, com blusão de couro, capacete e óculos de voo, à espera de meu ilustre passageiro. O "manjado" Adler do sr. Berta chegou logo em seguida.

— Como é, está tudo pronto? Abastecido e revisado? Olha que eu não posso perder tempo no caminho com essa "joça".

— Não há perigo, sr. Berta, o avião foi abastecido e checado. Está tudo cem por cento.

— Já verificou os boletins de tempo de Pelotas, Jaguarão e Santa Vitória? Vê lá se não vamos encontrar nevoeiro por aí.— Aqui estão os boletins; o tempo está bom em toda a rota e os ventos são fracos de sudeste. O senhor tem capacete e óculos?

— Não me lembrei disso, vê se me arranja um aí.

— Calculei que o senhor não tivesse; estão dentro do avião Se estiver pronto, pode subir que eu "dou" a hélice.

Foi aí que eu tive meu primeiro choque: o Chefe subiu na asa e se instalou na nacele traseira, que era o posto normal de pilotagem. Eu fiquei sem saber o que fazer e resolvi perguntar:

— O senhor vai aí mesmo? Por que não senta na frente que eu posso pilotar na nacele de trás?

— Quem vai pilotar sou eu. Você vai só ficar de olho se eu fizer alguma besteira. Vamos, vira logo essa hélice, que já estamos ficando atrasados.

Eu sabia que o sr. Berta já tinha tomado lições de pilotagem e eu mesmo já o tinha visto treinar com o Comandante Goetz, também instrutor na VAE. Fiquei frio, mas não podia fazer nada. Já naquela época, "Chefe era Chefe"… Fui para a frente da hélice e gritei:

— *Coupé*! (Nessa época significava "magnetos desligados".)

— *Coupé*! — respondeu ele.

Virei a hélice várias voltas e gritei:

— CONTATO!

Ele ligou os magnetos e confirmou:

— CONTATO!

Acionei a hélice com força e o motor pegou imediatamente. Sorri satisfeito, pois isso era um sinal que o motor estava em boas condições. Removi os calços das rodas, contornei a asa e subi para meu posto na nacele da frente. Amarrei o cinto e levantei o polegar, num sinal de que estava pronto. Ele começou logo a taxiar para a cabeceira da pista.

Decolamos impecavelmente da pista 13, fizemos uma curva para a esquerda e tomamos o rumo de Pelotas, nossa primeira escala. Os meus mapas de navegação estavam todos com "seu" Berta. A navegação até Pelotas foi perfeita e o pouso em Pelotas, impecável. Lá abastecemos e prosseguimos para Jaguarão, nossa próxima escala. Nessa altura eu já estava completamente descontraído, pois o Chefe estava se revelando um piloto de mão cheia.

De Jaguarão para Santa Vitória tínhamos que cruzar a Lagoa Mirim, que pode ser mirim no nome, mas, quando vista de um lento monomotor a baixa altura, mais parece uma parte do Oceano Atlântico.

Aproximadamente na metade da travessia, com a outra margem ainda longe no horizonte, aconteceu o que não podia acontecer nesse voo e naquele momento: o motor começou a "ratear", pipocando, estourando e perdendo potência. Não tínhamos altura suficiente para planar até a costa e um pouso n'água com trem fixo seria capotagem na certa. Sem ao menos dispor de coletes

salva-vidas, estaríamos em maus lençóis. Num relance eu cheguei a imaginar as manchetes nos jornais do dia seguinte: "Presidente da VARIG e seu piloto desaparecem na travessia da Lagoa Mirim." Que vexame!

Felizmente, nosso Walter Micron, respondendo a inúmeras bombadas do acelerador, resolveu voltar à vida. Completamos a travessia e eu respirei aliviado quando, novamente, vi terra embaixo de mim. "Seu" Berta continuava impassível na pilotagem do avião.

Algum tempo depois, avistamos Santa Vitória, quase escondida pelos palmeirais; localizado o campo de pouso, "seu" Berta efetuou um a aterrissagem de mestre.

Logo que descemos do avião, tirando o capacete e os óculos, ele me perguntou:

— O que foi aquela "rateada" do motor bem no meio da lagoa?

— Deve ter sido óleo nas velas; esse motor invertido costuma sujá-la. O senhor pode ir para a cidade que eu troco as velas e checo o motor.

— Negativo, hoje eu sou o piloto e só saio daqui com esse serviço pronto. Apanha o material e a caixa de ferramentas e me dá uma mão aqui.

Assim dizendo, foi logo tirando o blusão de couro e arregaçando as mangas da camisa. Depois de mais algumas tentativas, eu desisti de convencê-lo a me deixar fazer o serviço e ir para a cidade. Ajudei-o, alcançando ferramentas e, em pouco tempo, estávamos com o serviço pronto; após um teste com plena potência, nos convencemos de que o motor funcionava "redondo".

O agente da VARIG, que estava nos esperando com seu Ford "Bigode", nos levou para a cidade. O "Fordeco" atravessou valentemente os extensos areais ao longo da estrada. Segundo ele, o Ford 1927 ainda era o melhor veículo para esse tipo de terreno arenoso.

Na cidade eu deparei com uma coisa que ainda não havia visto noutro lugar: a prefeitura não tinha porta na frente, só janelas! Nosso agente, conhecedor dos mistérios da cidade, nos levou a um armazém ao lado e, dentro dele, havia uma porta de acesso à prefeitura. Fomos gentilmente recebidos pelo prefeito que, juntamente com o sr. Berta, acertou os detalhes para a instalação da futura linha da VARIG até Santa Vitória do Palmar.

Depois de um almoço oferecido pelo prefeito, retornamos ao aeroporto e começamos a preparar o avião para a longa viagem de volta. Antes da decolagem eu sugeri ao senhor Berta que, para a travessia da Lagoa Mirim, subíssemos para uma altura que nos permitisse alcançar as margens em caso de nova "pane" do motor, o que foi prontamente aceito por ele.

Meses depois, coube a mim inaugurar a nova linha regular para Santa Vitória, dessa vez num "possante" Junkers F-13, agora sob *meu* comando.

Esse episódio mostrou uma faceta provavelmente desconhecida pela maioria das pessoas que privaram com o presidente da VARIG: a do "seu" Berta piloto e, diga-se de passagem,… dos bons.

Felizmente para nós, ele não seguiu essa vocação, preferindo "pilotar" os destinos de toda a VARIG, por "esses ares nunca dantes navegados"… Com aviões gaúchos, deixando-nos, como maior legado, um exemplo de dedicação e capacidade de trabalho.

De Rio Grande a Santa Vitória

Voando a meia duna de altura

Aproveitando que estamos na área de santa Vitória, vou contar mais uma história que se passou na rota de Rio Grande para essa localidade.

Esse voo era efetuado ao longo de uma belíssima praia, ininterrupta, na qual o passageiro podia apreciar as lindas dunas que se formavam ao longo dela, o farol de Sarita e os navios que, em tempos remotos, encalhavam na praia, atraídos, conforme as lendas, por piratas que, à noite, subiam e desciam as dunas com bois portando luzes amarradas aos cornos. Diziam essas lendas que os navios, confundindo essas luzes com as de outro navio, aproavam a praia, onde encalhavam e eram, então, saqueados.

Quando o tempo estava ruim, com visibilidade e teto reduzidos, os pilotos tinham que voar baixo, ao logo da praia, pois esse era o único meio de navegação disponível; quando o tempo estava claro, com o sol brilhando, o voo também era efetuado a baixa altura sobre a praia, para os passageiros poderem ver as belezas dessa rota. E quando falo em voo a baixa altura, eu quero dizer de 5 a 10 metros sobre a praia.

Um dia, estando no aeroporto em Porto Alegre, eu fui avisado que o sr. Berta queria falar comigo. Fui à cidade e me apresentei em seu escritório. Após algum tempo, fui recebido pelo Presidente, que me perguntou à queima-roupa:

— Que é que você anda fazendo para assustar meus passageiros?

— Que eu me lembre, nada, sr. Berta. Houve alguma reclamação?

— Sim, leia esta carta aqui.

Li a carta que ele me apresentou, cujo texto dizia mais ou menos o seguinte: "Sou cliente assídua da VARIG, fazendo seguidamente a viagem entre Rio Grande e Santa Vitória. Em todas essas viagens, os pilotos sempre ficam pertinho da praia, de maneira que, se alguma coisa acontecesse com o motor do avião, a queda seria pequena. Nessa última viagem, com um piloto que me informaram chamar-se Comandante Pinto, o avião voou tão alto que as pessoas pareciam formigas. Todos os passageiros estavam apavorados. Imagine o senhor, se o motor parasse nessa hora; nos espatifaríamos no chão de uma enorme altura. Muito grata pelas providências que puder tomar, subscrevo-me, etc. etc."

Terminei de ler a carta, esforçando-me para não desandar a rir e devolvi-a ao sr. Berta, dizendo:

— Lembro-se perfeitamente desse voo. Fiz a viagem a 600 metros de altura.

— E por que razão você voou nessa altura?

— Porque o voo estava atrasado e eu aproveitei os ventos favoráveis nessa altura, para reduzir o atraso.

— Concordo que você agiu com a melhor das intenções mas o passageiro, em geral, não gosta da sensação de altura. Vamos acabar com esse "negócio" de voar alto. Faça como os demais: voe baixinho sobre a praia que os passageiros se sentem mais seguros.

— Muito bem, sr. Berta, daqui em diante passarei a voar o mais baixo possível.

— É isso mesmo, mas vê se não me arranca as rodas "da" F-13 numa duna.

Só para mostrar como os conceitos podem mudar com o tempo, eu vou contar outra história, que se passou uns sete ou oito anos depois, também relacionada com voo a baixa altura.

Era um magnífico domingo de sol e eu estava de plantão no Controle de Voo da Companhia. Tínhamos poucos aviões no ar e um deles era um Douglas C-47, cargueiro, vindo de São Paulo.

O telefone tocou, no Controle de Voo, eu atendi e o seguinte diálogo teve lugar:

— Quem fala aí?

— Aqui é o Comandante de plantão, Comandante Pinto.

— Aqui é o Berta. Quem é o Comandante do VBF?

— É o Comandante Binz, o que é que houve?

— Não interessa! Põe o Binz na rua! E desligou o telefone.

Quando o PP-VBF pousou, fui falar com o Binz.

— Tudo bem? Como foi o voo; alguma alteração?

— O voo foi ótimo, até divertido. Não houve nada de anormal. Porque a pergunta?

— A razão da pergunta é que acabaste de ser demitido da VARIG, pelo "seu" Berta. Alguma coisa fora da rotina deve ter acontecido.

O Comandnate Binz ficou lívido e eu senti que sua consciência o acusava de alguma coisa. Disse-lhe então:

— Binz, abre o jogo; o que andaste fazendo?

Ele resolveu então se abrir comigo:

— Só pode ter sido o seguinte: como estávamos de cargueiro, sem passageiros, e o dia muito bonito, resolvi seguir a costa, voando baixinho sobre as praias. Próximo a Tramandaí, vi um pescador solitário sobre uma pedra. Disse para meu Copiloto: vou fazer aquele cara se jogar n'água. Um pouco antes de passar por cima, eu o vi pular no mar.

A essa altura já deves ter concluído que o "cara" que fizeste se jogar no mar era o próprio "seu" Berta.

E era…

Para acabar a história: o Comandante Binz não foi demitido; inicialmente foi rebaixado para copiloto por um ano, pena esta que foi reduzida para seis meses e depois comutada. Aposentou-se mais de 30 anos depois como Comandante de "Jumbo-747" com uma folha de serviço impecável. Também, nunca mais jogou um presidente n'água…

A concidência

— Aló, quem fala, é da VARIG?

— Aqui fala Weber, Operações da VARIG, o que deseja?

— Quem está falando é Mário Everhart, do jornal *Diário de Notícias*. Eu quero comunicar que, infelizmente, um avião de vocês caiu e explodiu no cais do porto. Deve fazer uns cinco minutos.

— Desculpe, amigo, mas deve estar enganado, pois o único avião que tínhamos chegando acaba de pousar.

— Então devia ter outro avião chegando na mesma hora, pois eu estava na janela do jornal, aqui na Praça da Alfândega, quando vi o avião passar, já muito baixo e perdendo altura; acompanhei sua trajetória descendente até desaparecer atrás das casas e explodir no cais do porto. Foi uma enorme explosão, não deve ter escapado ninguém.

— Sr. Everhart, mais uma vez eu lhe digo, o senhor está enganado, pois nenhum outro avião, além do que já pousou, está chegando agora. O senhor pôde identificar esse avião que foi avistado?

— É claro que identifiquei. Era um Junkers F-13 e deu até para ler sua matrícula embaixo das asas; PP-VAG. Eu lhe asseguro que não estou enganado, nem passando uma informação de outra pessoa; eu vi com meus próprios olhos.

— O senhor desculpe, não estou duvidando do que está dizendo, mas há uma estranha coincidência: o avião que acabou de pousar, vindo de Bagé, é um Junkers F-13, o "Santa Cruz", cuja matrícula é PP-VAG. Por favor, aguarde um momento na linha que eu vou lá fora me certificar.

Após alguns minutos:

— Alô, sr. Everhart?

— Sim, estou na escuta, pode falar.

— Acabei de ir lá fora e constatei com meus próprios olhos: o Junkers F-13, PP-VAG, procedente de Bagé, está, efetivamente, parado em frente da estação de desembarque do aeroporto, com o último passageiro descendo a escada. Além disso, verifiquei pessoalmente e posso lhe confirmar que não temos nenhum outro voo chegando hoje; esse era o último.

— Que coisa mais estranha. Eu vi esse avião cair e explodir, não foi coisa que alguém tivesse me contado. De qualquer forma, eu vou descer agora e dar um pulo até o cais do porto. Tenho que esclarecer esse mistério. Que eu vi, eu vi…

— Está bem. Aguardamos, então, qualquer notícia: mas pode ficar certo de que não era avião nosso.

E agora, quem estava com a razão? O sr. Mário Everhart (não sei se estou escrevendo certo seu nome) era um veterano jornalista do *Diário de Notícias*, muito bem conceituado e perfeitamente familiarizado com a VARIG e seus aviões. De maneira nenhuma inventaria essa história. Além disso, a prova do que ele tinha visto estava lá: um enorme rolo de fumaça preta, com origem no cais do porto e que se elevava a mais de 100 metros de altura. Por outro lado, o avião que ele viu cair "com os próprios olhos" estava já pousado são e salvo no aeroporto, também visto "com os próprios olhos" pelo sr. Weber, Operações da VARIG.

Havia, entretanto, uma terceira pessoa envolvida nesse mistério que, a essa altura, não estava sabendo de nada: era eu mesmo, o piloto do "Santa Cruz" PP-VAG, que não caiu no cais do porto nem explodiu, como os leitores já devem ter sabiamente concluído. Para descrever meu papel nessa confusão toda, eu terei que começar um pouco antes da chegada a Porto Alegre.

Estávamos vindo de Bagé, mantendo uma altura de 600 metros. A visibilidade para a frente estava bastante prejudicada por uma forte bruma seca de verão e praticamente só se conseguia ver o solo olhando verticalmente para baixo, embora houvesse somente nuvens isoladas com base alta. Faltando somente uns 20 minutos para a hora estimada de chegada, eu pedi a meu Mecânico de Bordo e Copiloto Goebel que solicitasse um boletim meteorológico de Porto Alegre. Em pouco tempo o "gordo" estava me entregando a resposta num pedaço de papel, dizendo o seguinte: "Vento 150º/15 km/h, visibilidade 1.500 metros com bruma seca, formação de CB nos setores NW a SW próximo da cidade."

Havia, portanto, uma barreira dessas terríveis nuvens de tempestade, os cúmulos-nimbos, entre nós e o aeroporto. Como a visibilidade estava muito prejudicada pela bruma, eu decidi que o melhor caminho era contornar essas formações pela direita, entrando em Porto Alegre pelo Sul, sobrevoando a cidade antes de prosseguir para o aeroporto de São João. E assim fizemos. Com as formações de CB à nossa esquerda, sobrevoamos o Rio Guaíba e entramos por cima de Ipanema, na Zona Sul. Prosseguimos então na direção do aeroporto, passando sobre a cidade, mantendo sempre 600 metros de altura. Quando estávamos exatamente na vertical do Parque Farroupilha, é que teve início nossa rápida odisseia

O avião começou a perder velocidade e a afundar, a princípio lentamente, mas depois mais acentuadamente. Era, provavelmente, o efeito de uma corrente descendente em consequência da proximidade do cúmulo-nimbo. Embora "seu" Greiss sempre afirmasse que uma descendente nunca chega até o chão, eu não gostei de ver a cidade crescendo assustadoramente embaixo do avião e logo tratei de aumentar a potência do motor ao máximo. Não adiantou; o avião continuava afundando e a velocidade não aumentava. Vendo que, se continuasse assim, eu ia acabar pousando numa rua de Porto Alegre, eu fiz uma curva à esquerda e tomei o caminho mais curto para sair de cima da cidade em direção ao Guaíba. Se a teoria de "seu" Greiss falhasse dessa vez, nós, pelo menos, poderíamos pousar n'água.

Usando potência máxima e voando na velocidade mínima possível, eu estava vendo que não íamos nem conseguir chegar até o rio, tão baixo já estávamos. Mas felizmente conseguimos, passando sobre o cais do porto a menos da metade da altura da chaminé da usina. Quando já me preparava para pousar o avião n'água, ele começou a reagir, ganhando velocidade e parando de descer. Logo que senti que já possuía controle sobre o avião, fiz uma curva à direita e prossegui para o aeroporto, pousando direto na pista 13. "Seu" Greiss mais uma vez estava com a razão: a descendente, ao se aproximar do chão, se transforma em vento horizontal; hoje, mais de 40 anos depois, isso tem um nome: "Tesoura de Vento".

Essa é a explicação do que aconteceu naquele dia quente de verão. O sr. Mário Everhart realmente viu nosso avião perdendo altura e sumindo atrás das casas sobre o cais do porto. O que ele não viu é que, a poucos metros da água e logo após passar o cais, nós conseguimos recuperar o controle do avião e ganhar altura suficiente para prosseguir para o aeroporto e efetuar um pouso normal.

Mas… espera aí, dirão os leitores com toda a razão, e a explosão? Ele viu a explosão do avião no cais. Ah, sim, faltou esse pequeno detalhe. É que, segundos depois de nossa passagem sobre o cais, um navio carregado com gás explodiu e, com isso, entrou em nossa história sem ter nada a ver com ela.

Um trimotor que vira planador

Mais uma vez a rota de Pelotas foi testemunha de um episódio que vale a pena ser contado. Dessa vez voávamos de Pelotas para Porto Alegre. Estava um "céu de Brigadeiro" e a visibilidade era ilimitada. Eu estava eufórico pois, em vez de um avião com um só motor, eu comandava um trimotor, o que me dava uma sensação de segurança pois, na eventualidade da falha de um deles, eu poderia prosseguir a viagem com os outros dois. Num monomotor isso significava um pouso de emergência.

O Fiat G-3 era um pequeno avião, com capacidade para seis passageiros e dois pilotos e era equipado com três motores Alfa Romeo de 150 CV cada um. Não havia separação entre a cabine de passageiros e a do comando, o que dava aos passageiros uma oportunidade de participação mínima com o voo.

Apesar da segurança que aparentava, por ser um trimotor, esse avião tinha algumas esquisitices. Uma delas era sua total falta de estabilidade dinâmica longitudinal; tinha que ser pilotado o tempo todo, senão saía da altura, tanto

para cima como para baixo. A outra era o sentido de movimento das manetes dos aceleradores; ao contrário dos demais aviões, elas aceleravam os motores quando eram puxadas para trás. Isso era um inconveniente grave, pois nessa época os pilotos voavam todos os aviões da Companhia, indistintamente. Os leitores podem imaginar o que acontecia se, numa aproximação para pouso, o avião ficasse muito baixo e o piloto, querendo corrigir, levasse as manetes à frente para aumentar a potência. No Fiat ele pousria antes da pista.

Mas assim era o "Jacuí" (ou melhor, "Spaghetti", se quisermos usar o nome pelo qual ele era mais conhecido).

Nesse voo era meu Mecânico Fritz Hochwart (o mesmo que me acompanhou no F-13 em meu voo de Comandante por um dia a São Gabriel). Nessa época, o "Jacuí" estava sob sua responsabilidade; nele ele voava e, quando no solo, supervisionava sua manutenção.

Aproveitando o vento, que era de cauda, voávamos a 600 metros de altitude e o voo decorria tranquilo. Já estávamos passando no través de Tapes, às margens da Lagoa dos Patos, quando o motor esquerdo tossiu e parou subitamente. Quase imediatamente o motor do nariz fez a mesma coisa e também parou. Só nos restava o motor direito, mas este não esperou muito para seguir o exemplo dos outros dois. Com os três motores parados, éramos, agora, pilotos de um enorme planador. Mantendo a velocidade de planeio, só me restava tentar alcançar Tapes e pousar no pequeno campo do aeroclube local.

De uma coisa nós estávamos certos: o problema era no sistema de alimentação de combustível, pois a pressão da gasolina caíra a zero um pouco antes de os motores pararem. Lembrei-me, então, que a seletora de tanques ficava sob a poltrona do passageiro que estava sentado atrás de mim. O encosto de meu assento era uma tira de couro larga; soltei-a e me virei para trás, abaixando-me para verificar a posição da seletora sob o assento do passageiro. Encontrei-a na posição correta e voltei a meu lugar, pois já estávamos nos aproximando de Tapes. Não deu mais tempo de fixar a tira de meu encosto, pois precisava me concentrar na manobra de aproximação em voo planado. A mim essa manobra não preocupava, pois, quando não estava voando na linha, eu era instrutor em planadores na Varig Aero Esporte.

Minha maior preocupação era o pouso propriamente dito, pois o "Spaghetti" exigia uma técnica específica para pousar, do contrário batia com as rodas e, não tendo amortecedores, saía pulando pela pista afora. A técnica consistia em puxar o manche todo para trás ao cruzar a cabeceira; ele então caía na pista em posição de três pontos e parava logo. Como se estivesse num planador, fiz a aproximação entrando numa perna base, a partir da qual eu podia abrir ou fechar mais, de acordo com a altura. Entrei na reta final e cruzei a cabeceira da pista no mínimo de altura e velocidade praticáveis; ao cruzá-la, puxei o manche e… caí deitado de costas no colo do passageiro que estava sentado logo atrás de mim. Como não tinha tido tempo de prender o encosto de minha cadeira, não tive apoio nas costas quando puxei o manche. O copiloto assumiu o controle direcional do avião, enquanto o passageiro me empurrava de volta para a posição sentado, continuando a me apoiar as costas para eu assumir o controle do avião.

Acionando o freio a ar comprimido, cujo controle era no manche, eu ainda consegui parar o avião dentro dos limites da pista.

Descemos do avião e, imediatamente, fomos medir a quantidade de combustível nos tanques. Na asa esquerda, encontramos o tanque completamente vazio. Na asa direita, encontramos o bujão de abastecimento frouxo e o tanque quase cheio. Com o bujão de abastecimento frouxo, o tubo em forma de "L", que deveria estar virado para a frente a fim de receber o impacto do ar e pressurizar o tanque, estava virado para trás, formando sucção no tanque. Com essas evidências, foi fácil chegar à conclusão sobre a causa de nossa pane seca. Os dois tanques abasteciam, juntos, os três motores. Quando o bujão afrouxou (provavelmente com a vibração), o tubo direito ficou fazendo sucção no tanque direito e os motores consumiram somente gasolina do tanque esquerdo; quando este secou, os motores pararam.

Deixamos os tanques se equilibrarem novamente, viramos os motores e decolamos, terminando nossa viagem sem novidades.

Agora um detalhe interessante: esse avião, com tripulação da VARIG e a serviço da Força Aérea, tinha acabado de voltar de um período de patrulhamento sobre o Atlântico, de três meses. Sem comentários…

Nas asas do dragão

Com o advento da Segunda Grande Guerra, de 1939-1945, a VARIG teve que enfrentar problema da renovação de sua frota, até então composta exclusivamente de aviões alemães, pois já começavam a faltar peças para a manutenção deles. No início de 1942 a Companhia adquiriu um avião de Havilland Dragon Rapide, de fabricação inglesa. Era um bimotor biplano com capacidade para seis passageiros e um piloto. Com uma velocidade de 200 quilômetros, era o mais veloz avião da frota.

Foi batizado com o nome de "Chuí", um pequeno rio no extremo sul do Brasil. Era, entretanto, pouco conhecido por esse nome, pois todos o chamavam de "Dragão".

Foi nesse "Dragão" que ocorreu o episódio que passo a relatar.

Havíamos pernoitado em Santa Vitória do Palmar, naquela época uma cidade pequena e com poucos recursos. Basta dizer que houve ocasiões em que nossos tripulantes tiveram que pernoitar no hospital porque o único hotel da cidade estava lotado. Dizia-se, na época, que um habitante de Santa Vitória podia ser identificado em qualquer parte do mundo, porque só atravessava as

ruas nas esquinas. É que, na cidade, as ruas eram cobertas de areia e só havia calçamento nas sarjetas dos cruzamentos. Vivia lá, entretanto, um povo muito simpático e prestativo; um exemplo disso é o fato de terem liberado o principal clube da cidade para ser frequentado pelos tripulantes da VARIG, durante seus pernoites nessa cidade.

A área onde está localizada a cidade de Santa Vitória, entre o fim da Lagoa Mirim e o oceano, é espetacular, com seus campos completamente planos e cobertos por extensos palmeirais. Lembro-me de que o voo nessa região era como um bálsamo para os olhos. A impressão que se tinha era a de estar voando sobre um oásis imenso, que se estendia até onde os olhos pudessem alcançar.

Bem próximo ao sul de Santa Vitória passa o Rio Chuí, que, em seu curto trajeto, separa, no extremo sul, o Brasil do Uruguai. A praia oceânica, que se estende sem interrupção de Rio Grande até quase Montevidéu, fica próxima da cidade.

Bem, vamos à nossa história. Estávamos com o avião "Chuí", bem próximo do Rio Chuí que lhe emprestou o nome; se isso era um bom sinal, eu não sei, mas o que não estava muito bom era o tempo, pois a camada de nuvens era baixa e chovia bastante.

O "Dragão" só tinha lugar para um piloto na cabine mas a VARIG havia instalado um banquinho dobrável no corredor de acesso a ela, para acomodar o Mecânico de Bordo (que também atuava como Radiotelegrafista). Ocupava essa função nesse dia, o "velho" Oscar, como era carinhosamente chamado o competente profissional Oscar Goerg, o mais antigo e experiente Mecânico de Bordo da VARIG nessa época.

Com os passageiros a bordo, viramos os motores e iniciamos o táxi para a pista. Depois de um bom cheque dos magnetos e comandos, alinhamos o avião e decolamos. Tínhamos que voar muito baixo, raspando o topo das palmeiras, para manter o contato visual com o solo, devido à visibilidade reduzida pela chuva.

A orientação nessa área, com essas condições, não era fácil, pois só havia palmeiras e uma era igual à outra. O jeito era manter a proa da rota e esperar a margem da Lagoa Mirim. Após atravessá-la, era só encontrar o Rio Jaguarão e seguir seu curso até avistar a ponte que liga Jaguarão, no Brasil, com Rio Branco, no Uruguai. Passando de preferência *sobre* a ponte, ao virar à direita se avista o cemitério e, junto dele, o campo de pouso.

Ao atingir a margem da lagoa tivemos que subir dentro das nuvens para uns 300 metros. Sobre a água, com chuva, é impossível manter contato visual, pois não se tem noção de horizonte e perde-se a capacidade de avaliar a altura. Mantive a proa e calculei o tempo para atravessar a Lagoa. Findo esse tempo, comecei a descer para recuperar as condições de voo por contato. Quando conseguimos ver o solo estávamos sobre o rio.

— Saímos "cravados" em cima do Rio Jaguarão; isso é que é navegação, eu disse ao Oscar.

Seguimos o rio, em voo baixo, esperando a próxima referência que era a ponte. Nesse momento, o motor direito começou a "ratear", perdendo potência. Virei-me para o Oscar e falei:

— E essa agora? Esse troço vai parar?

— É água nos cabos das velas, esses motores não aguentam chuva; mas acho que ele não vai parar.

Se o motor parasse, teríamos que fazer um pouso de emergência. O "Dragão" não voava monomotor nem vazio. Mas o motor estava se mantendo, "rateando" e perdendo potência, mas pelo menos ainda ajudando a manter o avião voando.

O rio foi ficando cada vez mais estreito e nada de ponte. Chegamos à conclusão de que não era o Rio Jaguarão, mas outro menor, que vinha de dentro do Uruguai. O remédio era voltar, segui-lo até a lagoa e, na suposição de que estávamos ao sul da rota, seguir a costa até encontrar o Jaguarão certo.

Nessa hora, além da preocupação com o motor, que cada vez tossia mais, comecei a ficar preocupado também com a gasolina. Nossa autonomia era pequena e não dava para ficar procurando o Jaguarão por muito tempo.

Com o motor sempre tossindo, chegamos, finalmente, à margem da lagoa; seguimos a costa para o norte e, depois de algum tempo, encontramos a foz do que nos pareceu nosso rio. Numa curva à esquerda, subimos por ele. O motor não se aguentava mais, mas eu não podia cortá-lo, sob pena de ter que pousar logo adiante; qualquer potência que ele pudesse produzir me ajudava. A chuva estava cada vez mais forte e a visibilidade era mínima. Precisávamos ver a ponte a tempo de evitá-la.

A essa altura eu já possuía uma terceira preocupação: era com relação ao motor esquerdo que, para compensar a perda de potência do direito, estava sendo solicitado ao máximo, podendo falhar a qualquer momento.

Finalmente, nossa ponte salvadora começou a ser distinguida dentro do nevoeiro e da chuva; nunca vi uma ponte tão bonita… Viramos à direita e, em voo rasante sobre a cidade, saímos à procura do cemitério. Não para ficar lá, é claro, mas para localizar o campo de pouso, que ficava ao lado.

Após sobrevoar o cemitério, não tivemos dificuldades em achar a pista onde pousamos tranquilamente. O motor direito, entretanto, ao ser reduzido, parou e só pudemos chegar até a estação de desembarque após ser providenciado um reboque. Não foi uma chegada das mais dignas, mas, de qualquer maneira, foi uma chegada.

Assim, mais uma vez havíamos cumprido nossa obrigação de manter a linha funcionando a despeito das condições meteorológicas e das deficiências do material.

Por essa e muitas outras razões, o "Chuí" já não inspirava confiança e os pilotos mais antigos se recusavam a voá-lo. O próximo piloto a ser escalado, o

Comandante Bordini, não aceitou; a tentativa de escalar outros teve o mesmo resultado. A Companhia decidiu, então, vender o avião em 1914.

Um exemplar exatamente do mesmo tipo, encontrado em Angola, pode ser visto no Museu Histórico da VARIG, em Porto Alegre, ostentando as cores e o nome "Chuí".

Depois do uso não jogue pela janela

O episódio que passo a relatar aconteceu a bordo do velho Messerschmitt "Aceguá", na rota entre Pelotas e Porto Alegre. Era verão, o dia estava muito quente, mas as condições de tempo eram boas. Mesmo assim, o voo era conduzido a baixa altura para reduzir o efeito de um forte vento de proa. No ar turbulento, o voo estava sendo bastante desconfortável.

O avião estava lotado e cada um dos 10 passageiros procurava fazer o tempo passar à sua maneira, já que não havia nem cinema nem serviço de bordo. Uns liam o jornal e outros procuravam dormir, aproveitando o embalo da turbulência; havia os que preferiam uma conversa com o companheiro do lado e uma boa parte simplesmente apreciava o panorama que o "Aceguá", com sua asa alta, propiciava aos passageiros.

O ocupante da última poltrona na parte traseira direita da cabine, um veterano de viagens aéreas, após baixar o vidro de sua janela, acomodou-se confortavelmente e em pouco tempo estava dormindo sob o efeito do vento que entrava por ela.

Menos à vontade estava o passageiro que ocupava a primeira poltrona da direita na frente da cabine. Estava pálido, suava frio e já sentia na boca aquele amargo que precede "as vias de fato". Tinha ouvido dizer que se enrolasse jornais ao redor do estômago ele não enjoaria. Balelas; ele estava com a edição completa do *Correiro do Povo* de domingo por baixo da roupa e sentia que estava prestes a "botar cargas ao mar". De repente, aconteceu; mal teve tempo de apanhar o clássico saquinho e encheu-o completamente. Fechou-o como pôde e começou a procurar um lugar para depositá-lo. Não encontrando, resolveu abrir a janela e, cuidando para ninguém perceber, jogou o saquinho pela abertura.

O invólucro foi logo rompido pela corrente de ar e o conteúdo, deixando um rastro nas janelas fechadas, acabou entrando na última, que estava aberta, depositando-se em cheio no rosto do passageiro, que dormia a sono solto com a boca aberta.

No momento seguinte, aconteceu um tremendo tumulto na cabine de passageiros. Acordando de repente com aquele material no rosto (logo identificado), o pobre passageiro, cuspindo e limpando os olhos, levantou-se e avançou furioso na direção do culpado, seguindo o rastro nas janelas; os demais passageiros, ao se darem conta do que estava acontecendo, procuraram segurar a vítima, a fim de proteger o infeliz causador da tragédia que, a essa altura, já estava ocupado em encher seu segundo saquinho.

Aos poucos a vítima foi se acalmando e, finalmente, resolveu ir para o toalete limpar-se como pôde. Voltou depois para seu lugar, *fechou a janela*, e passou o resto da viagem bochechando e gargarejando água sem parar. Depois do desembarque em Porto Alegre, já se sentindo melhor, o involuntário causador da tragédia tentou se desculpar com seu colega de viagem mas foi dissuadido pelos demais passageiros. Um deles disse:

— É melhor não se aproximar; ele ainda está com um gosto amargo na boca…

Muitos anos depois, voando num DC-3, um passageiro me procurou para perguntar por que nos sacos de enjoo da VARIG estava escrito: "depois do uso não jogue pela janela." Ele não conseguia entender a razão daquela recomendação, uma vez que janela de avião não abre. Eu contei-lhe, então, a história citada, esclarecendo que depois do incidente a Companhia tinha resolvido imprimir a referida recomendação em todos os saquinhos de enjoo. Ninguém havia se dado conta de que agora, com os aviões modernos, que não abrem mais as janelas da cabine de passageiros, essa recomendação não mais se justificava. Logo depois foi cancelada.

Quando a meia-noite acontece ao meio-dia

Boa parte das "aventuras" por que passei em meus primeiros tempos de piloto profissional aconteceram na rota Porto Alegre–Pelotas. A história que contarei a seguir passou-se em fins de 1943. Nessa altura eu já era Comandante no Messerchmit "Aceguá", o que, para mim, constituía um motivo de orgulho, pois era o maior avião da Companhia e eu tinha acabado de completar 22 anos.

As informações meteorológicas que recebi antes da decolagem não eram nada animadoras: chuva e teto baixo ao longo de toda a rota e no destino. Embarcados os 10 passageiros, o avião ficou completamente lotado. Meu Mecânico de Bordo, Severino Maines, acionou o "starter" a ar comprimido e eu liguei os magnetos; após algumas voltas da enorme hélice de quatro pás, nosso possante BMW V-12 tossiu, vomitou fumaça e pegou, vibrando bastante no início, para logo se estabilizar em sua marcha lenta caracterizada pelo forte barulho da caixa de redução da hélice, que girava com a metade das rotações do motor.

Durante a rolagem, o controle direcional se fazia usando a frenagem diferencial das rodas, o que se conseguia deslocando o pedal do leme para o lado desejado, ao mesmo tempo que se puxava a alavanca do freio, localizada entre os dois pilotos. Com os pedais centrados, ao puxar a alavanca, as duas rodas freavam ao mesmo tempo. Essa operação era necessária porque esse avião não tinha roda controlável na bequilha; somente uma sapata que deslizava nas pistas

de grama ou terra. Se houvesse pistas pavimentadas no tempo do "Aceguá", ele não poderia operar nelas, devido a essa sapata.

Com o avião estacionado a 90° da cabeceira da pista, o motor foi acelerado a pleno e os dois magnetos checados para ver se não havia queda de RPM, o que seria um sintoma de mau funcionamento deles. Os comandos foram acionados até o batente, para ambos os lados, para verificar se estavam livres. Antes da decolagem, verificamos ainda a pressão e temperatura do óleo e a temperatura da água do radiador. Nessa época, o aeroporto de São João, em Porto Alegre, ainda não tinha Torre de Controle; por isso, ao acabarmos as verificações de praxe e nos certificarmos de que não havia avião pousando, tomamos posição na pista 13 e decolamos.

Com uma suave curva para a esquerda, tomamos o rumo de Pelotas. Não podendo subir mais do que 100 metros, devido ao teto baixo e à chuva, para evitar a parte mais larga na rota direta. No voo baixo sobre a água, principalmente com chuva, perde-se completamente a noção de altura, ensinou-me o Comandante Greiss no período em que voei com ele em instrução de rota.

Do outro lado do rio, segui a rota normal, acompanhando a baixa altura a estrada de rodagem. Era um dia escuro, devido à chuva e à espessa camada de nuvens que cobria a região. Eu estava percebendo, entretanto, que estava ficando cada vez mais escuro e, na altura do Rio Camaquã, eu já encontrava dificuldade em distinguir a estrada, minha única referência para a navegação.

Nessa época não se voava à noite nem os aviões estavam equipados para essas condições. Além disso, era impossível voar por contato à noite, em condições de chuva e teto baixo. Minha preocupação aumentava, portanto, à medida que o dia ia virando noite.

Eu não estava entendendo mais nada; olhava o relógio, marcando 11h30, e pensava: só pode ser 11h30 da manhã, pois decolamos às 10 horas, e não às 22 horas. A hipótese mais provável é que estejamos nos aproximando de uma dessas tempestades de inverno que transforma o dia em noite. Mas não tinha nada disso previsto nas informações meteorológicas que recebemos em Porto Alegre. A essa altura eu já estava arrependido de não ter pousado no campo de Pacheca, às margens do Rio Camaquã; agora, com essa escuridão, eu não conseguiria mais achar a pista sem balizamento. O que restava de luz do dia, agora, era o equivalente à que se tem num dia chuvoso, após o pôr do sol. Minha preocupação era cada vez maior à medida que ia escurecendo e eu via que não conseguiríamos pousar antes de noite fechada.

Não havendo previsão para voo noturno, o avião não estava equipado nem ao menos com uma lanterna de mão, para iluminar os instrumentos, cujas indicações mal conseguíamos distinguir. Com as janelas laterais abertas, para se conseguir ver alguma coisa, o vento e a chuva tornaram infrutíferas as tentativas de Maines iluminar os instrumentos com seu isqueiro.

Felizmente, antes que ficasse noite fechada, as primeiras luzes de Pelotas começaram a aparecer. Mal conseguindo divisar as referências, localizamos o aeroporto e pousamos. Quando acabamos de desembarcar os passageiros era noite fechada.

Somente quando descemos do avião e fomos recebidos pelo gerente da VARIG é que tivemos uma explicação do que estava acontecendo. Ele nos disse:

— Puxa, pensei que vocês iriam pousar em condições noturnas; já estava providenciando o balizamento da pista com lampiões de querosene. Por que não esperaram passar o eclipse para decolar de Porto Alegre e, assim, pousar aqui de dia?

— Eclipse? Então está tudo "esclarecido"; nós não tínhamos conhecimento de que hoje haveria um eclipse do Sol.

— Sim, é um eclipse parcial do Sol mas, devido a essa chuva e à cobertura espessa de nuvens, mais parece um eclipse total.

Com o Comandnate Greiss, eu aprendi todos os segredos das rotas do Rio Grande do Sul, exceto o de iniciar nas previsões a possibilidade de um eclipse do Sol.

Mas assim era a aviação naqueles tempos… Cada dia apresentava uma experiência diferente.

Pane seca… de água

Na década de 19430 e começo da década de 1940, o Messerchmitt M020b, batizado de "Aceguá", era o avião referido pelos passageiros. Era grande, estável e, com asa alta, dava aos passageiros uma excelente visão panorâmica durante o voo. Além disso, era o primeiro equipado com toalete a bordo. Mas a principal razão dessa preferência era a confiança que inspirava, pois nunca tinha feito um pouso de emergência por falha de motor. Seu BMW de 12 cilindros em "V" refrigerados a água era extremamente confiável. Os pilotos também gostavam do "Aceguá" pelas características excelentes de voo e, principalmente, por sua cabine de comando fechada, que os protegia do frio no inverno. O "Aceguá" só perdeu a preferência dos passageiros e pilotos quando a VARIG pôs em serviço o modelo Junkers Ju-52, trimotor, para 17 passageiros.

Na VARIG dos anos 1940, com a maioria dos funcionários alemães ou descendentes deles, avião era do sexo feminino e chamado de "máquina".

Depois desse pequeno preâmbulo, vamos à história de meu último voo no "Aceguá".

Ao chegar ao aeroporto, fui procurado pelo sr. Bötcher, Chefe da Manutenção de pista, que me disse:

— A máquina prevista para este voo era a F-13, mas ela está em revisão e vai a "Aceguá". As camisas dos cilindros dessa máquina estão com muita corrosão

e podem aparecer vazamentos de água. Estamos colocando a bordo cintas de vedação, para o caso de aparecer algum vazamento.

O destino do voo era Uruguaiana, com escala em Pelotas, Bagé e Santana do Livramento. Em cada escala abríamos o capô do motor e verificávamos se havia algum vazamento de água da refrigeração. Em duas ocasiões tivemos que colocar uma cinta para vedar um pequeno vazamento nos cilindros. Assim, chegamos a Uruguaiana sem maiores alterações e lá pernoitamos.

No dia seguinte, deveríamos fazer as mesmas escalas na viagem de volta a Porta Alegre, ou seja, Livramento, Bagé e Pelotas. Este era o itinerário previsto mas o que realmente acabamos fazendo foi totalmente diferente, como veremos a seguir.

Decolamos de manhã cedo de Uruguaiana, com destino a Livramento. O tempo em todo o estado estava claro, com sol, e tudo indicava que teríamos uma ótima viagem. Na metade da primeira etapa, entretanto, notamos que o nível d'água do radiador estava caindo e a temperatura, aumentando. A cidade de Quaraí estava à nossa direita, bastante próxima e, sem perda de tempo, mudamos o rumo e nos dirigimos para o campo de pouso local, onde aterrissamos já com abundante fumaça saindo pelo capô do motor. Aos passageiros explicamos que se tratava de um pequeno vazamento no sistema de refrigeração do motor, que seria consertado em pouco tempo. Colocamos uma cinta de vedação no local em que a camisa do cilindro estava rompida, reabastecemos a água e decolamos.

O dia estava claro, sem nuvens, por isso estranhamos quando, um pouco antes do pouso em Livramento, começou a "chover" no para-brisa. Levamos algum tempo para nos darmos conta de que um novo vazamento tinha começado. Depois do pouso, mais uma cinta de vedação e mais um reabastecimento d'água no radiador e novamente estávamos no ar com destino a Bagé que, entretanto, não conseguimos alcançar. Um novo vazamento nos obrigou a efetuar um pouso de emergência no campo de pouso de Dom Pedrito. Dessa vez, tivemos que dar mais uma explicação aos passageiros sobre o motivo de mais esse pouso inesperado.

Efetuado o conserto, decolamos e, até o pouso, em Bagé, não tivemos mais alterações. Boa parte da rota entre Bagé e Pelotas, nossa próxima etapa, sobrevoa a serra de Pedras Altas, sem nenhum local adequado para um pouso de emergência. Por isso fizemos uma inspeção rigorosa nas camisas dos cilindros e, nos locais duvidosos, colocamos uma cinta. Graças a essa providência, no trecho de Bagé para Pelotas não tivemos problemas.

Após uma nova e completa inspeção no motor, decolamos de Pelotas para nossa etapa final até Porto Alegre, ou melhor, para o que pensávamos ser nossa etapa final. Ao sobrevoar o Rio Camaquã tivemos outro vazamento d'água, dessa vez bastante acentuado, pois a temperatura subiu rapidamente e o motor começou a produzir muita fumaça. Tivemos que reduzi-lo imediatamente para marcha lenta antes que fundisse. Em voo planado pousamos no pequeno campo de emergência de Pacheca, às margens do Rio Camaquã.

Com a experiência que estávamos adquirindo, o conserto foi feito rapidamente, após o que abastecemos o radiador com água do Rio Camaquã.

Nessa altura, os passageiros já estavam levando a coisa para o lado da brincadeira, fazzendo apostas sobre quantas vezes ainda pousaríamos antes de chegar a Porto Alegre. O que estava acontecendo era um vexame e eu me sentia envergonhado. Inspecionamos o melhor que pudemos o motor e, novamente, decolamos. Eu tinha agora mais uma preocupação: as cintas de vedação estavam chegando ao fim; só restava uma. Os cilindros já tinham tantas cintas ao redor que mais pareciam braço de contrabandista de relógios…

Tapes era uma pequena e pitoresca cidade, rodeada de palmeiras, às margens da Lagoa dos Patos. Sobrevoando-a a uns 500 metros de altura, já se consegue avistar Porto Alegre. Pois foi exatamente nessa situação que começou a chover novamente, no nosso para-brisa. Isso mesmo! Adivinharam. Mais um pouso de emergência, onde usamos a última cinta de vedação. No chão, os passageiros queriam saber qual seria nossa próxima escala.

Estávamos agora efetuando a oitava decolagem do dia, quando as previsões eram somente quatro. Minha preocupação, agora, era a travessia do Rio Guaíba, na chegada a Porto Alegre. Em vez de cruzá-lo na parte mais larga, seguindo a rota normal, planejei seguir acompanhando a margem até fazer o cruzamento na parte mais estreita do rio. A última coisa que eu desejava era ficar sem água no avião, com excesso embaixo dele. Mas dessa vez conseguimos chegar ao nosso destino sem maiores alterações.

Depois desse voo, a Companhia concluiu que assim não era mais possível manter a operação, tendo decidido providenciar a compra de um novo motor para o "Aceguá". O escolhido foi um Hispano-Suiza, com a mesma potência e também refrigerado a água. Até o motor chegar, entretanto, foi instalado um tanque de água na cabine para, por meio de uma bomba manual, transferi-la para o motor em caso de novos vazamentos.

Nós, pilotos, aceitávamos essas situações como parte de nossa rotina profissional. O que eu admirava era a atitude dos passageiros, que confiavam cegamente no julgamento e na decisão dos pilotos, apesar de jovens como eram alguns de nós, e os seguiam sem receios. Dois desses passageiros haviam embarcado em Pelotas e estavam comigo na fase final dessa nossa verdadeira odisseia no "Aceguá". Guardo seus nomes porque tendo embarcado em Pelotas para Porto Alegre, prosseguiriam viagem para Cachoeira, a fim de visitar Hugo Pinto da Costa, hospitalizado nessa cidade. Hugo, por coincidência, era também um grande amigo meu, tendo sido, mais tarde, Comandante de Panair e, posteriormente, da VARIG. Os dois passageiros eram os senhores José Pinto da Costa, irmão de Hugo, e Júlio Real, industrial em Pelotas. A eles rendo

minha homenagem como representantes típicos dos heroicos passageiros que, nessa época, entregavam suas vidas em nossas mãos e nos acompanhavam até o fim da viagem, a despeito de todos os problemas e desconfortos inerentes ao incipiente transporte aéreo daquela época.

Pouco tempo depois do voo acima relatado, com a demora do motor (que nunca chegou a ser instalado), o "Aceguá" foi retirado do serviço de passageiros e passou a ser usado em voos curtos como cargueiro e, também, para o lançamento de paraquedista. Em 1948 foi definitivamente aposentado e, posteriormente, desmontado e vendido como sucata a um ferro-velho". Seu alumínio, depois de fundido, continuou a prestar serviço às donas de casa em forma de panelas, o que foi uma pena, pois hoje o "Aceguá" seria, na certa, um dos orgulhos do Museu Histórico da VARIG em Porto Alegre. Hoje encontramos lá somente o motor Hispano-Suiza, o qual nunca chegou a ser instalado no "Aceguá".

Preferido dos passageiros da VARIG no fim dos anos 1930 e nos primeiros anos da seguinte década, o Messerschmitt M.20b "Aceguá" dispunha de um luxo ausente nos aviões atuais: a possibilidade de baixar as janelas para melhorar a ventilação interna da cabine e proporcionar melhor visão ao passageiro

VIII

Na nova era do Electrinha

Em 1914, com a aquisição de dois Lockheed Electra 10, a VARIG estava começando a formar sua primeira frota de aviões do mesmo tipo, pois dois anos depois já tinha oito unidades.

Esses aviões marcaram, também, a entrada da VARIG na era da navegação radiogoniométrica e do voo por instrumentos, com os aeroportos balizados por uma rede de radiofaróis de baixa frequência, o que contribuiu para aumentar consideravelmente a segurança dos voos em rota e das aproximações com mau tempo.

O "Eletrinha", como se tornou mais conhecido, era um veloz bimotor com capacidade para 10 passageiros e dois pilotos

Como seu próprio nome diz, o Electra dependia de força elétrica para várias funções importantes, tais como: operação do trem de pouso, dos flaps das asas e do limpador de para-brisa. O trem também podia ser acionado mecanicamente por uma manivela em caso de falha da força elétrica. Apesar dessa dependência do sistema elétrico, ele tinha somente um gerador, acoplado ao motor direito, para manter a bateria carregada.

São dessa era do "Eletrinha" os episódios que passo a relatar neste capítulo.

Um Eletrinha sem eletricidade

Com Salomoni de Copiloto e Pighinelli de Radioperador, eu estava efetuando um voo de Porto Alegre para Cachoeira e volta num Electra 10 (a

partir de 1944, a VARIG não batizava mais os aviões). Essas duas localidades, bem como a rota, estavam sob a influência de uma extensa frente fria, muita chuva e tetos baixos. Isso, entretanto, não era mais um problema pois, com o equipamento de voo por instrumentos e o radiogoniômetro dos "Eletrinhas", a operação nessas condições de tempo era perfeitamente segura.. Ou quase.

O trajeto até Cachoeira decorreu sem novidades, a não ser por um rápido episódio cômico na chegada, que vale a pena relatar: o radiofarol dessa localidade ficava um pouco depois da cidade, junto ao aeroporto, e o procedimento previsto para o pouso consistia em bloquear o farol, se afastar dois minutos, fazer uma curva para a esquerda e interceptar a aproximação final para a tomada de contato e pouso. A cobertura baixa de nuvens nessa hora não era total, permitindo avistar o solo intermitentemente. Quando estávamos no fim do afastamento, um passageiro abriu a porta da cabine de comando e falou: "Ei! Vocês já passaram de Cachoeira; eu nasci aqui, conheço essa área e vi a cidade ficar para trás!"

Como estava na hora de iniciar a curva para entrar na aproximação final, eu disse:

— Muito obrigado pelo aviso; vamos então retornar…

O passageiro voltou satisfeito para seu lugar na cabine, provavelmente certo de que havia salvo o voo.

Quando decolamos de Cachoeira com destino a Porto Alegre, o tempo local havia piorado consideravelmente, com chuva forte e teto de 100 metros. O boletim meteorológico de Porto Alegre também acusava tempo chuvoso com teto e visibilidade reduzidos.

Subimos e nivelamos a 1.200 metros; nosso radiogoniômetro, agora já do tipo automático, indicava a estação de destino na proa. Chovia bastante, mas a turbulência era fraca. Depois de algum tempo de voo, o Radioperador Pighinelli reportou:

— Não estou recebendo nada; o rádio não tem nem ruído de estática. Alguma coisa está errada.

Desconfiei imediatamente que havíamos perdido a alimentação elétrica e pedi a Salomoni para verificar a amperagem do gerador. Feita a verificação, ele disse:

— O gerador está com carga zero!

Nesse avião, o amperímetro do gerador ficava num painel localizado nas costas do Copiloto. Provavelmente a bateria não estava sendo carregada há muito, mas a má localização do amperímetro não permitiu que nos déssemos conta da irregularidade a tempo.

Imediatamente mandei desligar tudo o que pudesse consumir o que restava da carga da bateria. A alimentação dos instrumentos de voo era pneumática, fornecida pelos tubos Pitot e Venturi, fazendo com que a

deficiência elétrica não afetasse o controle do avião. Nossa preocupação, agora, era com a navegação.

Decidi que a solução era poupar o que restava de carga na bateria, só ligando os radiogoniômetros para a aproximação em Porto Alegre. Para isso, entretanto, eu precisava me certificar se a bateria tinha, realmente, alguma carga restante. Liguei somente um dos gônios e verifiquei que o ponteiro não se movia; passei para a operação manual, acionei a chave que gira a antena e consegui definir, muito debilmente, o mínimo auditivo na proa. Uma segunda passagem pelo mínimo já não foi mais possível. Tínhamos usado a última gota de carga de bateria, matando, assim, nossa esperança de poder usar o gônio pelo menos na aproximação em Porto Alegre.

Acabáramos de retornar à era da navegação estimada dos Junkers F-13, só que agora num avião que voava a 300 km/h!

A única marcação que havíamos conseguido no gônio pelo mínimo auditivo confirmava que o avião, naquele momento. Pelo menos, ainda se encontrava na rota, ou seja, sobre o curso do Rio Jacuí. Prosseguir por navegação estimada e descer sobre Porto Alegre era por demais arriscado, devido à existência de morros nas proximidades desse local.

Minha decisão foi descer já, para tomar contato enquanto eu tinha certeza de minha posição. Prosseguiria depois, em contato visual com o rio, até o destino. Essa era, no momento, a única solução viável, pois não havia nenhum aeroporto, alcançável com minha autonomia, que estivesse com boas condições de tempo.

Tomada a decisão, comecei a descer, disposto a obter contato de qualquer maneira, utilizando a técnica que o Comandante Greiss me havia ensinado nos Junkers e Messerschmitt. Com a chuva, a visibilidade pelo para-brisa dianteiro era quase nula, por isso tivemos que abrir as janelas laterais, uma vez que o limpador de para-brisa estava inoperante.

Penosamente, tomamos contato sobre o Rio Jacuí, com um teto de aproximadamente 100 metros. Embora tenha reduzido a velocidade para menos de 200 km/h, a tarefa de manter contato visual, com as condições existentes, não foi fácil. Seguíamos a margem direita do rio quando eu lembrei que havia um cabo de aço, por onde corriam carrinhos aéreos transportando carvão das minas de Butiá para o outro lado. Achei conveniente alertar o Salomoni:

— Fica atento para um cabo de aço que atravessa o rio; ao avistá-lo me avisa imediatamente.

Mas o cabo nunca foi avisado; não sei se já tinha ficado para trás ou se passamos por baixo dele sem ver. Havia, também, uma chaminé bastante alta que ficava próxima da margem, sobre a qual eu alertei o copiloto. Pouco depois ele gritou:

— Olha a chaminé! Está à nossa direita!

Quando ele começou a segunda frase de seu alerta, eu já estava subindo para dentro da camada de nuvens. Com a confirmação de que a chaminé havia passado à nossa direita, eu voltei a descer para recuperar o contato com o solo.

Como já nos aproximávamos de Porto Alegre, eu achei que estava na hora de iniciar o arriamento manual do trem de pouso pois, sendo necessárias 150 voltas na manivela, essa operação era bem demorada. Com o rádio inoperante, não tínhamos comunicação com a Torre de Controle de Porto Alegre; o pouso ia ter que ser direto e de surpresa, a não ser que a nossa estação tivesse alertado à Torre que havia perdido contato por rádio conosco.

Teríamos que pousar sem os flaps das asas, portanto com mais velocidade do que o normal. Além disso, não tínhamos limpador de para-brisa. Levando em consideração que a pista 13 não era muito longa, tudo indicava que íamos ter um pouso difícil pela frente. Quando, finalmente, conseguimos avistar a pista, eu vi que Salomoni ainda virava freneticamente a manivela de arriamento do trem. Estando já próximo da pista, eu perguntei:

— O trem ainda não bloqueou?

— Ainda não — ele respondeu — mas deve faltar pouco, umas 10 voltas, talvez.

— Vê se consegues se apressar, senão vou ter que arremeter.

Quando já estávamos quase cruzando a cabeceira da pista, ele gritou:

— Trem baixado e bloqueado! Pode pousar.

Apesar das circunstâncias, o pouso decorreu sem grandes emoções, embora tenhamos usado a pista inteira.

Durante o táxi eu fiquei pensando: mais uma vez os ensinamentos do Comandante Greiss, na técnica de voar sem o auxílio da radiogoniometria, me valerem para sair de uma situação bastante crítica.

Para evitar uma repetição dessa situação, o amperímetro foi transferido das costas do copiloto para o painel dianteiro, onde poderia ser melhor observado durante o voo, mas o esperado segundo gerador nunca chegou a ser instalado.

Daí em diante, enquanto permaneci nos "Eletrinhas", o instrumento que eu mais cuidava, depois dos indicadores de combustível, era o amperímetro do gerador.

Um passageiro calejado

Este episódio aconteceu a bordo de um Electra 10, no trecho Jaguarão–Pelotas. Havíamos saído de Porto Alegre pela manhã, para fazer o voo de Santa Vitória do Palmar, com escalas em Pelotas e Jaguarão; à tarde, no voo de retorno, estava previsto fazermos escala nas mesmas localidades.

No voo de ida, na escala de Jaguarão, já tivemos uma situação que podemos classificar de cômica, por não ter tido consequências maiores. O

Comandante Costa estava em instrução no "Eletrinha" e este era um de seus primeiros voos. Como havia chovido muito nos últimos dias, e considerado que as rodas do "Electra" eram muito lisas, recomendei taxiar bem lentamente. Já próximo da casa de despacho, entretanto, havia uma pequena lomba e, para vencê-la, o Comandante Costa teve que usar um pouco de potência nos motores; isso foi suficiente para vencer a rampa, mas resultou numa velocidade um pouco acima da ideal na parte descendente dela. Imediatamente o Comandante Costa se deu conta e iniciou a frenagem ao mesmo tempo em que reduzia os motores para marcha lenta. Com as rodas bloqueadas, mas deslizando lentamente na grama molhada, o avião se aproximava perigosamente da casa de despacho. As pessoas que ali se encontravam, entre elas o sr. José Rochedo, gerente local (mais tarde Vice-Presidente da Companhia), não esperaram mais e começaram a correr.

Vendo que o avião não ia parar mesmo, cortei os magnetos, parando os dois motores. Lentamente fomos nos aproximando e, quando as rodas encostaram na cerca onde as pessoas se encontravam pouco antes, o avião parou, com o nariz quase encostado na parede da casa.

Não tendo havido dano algum ao avião, ele foi empurrado para a posição normal e abastecido, a fim de dar prosseguimento ao voo para Santa Vitória.

No retorno dessa localidade, pousamos novamente em Jaguarão mas, dessa vez, taxiamos com redobrado cuidado. O avião foi abastecido, despachado e, antes do embarque, o sr. Rochedo colocou em cada assento uma caixa de lanche para os passageiros comerem durante o voo. Nessa época não havia Comissários de Bordo. Embarcados os passageiros, viramos os motores, taxiamos e decolamos para Pelotas, nossa próxima escala.

Estávamos ainda subindo para nossa altitude de cruzeiro quando a porta da cabine de comando se abriu e nela apareceu a figura de um típico gaúcho peão de estância: chapelão de aba larga, poncho, bombachas e botas de gaita.

— Quem é o chefão aqui? — perguntou ele.

— Sou eu — respondi — Qual é o problema?

— O causo é que os "quera" lá atrás ganharam umas caixinhas e estão "tudo" comendo, se banqueteando e eu não ganhei nada. Como é o negócio?

— Mas você deveria ter recebido uma caixa de lanche, cada passageiro recebeu uma.

— Os outros "tudo" receberam, mas eu não. "Tô" mais faminto que "cusco" de esmoleto.

Não tendo outra solução melhor, peguei a minha caixa de lanche — que era maior do que as dos passageiros — e dei para ele.

— Muito obrigado, chefe; agora os "quera" lá atrás é que vão se roer de inveja quando me virem atracado nesta "bruta" caixa, feito urubu em carniça.

O voo decorreu tranquilo até Pelotas, onde pousamos. Deixamos os passageiros desembarcar e depois, saindo pela cabine de passageiros, eu vi. Estava lá. Isso mesmo: a caixa de lanche do nosso "guasca". Toda amassada mas com o conteúdo intacto. Ele tinha passado a viagem toda sentado em cima da caixa, sem se dar conta. Provavelmente tinha o traseiro calejado de tanto andar a cavalo.

Decolagem acrobática

Procedentes de Uruguaiana, havíamos pousado em São Gabriel, escala prevista no voo com destino final de Porto Alegre. O avião era um Lockheed Electra 10, com capacidade para nove passageiros e três tripulantes. Meu copiloto era o "gordo" Goebel e o telegrafista, Hélio Portela. Seu posto era o primeiro assento da direita na cabine de passageiros.

As condições de tempo eram boas, mas, devido às fortes chuvas dos dias anteriores, a pista estava encharcada, fazendo prever uma corrida para decolar maior do que a normal.

No Electra 10, as bagagens eram alojadas parte no nariz do avião e parte em dois compartimentos localizados na área traseira da raiz das asas.

Com o avião abastecido, tomamos lugar em nossos postos na cabine de comando e iniciamos os cheques apropriados. As bagagens ainda estavam sendo carregadas. Pouco depois o despachante apareceu na cabine e me disse:

— Comandante, ainda está faltando um passageiro; vou embarcar os outros e, se ele não aparecer até a hora da decolagem, eu fecho o avião e lhe faço sinal para virar os motores.

Concordei com o procedimento e fiquei aguardando o sinal do despachante. Esgotado o tempo de espera, o despachante me fez sinal, do solo, que o passageiro não tinha chegado e que eu estava livre para acionar os motores.

Com os motores funcionando e os devidos cheques efetuados, iniciamos o táxi para a cabeceira da pista. Ao chegar, checamos os magnetos, alinhamos o avião e iniciamos a decolagem. Como a pista de terra estava muito encharcada, a aceleração para atingir a velocidade de decolagem foi muito lenta. Já estávamos quase atingindo essa velocidade quando o telegrafista Hélio começou a gritar:

— PÁRA! PÁRA!

Eu não sabia o que estava acontecendo, mas interromper a decolagem não era mais possível, pois já estávamos quase no fim da pista. Tive que efetuar a decolagem.

Alguém já disse que a profissão de um piloto de linha é rotineira, pacata e, às vezes, até monótona, mas pontilhada de raros momentos de pavor.

Pois nessa rotineira decolagem de São Gabriel nós passamos por um desses momentos de pavor.

Ao sair do chão, o avião começou a vibrar e sacudir violentamente, como se estivesse em estol profundo, levantando cada vez mais o nariz. O comando de profundor e o estabilizador todo picado não venciam essa tendência. À medida que a altitude se acentuava, a velocidade ia diminuindo. Não tínhamos mais o que fazer; ao chegar a 80 km/h o avião estolaria e logo se precipitaria ao solo. Nossa agonia estava prestes a terminar por uma morte certa e rápida.

O avião estava agora numa atitude de quase 45°, praticamente pendurado nos motores e com a velocidade já atingindo o valor normal de estol. Foi nesse instante que o "milagre" se deu: a violenta vibração cessou instantaneamente e o nariz, sob a ação do profundor e do estabilizador, completamente picados, baixou rapidamente, colocando o avião numa trajetória descendente acentuada.

Vendo que em poucos segundos atingiríamos o solo, ao mesmo tempo em que puxava o comando do profundor para trás, eu girei a manivela do estabilizador (que ficava no teto) o mais rápido possível, para tirá-lo da posição picada. Tendo ainda que efetuar um desvio para a esquerda, consegui recuperar, passando em voo rasante entre um galpão e a casa de uma fazenda, mais baixo do que a altura dela.

Daí em diante, o voo prosseguiu sem novidades. O avião estava se comportando normalmente sem qualquer sintoma de algo errado.

Com o avião já sob controle e com a tremedeira das pernas passando, eu perguntei ao telegrafista Hélio o que havia acontecido na decolagem, que o levara a me gritar para interrompê-la. Sua pronta resposta esclareceu tudo:

— Nós decolamos com a porta do compartimento direito de bagagem aberta e bloqueada.

Essa porta — ou tampa — do compartimento da asa onde eram carregadas as bagagens tinha mais ou menos um metro quadrado de área e, na posição aberta, formava um ângulo de 90° com a asa. Era como um enorme freio aerodinâmico, aberto de um lado só, cuja turbulência, incidindo sobre o estabilizador horizontal, reduzia consideravelmente sua eficiência, provocando a forte tendência de levantar o nariz. Essa mesma turbulência era responsável pela forte trepidação que sentimos.

Todo esse efeito cessou (e nos salvou a vida) quando a haste que mantinha a porta aberta quebrou e esta se fechou momentos antes de o avião estolar.

Nesse dia aprendemos que um cheque externo benfeito é condição essencial para se ter uma longa carreira na aviação.

Quase 30 anos mais tarde, um DC-10 se acidentou em Paris, com perda total, quando uma porta do compartimento de carga, que estava mal

bloqueada, se abriu e fez com que a diferença de pressão afundasse o piso e bloqueasse os comandos. Hoje, nenhum jato decola sem que seja feito um cheque visual do bloqueio das portas dos compartimentos de carga, independentemente da sinalização elétrica no painel da cabine.

Encurralados pelo mau tempo

Santa Vitória do Palmar, inverno de 1946. Havíamos recém-chegado de Porto Alegre num voo que escalou Pelotas e Jaguarão. O avião era um Electra 10, o "Eletrinha", como era geralmente conhecido. O Comandante Goebel preparava e abastecia o avião enquanto eu tomava um cafezinho e examinava os boletins meteorológicos dos locais onde deveríamos pousar no voo de retorno a Porto Alegre, que eram Jaguarão e Pelotas e também das alternativas Bagé e Rio Grande. O tempo tinha deteriorado bastante desde nossa passagem por esses locais no período da manhã. Havia uma frente estacionária predominando na região, com tetos de 200 a 300 metros e visibilidades em torno de 1.500 a 2.000 metros. A previsão, entretanto, era de piorar no período da tarde. Recomendei ao "gordo" Goebel que abastecesse o máximo possível de gasolina para a eventualidade de não conseguirmos pousar em Jaguarão e termos que prosseguir para uma das alternativas ou regressar a Santa Vitória, onde o tempo se mantinha com um teto de 150 metros e uma visibilidade de 1.200 metros. Nossos mínimos operacionais, tanto para decolagem como para pouso, eram 100 metros de teto por 1.000 metros de visibilidade. Em caso de deterioração das condições no destino ou nas alternativas, sempre poderíamos voltar para Santa Vitória.

Nessa época, a infraestrutura de terra já estava bastante melhorada, com radiofaróis de baixa frequência balizando todos os aeroportos. Os "Eletrinhas" também estavam, agora, equipados com dois radiogoniômetros, um automático e um de operação manual. Tudo isso somado ao fato de ser o Electra um bimotor contribuía para reduzir nossas preocupações quando o mau tempo predominava.

Decolamos de Santa Vitória para Jaguarão, uma etapa de 25 minutos, e logo que atingimos a altitude de cruzeiro solicitamos novos boletins meteorológicos do destino e das alternativas. As notícias não eram boas; Bagé e Rio Grande tinham acabado de fechar com nevoeiro denso e Jaguarão estava atingindo nossos mínimos operacionais de 100 metros de teto por 1.000 metros de visibilidade. A situação não estava ficando boa e eu falei para o Radioperdor Hélio:

— Pede um boletim especial, de agora, para Pelotas e Santa Vitória.

Cinco minutos depois Hélio estava com a resposta:

— Pelotas está informando um teto de 80 metros e uma visibilidade de 500 metros, com o aeroporto fechado para pouso e decolagem; Santa Vitória permanece com o teto de 150 metros, mas a visibilidade diminuiu para 1.000 metros.

Nesse momento Jaguarão chamou e transmitiu um boletim especial que dizia: "condições tempo deteriorando rapidamente stop agora teto 50 metros com visibilidade 500 metros, temperatura 15º/15º."

Diante dessas condições, eu não tinha outra coisa a fazer senão retornar a Santa Vitória; e o mais rapidamente possível.

— Avisa Jaguarão e Santa Vitória que estamos retornando para esta localidade e pede para o operador informar qualquer mudança das condições de tempo.

E, agora para os dois, eu falei:

— Se vocês sabem rezar, comecem agora, pedindo para Santa Vitória não fechar, senão vamos ficar no mato sem cachorro…

Mal acabara de falar isso quando Santa Vitória chamou e transmitiu o seguinte boletim especial: "teto agora 80 metros visibilidade 800 metros, temperatura e ponto de orvalho 15º/15º, condições deteriorando."

O empate das duas temperaturas significava 100 de umidade, um fator decisivo no provável fechamento do aeroporto por nevoeiro a qualquer momento.

— E agora? Santa Vitória já está abaixo de nossos mínimos para pouso. Devemos ter combustível para mais uma hora e meia de voo; daria ainda para alcançar Bagé, sem alternativa, mas esse local também está fechado por nevoeiro. Esperar uma eventual abertura de Santa Vitória será pior, pois não acredito que esse nevoeiro vá levantar antes de amanhã, por volta do meio-dia. Não nos resta outra coisa a fazer senão pousar com essas condições mesmo, antes que o aeroporto feche completamente.

Voando agora com a velocidade máxima permitida, nos aproximávamos rapidamente do bloqueio do farol, quando o Hélio falou:

— Acabei de receber um boletim de Santa Vitória; é o seguinte: "vento calmo, visibilidade 600 metros, teto estimado 50 metros, temperatura e ponto de orvalho 14º/14º."

— Avisa Santa Vitória que estamos cientes, mas vamos ter que pousar assim mesmo.

Nesse momento o Copiloto Goebel avisou:

— Estamos bloqueando o radiofarol, quer que baixe o trem?

— Um momento, deixa eu reduzir a velocidade — falei eu ao mesmo tempo que reduzia a potência dos motores e cronometrava o tempo de afastamento.

— OK, 150 km/h, agora pode arriar o trem e depois me dá um quarto de flap. Vou descer para 300 metros.

— Completando 2 minutos de afastamento — falou Goebel — o trem está baixado e os flaps em um quarto.

— Ciente, ajusta então as hélices para 2.200 RPM.

Minha tensão era muito grande, pois eu sabia que as probabilidades de conseguir ver a pista e pousar com essas condições eram remotíssimas e uma arremetida produziria uma perda de tempo que poderia ser o suficiente para o aeroporto fechar completamente. Ia ser necessário usar toda a minha habilidade de pilotagem para alinhar o avião o mais precisamente possível com a pista. O teto abaixo dos mínimos não me preocupava tanto, pois eu sabia que a área de aproximação para essa pista era totalmente livre, sem as palmeiras que são abundantes na região. Falei então para o Copiloto:

— Estamos entrando na reta final. Baixa todo os flap agora e, daqui para a frente, você vai me "cantar" as alturas e me avisar o chão ou a pista.

— Ciente. Agora estamos passando 200 metros e ainda por instrumentos.

— Vou ter que descer abaixo dos mínimos até tomar contato. Fica atento.

O que em aviação chamamos de QDM é uma linha de posição magnética com referência a um radiofarol. Quando este está alinhado com a pista, como era o caso de Santa Vitória, essa linha imaginária passa sobre ela. Se o avião seguir exatamente o prolongamento desse QDM e a visibilidade permitir, ele acaba vendo a pista. Se estiver um pouco à esquerda ou à direita ele não terá condições de pousar nem mesmo chegará a avistar a pista. Manter o avião exatamente alinhado com o QDM da pista é um trabalho de precisão e isso é o que eu tinha que fazer nessa aproximação, para poder avistar a pista e pousar logo na primeira tentativa.

— Altura 1.200 metros e ainda sem ver nada, falou Goebel.

Eu tinha que pegar visual agora, senão estava arriscado a fazê-lo depois da pista, onde já havia palmeiras altas.

— Cinquenta metros agora! Não vejo nada! Não seria melhor arremeter?

Eu sabia que não devíamos estar nessa altura, tão próximo do solo sem ver nada, mas eu não tinha escolha, e pelo menos agora eu sabia como era o terreno embaixo. Meu QDM estava escapando para a esquerda, eu precisava corrigir já, enquanto continuava a descer.

— Trinta metros, estamos visual! Estou começando a ver o chão!

Olhei então para fora, mas não vi nada que indicasse a proximidade da pista. Agora eu tinha que olhar para fora, para não bater no chão, mas tinha que, ao mesmo tempo, manter precisamente o QDM da pista, para ter chance de avistá-la.

— Ali, na frente! Não, um pouquinho à direita! É a pista! É a pista! Gritou quase frenético o Copiloto Goebel.

Uma pequena manobra de correção foi suficiente para alinhar o avião com a pista e pousar. Tínhamos conseguido levar a cabo o que era praticamente impossível, isto é, pousar com o auxílio de um simples gônio, com um teto de 30 metros e uma visibilidade de 300 a 400 metros.

— Parece que o Papai do Céu resolveu abrir uma exceção e deixou passar essa oportunidade de nos recolher, comentou o Copiloto depois do pouso, com a voz ainda embargada pela emoção.

— É verdade, acho que não teríamos uma segunda chance, disse eu, apontando o nevoeiro que estava ficando mais denso rapidamente.

Dez minutos depois do pouso, o aeroporto fechou completamente, com teto e visibilidade zero.

É um fato comprovado mas, mesmo assim, curioso que, numa situação de tensão como a que passamos, quem mais sofre são as pernas. Quando, após estacionar, eu desci do avião, minhas pernas estavam tão "frouxas" que eu mal conseguia caminhar. Apesar disso, eu tinha que disfarçar minha emoção perante os passageiros que, provavelmente, achavam que a operação que acabáramos de fazer era perfeitamente normal e de rotina.

Diante da persistência das condições de tempo locais e da rota, decidimos pernoitar. Amarramos o avião e tomamos o Ford "bigode" do Gerente que nos levou para o hotel na cidade.

A nossa boa sorte, entretanto, tinha acabado no pouso. Na viagem para a cidade tivemos que empurrar o "Fordeco" duas vezes para desatolar da areia; no hotel só havia um quarto disponível e tivemos que nos conformar em dormir os três juntos; na janta o bife era duro que nem sola de sapato e, de noite, os mosquitos não nos deixaram dormir. Mas ninguém se queixou desses contratempos, pois o principal nós já havíamos conseguido, que era estar vivos e inteiros. O resto era irrelevante…

A flautinha do comandante

Cada pessoa tem seu caráter, sua maneira de ser. O Comandante Spock (o nome, evidentemente, é fictício), por exemplo, era uma pessoa sempre afável, generosa, brincalhona, a ponto de ser quase infantil, sempre pronta a ajudar alguém e que, principalmente, não media esforços para fazer amigos. Não acredito que, em toda a sua vida, tenha feito um único inimigo ou mesmo dado razão para alguém não gostar dele. Além disso, era um excelente profissional.

Esse seu gênio, entretanto, foi o motivo de algumas dificuldades em sua carreira profissional, especialmente no que concerne a seu relacionamento com os escalões superiores da Companhia, como veremos a seguir:

Já como Comandante de Electra 10, ele foi chamado um dia à Presidência pelo sr. Berta.

— Bom dia, "seu" Berta, queria falar comigo?

— É claro que queria falar com você; por isso lhe mandei chamar. Que negócio é esse de andar usando um gorro tipo "bico de pato" na cabine de comando?

— Mas "seu" Berta, que mal há nisso? É para proteger os olhos contra a luz do sol quando ele está de frente.

— Vá comprar óculos escuros para proteger os olhos, mas lhe proíbo de continuar a usar esse gorro. O que vão dizer os passageiros quando virem um Comandante da Companhia usando um negócio desses? Um Comandante tem a obrigação de manter uma aparência de homem sério e responsável perante o público.

— Está bem, "seu" Berta, prometo que não vou mais usar meu gorrinho, se esse é seu desejo.

Tempos depois, o Comandante Spock foi novamente chamado à Presidência. Mais uma vez o sr. Berta queria falar com ele.

— Pronto, "seu" Berta, estou às ordens.

— O senhor, "seu" Spock, é mesmo incorrigível.

— O que é que houve dessa vez, "seu" Berta? Eu não estou mais usando meu gorrinho desde que o senhor me proibiu.

— Não tem nada de gorrinho, eu soube que o senhor anda fazendo roda de chimarrão com os passageiros a bordo dos "Eletrinhas". É verdade?

— Sim, é verdade, mas que mal há nisso? A maioria dos nossos passageiros é gaúcho e gosta de um chimarrão. Além disso, eu não me afasto de meu posto; encho a cuia e eles vão passando adiante. Ninguém reclamou até agora.

— *Ach*, *mein Gott!* O que é que eu tenho que fazer para lhe incutir na cabeça que essas coisas não são compatíveis com a imagem de um Comandante sério e responsável. Você, pelo menos, tem que se esforçar para dar essa impressão aos passageiros que entregam suas vidas em suas mãos. Mais uma vez eu sou obrigado a usar de minha autoridade para lhe proibir de fazer roda de chimarrão com os passageiros!

— Está bem, está bem, "seu" Berta, não vamos brigar por causa disso. Eu não vou mais fazer chimarrão a bordo. Mas os passageiros vão reclamar; já estão habituados a um "amarguinho" quando voam comigo.

— Suma já de minha frente, que eu tenho mais o que fazer além de ficar ensinando garotos imaturos a serem Comandantes!

O Comandante Spock era, pelo menos, disciplinado; apesar da reclamação de alguns passageiros, acabou-se aquele mate gostoso que o Comandante do gorrinho "bico de pato" servia a bordo. Por isso ele ficou surpreso quando, novamente, foi chamado à presença do sr. Berta.

— Bom dia, "seu" Berta; eu só queria lhe adiantar que se é por causa do gorrinho e do chimarrão…

— Você não tem jeito mesmo, "seu" Spock. Agora você conseguiu atingir o limite de minha tolerância.

— Mas o que é eu fiz, "seu" Berta? Tenho procurado me comportar como o senhor me recomendou.

— Ah tem, é? E quem é, então, que anda dando concertos de flauta doce a bordo de meus "Eletrinhas"?

— Mas isso é tão grave assim? Eu achei que os passageiros apreciariam uma musiquinha a bordo de vez em quando. Eu aprendi a tocar flauta doce e, modéstia à parte, já estou tocando razoavelmente bem.

— Não me interessa como é que você está tocando essa… droga de flauta, mas dentro de meus aviões é que você não vai mais dar concertos. Vê se amadurece de uma vez, rapaz, e assume um comportamento digno de um Comandante. Olha, com mais uma dessas eu te ponho no olho da rua!

— Não se preocupe, "seu" Berta, de hoje em diante eu vou ser um modelo de Comandante, o senhor vai ver.

Realmente, o comportamento do Comandante Spock mudou radicalmente a partir daquele dia. Não usou mais seu gorrinho bico de pato, não fez mais roda de chimarrão com os passageiros e não tocou mais sua flautinha… a bordo. Tudo indicava que o garotão estava virando homem sério, seguindo os conselhos do Chefe. Até que um dia…

Passando próximo do Bar do Manuel, na antiga estação de passageiro de Porto Alegre, o sr. Berta escutou o som melodioso de uma flauta doce. "Não pode ser o que estou imaginando", passou ele e resolveu entrar para se certificar. Mas era; lá no fundo, sentado em cima do balcão do bar, com o quepe de Comandante virado para trás na cabeça, estava o nosso Comandante Spock em carne e osso, dando seu concertinho de flauta…

Numa ação totalmente silenciosa, motivada provavelmente pela fúria de que devia estar possuído, o sr. Berta foi até ele, virou seu quepe para a posição correta, arrancou a flauta de suas mãos, virou as costas e foi embora.

O que aconteceu depois disso, eu não sei, embora possa imaginar. O fato é que não foi dessa vez ainda que o Comandante Spock foi para o olho da rua e, quase 40 anos depois, se aposentava como Comandante de Jumbo deixando atrás de si uma carreira brilhante, com uma folha de serviço impecável.

O Comandante Lili Souza Pinto e a esposa Maria Antonietta Souza Pinto.

IX

Agora é ficção mesmo

Um poste em Paris

Paris, 1979. Domingo. Início de outono, mas ainda com ares de verão. Paris é bonita em qualquer época do ano. Sempre vale a pena vê-la outra vez.

Levantei tarde, ainda cansado do voo da véspera, e fui à missa na Catedral de Notre Dame. Depois de sair da igreja, como o dia estava tão lindo, resolvi ficar passeando em vez de voltar para o hotel. Atravessei o Sena, entrei pelo Quartier Latin e ao chegar ao Boulevard St. Michel aguardava o sinal para atravessar, quando ouvi alguém dizendo:

— Bom dia, meu velho Comandante, passeando um pouco em Paris?

Olhei para todos os lados e não vi ninguém.

De onde vinha aquela voz? Novamente escutei:

— Não está me reconhecendo? Sou eu, aqui ao seu lado.

A única coisa que vi ao meu lado foi um poste de iluminação todo de alumínio. Continuei a procurar a origem daquela voz misteriosa.

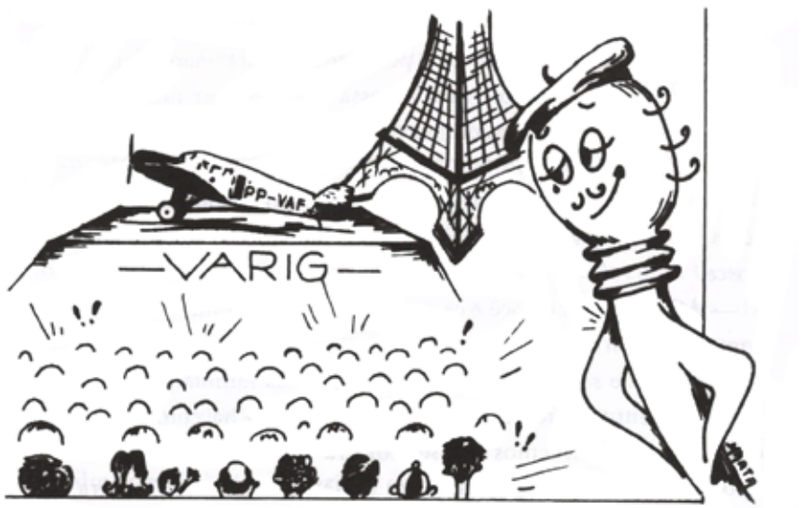
— Sou eu mesmo, este poste que está ao seu lado.

Tomado pela surpresa, olhei o poste de alto a baixo, procurando alguém que estivesse empoleirado nele, pois eu sabia, é claro, que postes não falam. Não havia ninguém. Novamente a mesma voz falou:

— Eu sei o que o senhor está pensando: "postes não falam." Mas hoje eu não resisti à tentação e quebrei essa regra, ao ver junto de mim meu velho Comandante, com quem participei de tantas aventuras pelas coxilhas do Rio Grande do Sul.

Vendo que não havia ninguém por perto e deixando a curiosidade vencer o vexame de falar sozinho, eu resolvi entabular conversa com aquele poste.

— Afinal, quem é você e como me conhece? Eu nunca lhe vi nem mais comprido nem mais fino…



Com aquele sotaque alemão que me parecia familiar, ele respondeu:

Evidentemente eu sou "uma" poste, não há como esconder. Mas quando nos conhecemos e o senhor era um jovem Comandante recém-saído "do"' casca (perdão, não é em alusão a seu nome), eu era algo que me fazia muito orgulhoso. Tinha um nome, "Santa Cruz", e uma matrícula bonita, PP-VAG. Eu era "uma" Junkers F-13. Agora o senhor não pode me reconhecer porque perdi aquele corpo elegante, com aquele corrugadinho que era a tradição e orgulho de minha família Junkers.

Meu queixo caiu e fiquei boquiaberto com o que acabara de ouvir. Ninguém, naquela altura, em Paris, poderia estar me pregando uma peça dessas. Parece que o diabo do posto tinha mesmo uma personalidade e realmente estava falando… Decidi continuar o papo.

— Pela sua voz estou percebendo que deve estar triste. Muitos ficariam satisfeitos de acabar seus dias numa cidade tão bonita e alegre como Paris. Qual é a razão?

— Realmente, eu estou muito triste e tenho boas razões para isso. Ontem ouvi duas pessoas conversando aqui ao meu lado e fiquei sabendo que no Museu de Le Bourget, aqui em Paris, se encontra um velho parente meu, um Junkers F-13, todo reformadinho, pintado de novo, que está sendo admirado por todos que lá vão. Por que não tive a mesma sorte? Já fui o que ele é, um orgulhoso avião de transporte e, no entanto, aqui estou, ficando no chão, sujeito às intempéries e, muito pior do que isso, servindo de "xixizeiro" para os mal-educados lulus das madames. E pensar que hoje eu também poderia estar num museu bacana, sendo admirado por todos… É muito triste. Às vezes eu até choro. O pessoal que me olha pensa que poste de alumínio sua com a umidade, mas é choro mesmo…

— É, você realmente tem boas razões para estar triste. Lembro-me perfeitamente de quando você, seu irmão gêmeo PP-VAF, o "Livramento", e mais seu colega maior PP-VAK, o "Aceguá, tendo cumprido seu tempo de serviço ativo, foram deixados "pastando" num canto do aeroporto até serem vendidos como sucata a um ferro-velho da Avenida Ceará.

— O "velho" também teve a mesma sorte? Coitadinha da Messerschmitt "Aceguá"; tão orgulhosa de "sua" porte, quando passava por nós, com suas enormes asas e sua hélice de quatro pás… Ela nem nos olhava. Como me comove saber que também foi parar num ferro-velho. Ela seria uma bonita figura num museu.

— Realmente, hoje vocês seriam o orgulho de qualquer museu de aviação ou transporte.

— E o senhor sabe que nós, "as" Junkers F-13, fomos os primeiros aviões comerciais do mundo? Meu avô, o primeiro F-13 (ainda mal enjambrado, o coitado), foi fabricado pela Junkers "do" Alemanha logo após o fim "do" Primeira Grande Guerra, em 1919. Até essa época, todos os aviões usados para transporte de passageiros eram sobras de guerra, adaptados para o uso civil. Nossa geração foi a primeira projetada especificamente com a finalidade de transportar passageiros. Foi uma injustiça terem me transformado em poste…

Observei que sua superfície tinha ficado umedecida. Era o choro de um poste. Numa tentativa de distraí-lo, eu perguntei:

— Diga-me, como veio parar aqui em Paris na forma de um… poste?

— Ah, a história é longa e eu mesmo não sei exatamente como tudo aconteceu. Primeiro, fui cortado em pedaços, esquartejado impiedosamente; depois, jogaram meus pedaços numa forja e me derreteram. Depois disso fui tudo na vida: panela, frigideira, prato de pobre e até — vergonha das vergonhas — penico de favelado. Um dia juntaram uma porção dessas coisas, me transformaram numa chapa lisa e me encerraram no porão de um negócio que balançou por uma porção de dias e, finalmente, me encontrei num lugar desconhecido. Aí me enrolaram em forma de um tubo comprido e fino; concluí que iam fazer de mim um canhão. Fiquei apavorado mas, pouco depois, descobri que eu estava era virando poste de iluminação. Enfim… dos males o menor.

— Mas você deveria estar contente por ter acabado seus dias como um belo poste, todo polidinho, numa bela cidade como Paris. É melhor do que ter ficado panela para o resto da vida.

— É verdade, mas o que eu queria mesmo era estar no Museu da VARIG, sendo mostrado com orgulho para as novas gerações como o avião que deu início à trajetória de progresso da VARIG, considerada hoje uma das melhores Companhias do mundo. Eu sei isso porque eu também leio jornais… Quando alguém se encosta em mim com um, é lógico. Posso lhe fazer uma pergunta?

— Sim, é claro, quantas quiser.

— Como é que o senhor veio parar aqui? É uma enorme distância. Baseado na velocidade que eu desenvolvia, deve ter levado uma semana, com muitos pousos, não?

— Nada disso; você esquece que os aviões não são mais como em seu tempo. Eu vim do Rio a Paris sem escalas, em pouco mais de 10 horas, num Douglas DC-10 com 250 passageiros.

— Puxa, que avião deve ser esse, capaz de fazer um voo assim. Coitado de mim; no meu tempo eu só podia voar três ou quatro horas e não levava mais do que cinco passageiros.

— E tem mais: ele faz esse voo automaticamente, sem que o piloto precise pilotá-lo. Até a navegação é por meio de computadores. O pouso ele também executa sem a interferência do piloto.

— É, a aviação progrediu muito enquanto eu era "panela". No meu tempo o piloto tinha que me dirigir constantemente; se soltasse os comandos, eu não saberia o que fazer. Mas bem conduzido eu enfrentava qualquer situação. Não é para me gabar, mas eu era um rapagão forte e bem construído. Não havia tempestade que me assustasse. Às vezes eu ficava com medo de me quebrar quando seu saudoso Comandante Greiss me levava até o chão sem que eu pudesse ver alguma coisa a minha frente. Mas eu tinha confiança cega naquele "alemão" que, no final, sempre me conduzia a um pouso seguro.

— É, naquela época se faziam coisas que hoje não se fazem mais. Os tempos mudaram.

— Aproveitando a oportunidade, eu quero lhe pedir um favor: desculpar-me por uma falha minha.

— Falha sua? Não me lembro de nenhuma, você sempre foi um avião confiável, com quem não tínhamos receio de enfrentar as piores situações.

— Realmente, eu sempre procurei me comportar de maneira a fazer jus a essa confiança que os pilotos depositavam em mim; um dia, entretanto, eu lhe criei uma situação difícil, involuntariamente, Lembra-se de quando estávamos voando de Bagé para Livramento, com condições de teto baixo e meu motor parou subitamente?

— É verdade, lembro-me perfeitamente; estávamos exatamente sobre um pantanal e, por pouco, não encerramos nossas carreiras naquele dia.

— Graças às minhas asas, que produziam muito mais sustentação do que essas asinhas que fazem hoje, nós conseguimos chegar até a margem daquele pantanal. Mas a culpa não foi minha, e sim de quem não apertou direito aquele parafuso do comando de válvulas.

— Mas até que aquelas horas que passamos na fazenda valeram a pena. Comemos churrasco, tomamos leite recém-tirado da vaca…

— Vocês aproveitaram, mas eu, coitado, nem um pouco de gasolina me deram.

— Não demos gasolina para você porque não tinham, na fazenda, aquela especial de que você gostava. A do automóvel tava tosse em você.

— É, tá certo, mas quando não se tem *whisky* toma-se cachaça mesmo. Só depois que pousamos em Livramento é que mataram minha sede.

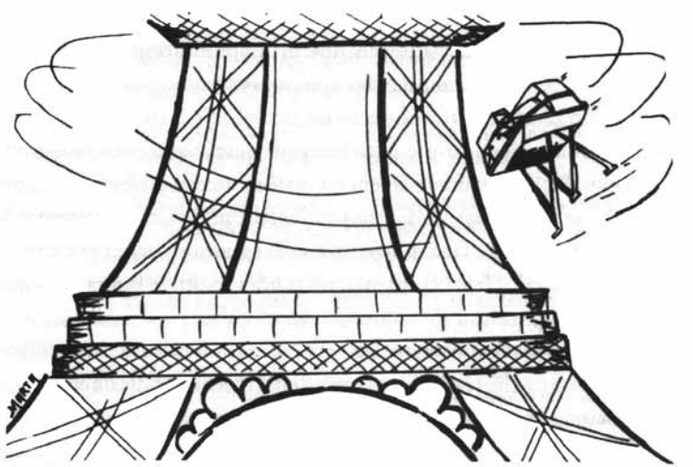
— Bem, meu prezado amigo p, digo F-13, poderíamos ficar aqui juntos mas, infelizmente, eu vou ter que ir andando. Está acumulando gente aqui perto e já estão me olhando de modo estranho. Devem estar pensando que sou maluco, falando sozinho junto de um poste. Se ainda estiveres aí fincado em minha próxima viagem a Paris, voltarei aqui para continuarmos nosso papo.

— Até breve!

Já ia me retirando, quando ouvi novamente a sua voz:

— Comandante, por favor!

— Sim, o que deseja?



— Por favor, espante esse pequinês daqui de perto de mim; está com más intenções…

Uma viagem fantástica

Às seis horas da manhã, "seu" Curiosindo da Silva salta da cama, toma seu banho, engole o café e prepara-se para sair apressadamente. Sua esposa se surpreende, por não ser ele homem de madrugada, e pergunta:

— Curiosindo, aonde vais tão cedo e com tanta pressa?

— Fui convidado para uma viagem de treinamento num DC-10 da VARIG até Zurich.

— E vais assim, sem mala nem nada?

— Garantiram-me que a viagem seria rápida e que não era necessário levar bagagem.

— Então quando voltas?

— Olha, tu não vais entender, mas não me peça para explicar porque eu também não entendi. Disseram-se que estaria de volta em casa para almoçar.

— Vais a Zurich e ainda voltas para almoçar? Não dá mesmo para entender.

— É como te disse. Em todo caso, por via das dúvidas, estou levando este suéter, pois é inverno na Europa. Até a volta…

Curiosindo pegou seu carro e, na hora marcada — 7 horas da manhã — estava chegando ao Centro de Treinamento da VARIG na Ilha do Governador. Evidentemente, o local não era um aeroporto mas verificou que estava certo, porque junto com ele estava chegando a tripulação do voo, inclusive seu amigo o Comandante Sabetudo, Instrutor de Voo, de quem recebera o convite para acompanhar essa viagem. O Comandante Sabetudo lhe apresentou à tripulação:

— Estes são os Comandantes Pousomanteiga e Ligachaves e o "Flight Enginerer" Trocatanques, a tripulação que vai efetuar esse treinamento a Zurich com escala em Paris.

— Muito prazer. Eu sou Curiosindo. Espero não causar transtorno com minha presença, mas é a primeira vez que voo e sou muito curioso.

— Não faça cerimônia, considere-se também nosso convidado.

A tripulação dirigiu-se para uma sala, onde foi discutida a viagem. O voo seria com destino a Zurich, na Suíça, fazendo uma escala em Paris. O Comandante perguntou:

— Qual é nosso peso de decolagem?

— O avião está lotado, com um peso total de decolagem de 250 toneladas.

— E como está o tempo em Paris?

— A previsão não é boa; há uma frente fria na área de Paris, provocando tetos baixos e visibilidade reduzidas por pancadas de neve.

— Decolamos no horário?

— Sim, o equipamento está pronto. Houve um pequeno problema com o computador, mas já foi sanado. Podemos embarcar.

"Seu" Curiosindo teve uma enorme surpresa ao se deparar com o "avião" DC-10 que os aguardava para o embarque. Aquilo parecia qualquer outra coisa, menos um avião. Afinal, ele estava cansado de ver aviões decolarem e pousarem, da varanda do aeroporto, embora nunca tivesse voado num. O que ele estava vendo não tinha rodas mas uma porção de hastes cilíndricas; de asas, nem sinal e muito menos motores. Além do mais, a "coisa" estava imobilizada num salão com ar-condicionado, e o único portão de saída estava fechado. Curiosindo não se conteve e perguntou:

— Não íamos fazer uma viagem a Zurich num DC-10?

— É exatamente o que vamos fazer.

— E o DC-10?

— Perdão, mas deve ter havido algum mal-entendido. A viagem programada é um voo rotineiro de treinamento simulado, que todas as tripulações da VARIG fazem periodicamente.

— Mas como é que vamos fazer uma viagem até a Europa dentro dessa caixa estranha?

— Essa "caixa estranha" é um Simulador Eletrônico de DC-10, uma verdadeira maravilha da tecnologia moderna, no qual o cérebro é um computador digital. Tudo o que pode ser feito num avião DC-10 verdadeiro pode ser reproduzido fielmente neste simulador.

— Incluindo uma viagem?

— Incluindo viagens para qualquer parte do mundo, com condições de tempo programadas à vontade.

— Outra pergunta: eu sei que uma viagem daqui a Paris leva em torno de 10 horas. Como é que nós poderemos estar de volta ao Rio para o almoço?

— É que aqui, no simulador, o tempo de voo em rota pode ser "encolhido" à vontade.

— Vamos então fazer uma VIAGEM FANTÁSTICA a Paris e Zurich e ainda voltar a tempo de almoçar em casa… Eu realmente não entendo. Só vendo para crer…

Ao entrar na "caixa estranha", "seu" Curiosindo teve mais uma surpresa: ele se encontrou, de repente, dentro da cabine de comando de um DC-10, perfeita em seus mínimos detalhes. Sua surpresa aumentou ainda mais quando, olhando pelo para-brisas, ele pôde ver o aeroporto do Galeão, todo iluminado, podendo até ser reconhecida a ponte Rio–Niterói a distância.

— Estou enganado ou são realmente 8 horas da manhã?

— Como é que eu estou vendo o aeroporto do Galeão e a cidade à noite, tudo iluminado?

— O que o senhor está vendo é uma imagem noturna da área do Galeão, gerada por um dos computadores do Simulador.

— E quando pousarmos em Paris, o que é que vamos ver?

— Lá o computador apresentará uma imagem equivalente, com as ca-

racterísticas do aeroporto de Orly. Dessa maneira é possível representar qualquer aeroporto do mundo, com seus principais detalhes.

— É realmente fantástico… Está parecendo mais uma ficção científica, daquelas do Isaac Asimov.

A tripulação estava absorvida nos preparativos iniciais da viagem: lendo as listas de verificações, programando os Sistemas de Navegação Inercial e acionando os motores. Curiosindo, cada vez mais surpreso, ouviu o som das turbinas sendo acionadas.

O Comandante Ligachaves, na posição de 1º Oficial, pegou o microfone, selecionou a frequência correta e chamou:

— Controle de Solo do Galeão, VARIG 754 está pronto para o táxi.

No alto-falante da cabine, a voz do controlador respondeu:

— VARIG 754, livre táxi para a pista 14, temperatura 25 graus e vento de 330 graus com 6 nós. Seu plano de voo foi aprovado para Paris Orly, conforme solicitado. Saída da área nº 12.

O Instrutor Sabetudo havia programado um vento fraco de cauda para a decolagem. O suficiente para torná-la perigosa.

O Comandante Pousomanteiga, com sua grande experiência, se deu conta da armadilha e perguntou ao "Flight Engineer" Trocatanques:

— Verifica no Manual de Performance se dá para decolar da pista 14 com 6 nós de vento de cauda.

Trocatanques rapidamente consultou o Manual e respondeu:

— Comandante, nessa situação teríamos um excesso de 9 toneladas no peso máximo permitido.

Confirmadas as suspeitas, Ligachaves apanhou o microfone e falou:

— Solo Galeão, o VARIG 754 solicita decolar da pista 32, em virtude do peso e vento de cauda na 14.

— VARIG 754, Galão ciente, prossiga o táxi para a pista 32 e reposte pronto para decolar.

Ao se aproximar da pista:

— Torre Galeão, VARIG 754 pronto para decolar.

— VARIG 754, livre decolar, vento de 330º com 6 nós.

O Comandante Pousomanteiga alinhou o avião com a pista e iniciou a decolagem. O ruído das turbinas começou a aumentar, à medida que os aceleradores avançavam para a tração máxima de decolagem. O DC-10 rolava agora pela pista, ganhando gradativamente a velocidade necessária para se elevar do solo.

"Seu" Curiosindo notou uma vibração irregular, que estava aumentando, e resolveu perguntar o que era.

São as asperezas da pista. O computador é programado para reproduzir uma pista mais áspera ou mais lisa e o sistema hidráulico, que sustenta o simulador, transmite essas vibrações à cabine, bem como todos os movimentos do voo, incluindo turbulência.

Já estávamos sobrevoando a ponte Rio–Niterói, com a cidade à nossa direita, quando a Torre chamou:

— VARIG 754, decolado às 8h23, efetue a saída nº 12 e passe para o controle de saída. Boa viagem.

A saída do Rio foi efetuada seguindo todos os procedimentos de mudanças de rumo, velocidade e altitude, como se fosse o avião real. Quando o DC-10 atingiu 6.000 metros, o Instrutor Sabetudo falou:

— Muito bom. O procedimento de saída foi executado de acordo com o padrão. Agora vou "congelar" o simulador e transferi-lo para as proximidades de Paris.

"Seu" Curiosindo não entendeu nada e perguntou:

— Congelar? Transferir para Paris? Isso está parecido com filme de Flash Gordon. O que vocês vão fazer?

— "Congelar" significa que o voo vai ser interrompido como se o avião parasse no ar, para continuar depois que sua posição for transferida para as proximidades de Paris, para então fazer a aproximação. Com isso, cancelamos quase 10 horas de voo em rota, em que não temos necessidade de efetuar treinamento. Quando eu apertar este botão, o simulador é instantaneamente deslocado para uma posição sobre a cidade de Chartres, a uns 20 minutos do aeroporto de Orly.

Tomando o microfone e falando em inglês, a língua internacional de aviação, o Comandante Ligachaves entrou em contato com o Controle de Aproximação de Orly:

— Aproximação Orly, este é o VARIG 754, *bon soir*.

— *Bon soir*, VARIG 754, Aproximação Orly, prossiga.

— VARIG 754 sobre Chartres, nível 200. Solicita instruções de aproximação e descida.

— VARIG 754, informamos que o aeroporto de Orly está com teto e visibilidade zero devido a nevoeiro.

— VARIG 754 ciente, informe as condições de Charles de Gaulle.

— De Gaulle está operacional, com chuva, visibilidade 1.000 metros e teto 60 metros.

— VARIG 754 ciente, solicitamos prosseguimento para Charles de Gaulle.

— Aproximação Orly ciente, autorização para De Gaulle via Evreux, direto Creil. Sobre Evreux, chame o Controle de aproximação de De Gaulle.

As instruções foram confirmadas pelo Comandante Ligachaves, enquanto o Comandante Pousomanteiga tratava de orientar o avião para o aeroporto alternado.

Ao sobrevoar o fixo de radio Meru, o Instrutor, o Comandante Sabetudo, avisou a Curiosindo que estavam sobre a cidade de Paris.

— Como é que não consigo ver a cidade, se o céu está estrelado?

— É que estamos voando sobre uma camada de nuvens que obscurece

as luzes do solo. Só quando o avião baixar para 60 metros é que as luzes da pista vão aparecer.

Nesse momento a voz do Controle de Aproximação de Charles de Gaulle se fez ouvir no alto-falante da cabine:

— VARIG 754, tome a proa 125 graus e desça para 2.000 pés. Está sob controle de radar.

O Comandante Pousomanteiga iniciou a descida e ordenou:

— Ligar o sistema de antigelo dos motores das asas, estamos entrando na camada de nuvens e a temperatura está abaixo de zero!

— Antigelo ligado, foi a resposta do outro piloto e do Mecânico de Bordo.

Curiosindo, naturalmente, quis saber o que aquilo significava. Sabetudo esclareceu:

— É que a temperatura externa está abaixo de zero (lembre-se de que é inverno na Europa) e se o avião penetrar nas nuvens sem proteção contra o gelo, poderá encontrar sérias dificuldades, como acúmulo de gelo nas asas ou perda da potência nos motores.

As listas de cheques foram lidas, os itens, verificados, o trem de pouso, arriado e os flaps das asas, baixados. Qualquer desvio da altura, velocidade ou trajetória era imediatamente reportado ao Comandante pelo piloto da direita.

Quando os altímetros se aproximavam de 200 pés, o piloto da direita avistou as luzes e falou:

— Luzes de aproximação à vista! E logo em seguida: pista à vista em frente!

O Comandante Pousomanteiga desligou o piloto automático e prosseguiu a aproximação por referências visuais.

Nosso amigo Curiosindo, que estava olhando para fora, avistou inicialmente umas barras luminosas com coloração branca e vermelha e, logo em seguida, as luzes de balizamento da cabeceia da pista.

Graças à perícia do Comandante Pousomanteiga, o avião tocou suavemente no solo e, sob a ação dos freios e reversíveis, desacelerou até a velocidade normal de táxi. A visibilidade era, realmente, muito reduzida e o teto muito baixo, mas graças à execução exata do procedimento previsto e a um perfeito trabalho de equipe dos tripulantes a operação se desenrolou sem contratempos. Ouviu-se, então, a voz do controlador:

— VARIG 754, pousado em Charles De Gaulle às 10h25, livre táxi para a terminal, posição 5. *Au revoir*!

— Encerrou-se o treinamento? — perguntou Curiosindo.

— Ainda não. Depois de um cafezinho vamos decolar para Zurich. Pelo programa, Zurich deverá fechar, o que nos obrigará a prosseguir para o aeroporto de alternativa que é Genebra.

Curiosindo ficou meio indeciso e depois resolveu falar:

— Vocês não levariam a mal se eu ficasse em Paris? É que meu estômago não está se comportando muito bem e se eu continuar… Sabe como é… posso passar por um vexame.

— Não há problema nenhum; pode desembarcar. Mas, de qualquer forma, foi um prazer tê-lo a bordo conosco nesse treinamento.

— Muito obrigado. Para mim foi uma experiência fabulosa. Agora… como é que eu faço para voltar para o Rio? Será que a VARIG tem voo saindo hoje de Paris?

O Comandante Sabetudo não esperava por essa e, sorrindo, respondeu:

— Voltar para o Brasil? Mas "seu" Curiosindo, o senhor nunca saiu do Rio… Na realidade, o senhor nunca saiu de dentro da sala onde está o Simulador. Na Ilha do Governador… É só apanhar o carro e ir para casa.

— Puxa, é mesmo! Essa viagem foi tão real que eu acabei me convencendo de que estava em Paris. Bem… Então *au revoir et merci beaucoup*.

Um salto no tempo

Há mais de seis décadas, havia uma Companhia que operava no Rio Grande do Sul, chamada V.A.R.I.G. Aviação Aérea Rio-grandense. Nesse tempo, ela não tinha ainda os imponentes e sofisticados jatos que tem hoje, capazes de transportar várias centenas de passageiros através de continentes e oceanos com velocidade quase igual à do som. Nessa época, os gaúchos estavam sendo induzidos a se deixarem transportar em pequenos veículos alados e corrugados, que se chamavam Junkers e Messerschmitt. Eles não toleravam mais do que 5

ou 10 passageiros, em pequenas viagens acompanhando as coxilhas dos Pampas e saltando por cima de cercas e vacas, para dar aos passageiros o prazer de verem de perto a paisagem que ligava as pacatas cidades do Rio Grande do Sul.

Nessa época, para conseguir enfrentar o mau tempo dos invernos gaúchos, os pilotos tinham que fazer o máximo uso de todos os seus sentidos, apelando até para o olfato, quando era necessário. Sim, porque com quase a mesma precisão de VOR/DME de hoje, o mau cheiro das minas de carvão de Butiá penetrava nas nuvens e dizia ao piloto do F-13 que ele já estava próximo de Porto Alegre e livre da serra para poder descer com segurança.

Navegação inercial? Ainda não tinham inventado nem o nome. Radiofaróis, VOR, ILS? Nunca ouvi falar, diria um piloto dessa época. Mas como "quem não tem cão caça com gato mesmo", os passageiros eram levados com segurança a seus destinos, usando os meios que existiam na época, como o gado que se espanta quando o avião está fora da rota, estradas de ferro com as estações identificadas pelo nome no telhado, estradas de rodagem, linhas telefônicas e muitos outros.

Aliás, foi uma sorte terem inventado o trem antes do avião; se fosse o contrário, a navegação aérea nos primórdios da aviação teria sido muito mais difícil. Mesmo assim, na "navegação ferrodrômica" era preciso ter muito cuidado ao seguir os trilhos, para não penetrar num túnel junto com eles.

Ah! Se nessa época nos falassem em voar na estratosfera, a 12 mil metros de altura… Para os pilotos desse tempo, a altura normal de voo em cruzeiro era "meia vaca" e, por incrível que possa parecer hoje, os passageiros adoravam voar a essa altura. Mas isso às vezes trazia inconvenientes; a antena do rádio do avião era um fio de 5 metros de comprimento, que era estendida em voo e, muitas vezes, ela ficava enredada na cerca de uma fazenda…

Tendo agora o leitor uma noção superficial do que era a aviação comercial na década de 1930 e início dos anos 1940, poderá avaliar o que foi o drama vivido por um piloto daquela época, o Comandante Pulacerca, que se viu envolvido numa situação absurda, uma espécie de fenômeno inesperado, cuja única explicação é a de admitir que o relógio inexorável do tempo tenha sofrido uma falha momentânea e se adiantando três décadas. O próprio Comandante Pulacerca, que só conta o que lhe aconteceu para as pessoas mais íntimas, com medo de cair no ridículo, não tem explicação lógica para o fenômeno, Hoje ele é um veterano Comandante de DC-10, fazendo naturalmente o que as circunstâncias o levaram a improvisar no princípio da década 1940. Esta é sua história, contada por ele mesmo.

Tudo começou quando a Escala de Voo me telefonou naquele dia de folga.

— Alô, é da casa do Comandante Pulacerca?

— Sim, ele mesmo falando.

— Comandante, temos um voo extra para Bagé e o único piloto disponível é o senhor. Poderia fazer o voo?

— Positivo, podem contar comigo. Qual é o equipamento?

— É o "Santa Cruz". A decolagem é às 10 horas.

"Santa Cruz" era um Junkers F-13, monomotor, para cinco passageiros.

— Ok, dentro de meia hora estarei aí.

Dizer que o Comandante Pulacerca vestiu rapidamente seu uniforme seria um exagero, pois o único item do uniforme naquela época era o quepe.

Vesti-me, peguei meu quepe e me dirigi imediatamente para o aeroporto. O despachante que me recebeu disse:

— Comandante, seu avião está pronto, já abastecido com 300 litros de gasolina e aqui estão os boletins de tempo de Bagé e Livramento, que é a alternativa.

Examinei os boletins, fiz uma rápida inspeção no avião e, usando a roda do trem de pouso como degrau, subi na asa e dali pulei para dentro da nacele aberta do F-13. Meu Mecânico de Bordo ("mechânico", então) era o Spanarosca; ele subiu na asa, depois de mim, passou por cima do capô do motor e saltou para dentro da nacele direita.

Iniciamos, então, a partida do motor; Spanarosca abriu a válvula do ar comprimido, a hélice começou a girar e ele colocou a alavanca de compressão para a direita. Foi no momento exato em que eu liguei a chave dos magnetos que o impossível, o inacreditável, o fantástico, aconteceu. Foi uma espécie de explosão silenciosa, com uma luz branca muito intensa, que me cegou completamente. Não tenho a menor ideia de quanto tempo fiquei sem ver nada mas, quando a visão voltou, vi algo que me estarreceu: estava sentado numa enorme cabine de comando, a uns 6 metros de altura do chão, cheia de instrumentos e controles que nunca havia visto antes. Que era aquilo, meu Deus do céu? Quem estava sentado a meu lado — devia ser o "Mechânico" de Bordo ostentando um bonito uniforme azul e divisas douradas — perguntou-me com a maior naturalidade:

— Comandante, quer inserir os "waypoints"?

— Inserir o que? Perguntei ainda meio tonto.

— Inserir os "waypoints" da rota no INS.

Essa era a hora que eu devia ter aberto o jogo e interrompido a odisseia que me esperava pela frente. Em vez disso, não sei por que, resolvi continuar:

— Ah sim, os "waypoints"… Estou um pouco cansado; você mesmo pode inserir (meu primeiro impulso foi chamá-lo de senhor).

Procurando aparentar naturalidade, eu perguntei:

— Qual é nossa rota?

— Direto a Paris, no nível 330, respondeu ele.

— O que? Paris? Na França?

— É claro, Comandante, onde mais?

— E… quanta gasolina temos a bordo?

— Exatamente 100 toneladas… de querosene.

— Mas o despachante acabou de me dizer que íamos para Bagé e que o avião estava abastecido com 300 litros de gasolina…

— Comandante, hoje o senhor está num de seus dias de fazer piadas. Essa foi muito boa.

Ainda totalmente perplexo, comecei a examinar a cabine de comando. Céus! Não conseguia reconhecer um único instrumento; isto é, a velha bússola de Colombo ainda estava lá, agora muito melhor. Mas quanto aos demais, não tinha a menor ideia para que serviam. Meu Deus, o que aconteceu comigo?

A essa altura, resolvi levantar e dar uma olhada lá atrás. Novamente fiquei estarrecido. Era uma monstruosa cabine de passageiros, tão cheia que parecia uma barca da Cantareira. Ah, logo vi, me pregaram uma peça: aquilo não podia ser um avião. Cheguei à porta e olhei para for a. Novo choque! Lá estavam as enormes asas, com enormes motores pendurados. Agora não havia dúvida, era avião mesmo, mas de proporções tão gigantes que escapava à minha imaginação poder avaliar. Entretanto, prestando mais atenção ao que eu estava vendo lá fora, achei o que, provavelmente, era a saída honrosa para minha incrível situação. Voltei à cabine de comando e falei:

— Pessoal, vamos desembarcar. Fui dar uma olhada lá fora e constatei que a manutenção se esqueceu de colocar as hélices nos motores.

A gargalhada resultante de minha importantíssima revelação foi estrondosa. A impressão que eu tive é que as pessoas que ali se encontravam, todas vestindo bonitos uniformes, tinham ficado malucas. O primeiro a conseguir falar foi o que tinha mais divisas nas mangas, que disse:

— Comandante, hoje o senhor está mesmo com a veia humorística a pleno. Foi a melhor piada que ouvimos desde que estamos voando em jatos.

A palavra jato fez com que eu, pela primeira vez, conseguisse captar algo que fizesse senso em minha cabeça confusa. Lembrei-me de ter lido em uma revista, há algum tempo, que estavam fazendo experiências secretas com um avião impulsionado por um motor a jato, isto é, desprovido de hélice. Mas essas experiências envolviam pequenos aviões militares e nada que houvesse lido poderia sugerir um transatlântico voador como o que agora, por um fenômeno inexplicável, eu estava "comandando".

O pior de tudo é que, inconscientemente, eu estava aceitando o desafio de pilotá-lo.

Graças à eficiência da tripulação, tudo estava se processando naturalmente. As turbinas já tinham sido acionadas e, quando na leitura de verificações — tudo em inglês — ficavam aguardando a minha resposta, eu simplesmente respondia "yes", mas notava que isso não os satisfazia muito. Mas em todo caso, deu para passar. O "senhor" de minha direita falou no rádio e pediu autorização para taxiar. Quando veio a resposta autorizando, eu senti que estava na hora de movimentar aquele monstro. O que eu estava tentando fazer era um absurdo. O lógico, o racional, seria eu declarar logo, antes que fosse tarde demais, que eu não entendia nada daquilo, que eu era um piloto de outra era, que nunca vira nada tão grande e complicado e que estava ali por um salto inexplicável do relógio do tempo, o qual, ao dar um pulo de três décadas, me havia arrastado junto.

Ninguém ia acreditar nessa história absurda. Não, eu tinha que aceitar o desafio; algo dentro de mim me cochichava que eu seria capaz de dominar esse monstro.

Nesse meio-tempo, estávamos nos aproximando da pista. Aí eu me dei conta de como era fácil controlá-lo no chão, graças àquela rodinha parecida com a direção do meu DKW. E a tripulação, como era eficiente; cada um fazia sua parte, sem que eu precisasse mandar nada. Foi aí que me lembrei de perguntar:

— Qual é nosso peso de decolagem?

— 250 toneladas, respondeu o homem que tomava conta de um painel lateral extremamente complicado.

— Mas isto vai voar com esse peso todo? Perguntei.

— Mais uma boa piada. Se o senhor tirá-lo do chão com 185 nós, que é a VR, ele subirá como um foguete.

185 nós! Mais de 300 km/h! Nunca voei nada que andasse a mais de 150 km/h e isso em voo de cruzeiro. Mas avião é avião. Não devem ter mudado os comandos básicos; puxando sobe e empurrando desce. Seja lá o que Deus quiser.

Levado mais ou menos de roldão pela sequência natural dos acontecimentos, me vi alinhando o avião e iniciando a decolagem. Apesar da enorme massa, não tive dificuldades em manter o eixo da pista. Ao atingir 185 nós comecei a levantar o nariz do "bicho" para tirá-lo do chão. Para não deixar a velocidade disparar, eu tive que chegar a uma atitude tão acentuada que, se fosse em meu F-13, ele já teria estolado. Mas o DC-10 continuava firme, subindo que nem um foguete.

— Trem em cima? — ouvi o Co-piloto falar.

— Como? Trem onde? — perguntei sem pensar.

— Posso recolher o trem de pouso?

— Ah, é claro, pode recolher o trem.

Só aí atentei para o fato de que este era um avião do tipo que esconde as rodas para voar.

— Piloto automático ligado? — novamente a voz do Copiloto me ajudando a seguir a sequência normal.

— Piloto automático? Sim… Claro… Pode ligar.

Puxa, que alívio, pensei. Sempre ouvi dizer que um dia inventariam um piloto automático que pilotaria o avião melhor do que um piloto de carne e osso como eu. Espero que já tenham inventado.

— Posso passar para navegação inercial? — novamente perguntou o Copiloto.

— Sim, pode passar. (Estava curioso para ver o que esse negócio fazia.)

Controlado pelo piloto automático e orientado pelo Sistema de Navegação Inercial, nosso fabuloso Transatlântico Aéreo (era disso que ele me dava ideia) prosseguia subindo através de sucessivas camadas de nuvens, para atingir sua altitude

de cruzeiro de 33 mil pés. Nossa! Isso é praticamente 10 mil metros!!! Acabei de triplicar meu recorde anterior de altura, que era de 3 mil metros somente.

Bem, por incrível que pareça, eu havia conseguido decolar e subir com aquele monstro até alcançar a estratosfera; e isso sem maiores dificuldades.

Aliviado da fase inicial do voo, que foi fácil demais, comecei a me preocupar com o que restava pela frente. Primeiro, eu nunca havia voado à noite e nela, segundo dizem, "todos os gatos são pardos"; segundo, com tudo escuro lá embaixo, como é que eu ia ver as referências da rota para me orientar. Afinal, era a primeira vez que eu viajava a Paris. Nos F-13 e nas rotas do Rio Grande do Sul era fácil, pois eu conhecia todas as árvores e colinas das rotas e, como último recurso, lá estavam os trilhos da estrada de ferro para facilitar a navegação. Mas navegar aqui, de noite, nessa altura… Como ia eu identificar a rota sobre o mar, se as ondas eram todas iguais? Resolvi conversar com meu Copiloto:

— Desculpe, mas eu esqueci seu nome.

— Isso é natural, numa Companhia que tem mais de mil tripulantes. Eu sou o 1.º Oficial Apertabotão e nosso "flight" aqui é o Notyet — ele descende de russos.

— Diga-me, Apertabotão, você já fez antes esta viagem para Paris?

— É claro, muitas vezes.

— Então se encarregue da navegação.

— Encarregar-me da navegação? Mas Comandante, a navegação é automática, pré-programada no INS…

— Sim, claro… Quero dizer para se encarregar desse INPS.

— O senhor quer dizer INS. Pode descansar que tomo conta dele.

Bem, essa parte do problema estava solucionada. Agora tinha que pensar como iria sair da entalada seguinte: como diabos poderia eu localizar o tal de aeroporto de Orly, em Paris, sem nunca ter estado lá antes? Resolvi perguntar novamente:

— Vocês têm mapas da região de Paris?

— O senhor se refere às cartas Jeppesen da área: É claro, estão aqui.

As cartas que ele me apresentou, cheias de desenhos e riscos, não significavam nada para mim. Perguntei então:

— Eu precisava de um mapa como os da Esso, mostrando as estradas, as ferrovias e a localização de Orly.

— Comandante, o senhor está brincando ou me "gozando"? Esses mapas não existem mais a bordo; eles eram usados no tempo da onça, quando a VARIG ainda voava F-13.

— Sim, claro, estou brincando. Agora falando sério: eu não vou a Paris há muito tempo, como é que se acha o aeroporto de Orly?

— Da maneira convencional: o radar nos leva até a interceptação do "localizer" e, daí em diante, o piloto automático se encarrega da aproximação e do pouso.

Achei que ia ser simples demais, mas resolvi parar e esperar os acontecimentos para ver como era. Outra vez o Copiloto falou:

— Comandante, estamos com uma tempestade bem a nossa proa, quer desviar pela direita ou pela esquerda?

— Tempestade? Como você pode saber o que temos pela frente se não se consegue ver um palmo adiante do nariz do avião?

— É que o senhor não prestou atenção ao radar, o CB é aquela mancha branca, a 25 milhas a nossa frente.

Bolas! Mais um fora meu. Também, no F-13 eu só saberia que tinha um toró à frente depois de já estar dentro dele. Que negócio bacana, esse tal de radar. Quanto ao desvio, recomendei-lhe, muito sabiamente, que escolhesse o lado que julgasse mais conveniente.

As horas passavam e eu ia ficando cada vez mais preocupado com o que me esperava na chegada a Paris. Se ao menos o tempo melhorasse e me deixasse ver para fora da cabine… Nesse momento fomos chamados pelo rádio, o Copiloto atendeu e anotou uma porção de dados. Depois ele falou para mim:

— Comandante, Orly informa que a pista em uso é a 07, o vento é calmo, a visibilidade é de 500 metros e o teto de 30 metros. O Controle quer saber se o Comandante é autorizado Categoria II.

— Responde para esse desaforado que o Comandante é de 1ª categoria, um dos mais antigos da Companhia.

— Não, Comandante, o senhor não entendeu, ele quer saber se o senhor tem credenciamento para pousar com essas condições de tempo, que são Categoria II.

— Sim, claro; já pousei com condições muito piores do que estas.

— Devido às condições de tempo, eu sugiro que usemos o pouso automático, é mais seguro.

— Pouso automático? Você está querendo me dizer que este avião é capaz de pousar sozinho?

— É claro! O senhor provavelmente não leu a circular de operações que libera o uso do pouso automático para esse tipo de avião.

— De fato, eu não li as últimas circulares, mas você me orienta no que devo fazer.

Esta agora completou minha estupefação; o danado do avião sabe até pousar! Não sei por que ainda leva pilotos… Vocês já imaginaram o que aconteceria se eu voltasse para meu tempo e contasse ao pessoal que eu havia comandado um avião com 250 passageiros a bordo, que voava, navegava e até pousava automaticamente, sem que o piloto tocasse nos comandos? Que nesse avião, pesando 250 toneladas, eu decolei do Rio de Janeiro e pousei em Paris, voando a quase 1.000 quilômetros por hora? Com toda a razão diriam que eu estava ficando "biruta", talvez por voar demais. Na melhor das hipóteses a Companhia me poria em férias compulsórias…

No entanto, tudo isso estava acontecendo comigo. O que era eu não conseguia entender. Sonho não podia ser; tudo era muito real. Ou era? Estaria tudo isto realmente acontecendo? Não sei. Talvez um dia, quem sabe, eu encontre uma explicação lógica.

No alto-falante da cabine ouviu-se o Controle: "VARIG 742, em contato radar, vire à direita para a proa UNO ZERO ZERO graus e desça para 2.000 pés. Está livre para a aproximação ILS."

Já tendo localizado o botão de mudar o rumo, eu girei até a proa 100º, enquanto o Copiloto iniciava a descida para 2.000 pés. Lá fora… só nuvens.

— Comandante, está na hora de passar esta chave para a posição LAND e engatar o segundo piloto automáico — lembrou o Copiloto Apertabotão apropriadamente.

Pouco depois os ponteiros de um instrumento que eu não identifiquei começaram a se mexer e o avião entrou em curva sozinho, até eles ficarem centrados.

— Interceptando o localizer — falou o Copiloto e, pouco depois:

— Interceptando o glide slope! Posso baixar o trem?

— Positivo, trem em baixo! Se ele não lembrasse eu ia pousar com o trem recolhido.

— Estou baixando os flaps para a posição de pouso.

Puxa! Como era complicada a operação de um avião desta época. No F-13 era tudo fixo, não havia perigo de esquecer alguma coisa. Estávamos, agora, numa descida suave e contínua em direção ao chão.

— Passando 1.000 pés! Estabilizados no ILS.

O que será esse ILS que a toda hora ele fala…

— 400 pés, 300, 200!

Não conseguia ver nada, mas devíamos estar muito próximos do solo. Se aquilo tudo não funcionasse, não ia sobrar nada nem para contar minha história impossível.

— 100 pés! Pista à vista! "Flare", "retard", "touch down"!

Todas essas palavras eram totalmente desconhecidas para mim, mas o impossível estava acontecendo: o avião tocou suavemente na pista, num pouso perfeito, sem ninguém tocar nos comandos. Estava ainda embevecido com o que estava assistindo, quando fui sacudido pela voz forte do Copiloto dizendo:

— REVERSÍVEL!

Foi nesse preciso instante que se repetiu o estranho fenômeno que deu origem a esta minha odisseia. A mesma explosão silenciosa, o mesmo clarão intenso que me cegou completamente. Quando consegui ver novamente, me encontrei sentado na pequena nacele aberta de meu velho Junkers F-13, taxiando lentamente em direção da casa de despacho de Bagé.

— REVERSÍVEL! Acabamos de pousar em Paris!

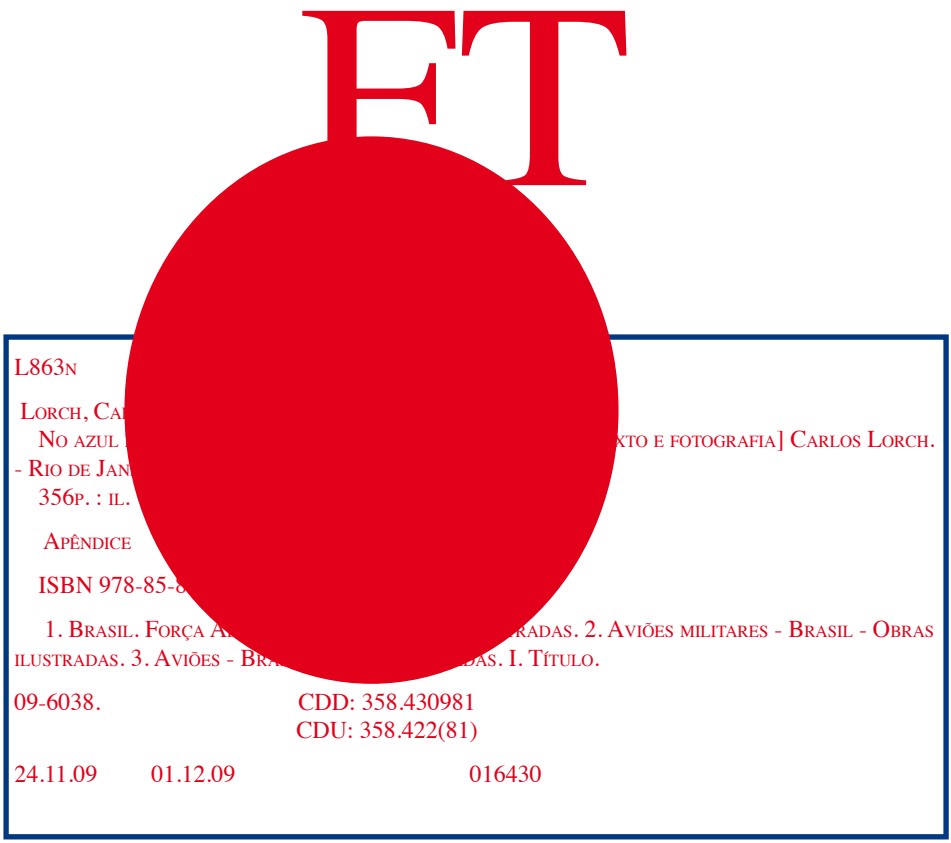
O coitado de meu Mecânico de Voo, o Spanarosca, achando que não tinha entendido direito, mas já alarmado, perguntou:

— Que é que você disse?

— Acabamos de pousar em PARIS! Um pouso automático perfeito, nem toquei nos comandos. Agora vamos encostar para nossos 250 passageiros desembarcarem.

Spanarosca virou-se para mim, os olhos esbugalhados, a boca aberta e… desmaiou.

O primeiro McDonnell-Douglas DC-10-30 da VARIG iniciando mais um voo.



L863N

LORCH, CA
NO AZUL
XTO E FOTOGRAFIA] CARLOS LORCH.
- RIO DE JAN
356P. : IL.

APÊNDICE

ISBN 978-85-8

1. BRASIL. FORÇA A
RADAS. 2. AVIÕES MILITARES - BRASIL - OBRAS
ILUSTRADAS. 3. AVIÕES - BRA
DAS. I. TÍTULO.

09-6038.

CDD: 358.430981
CDU: 358.422(81)

24.11.09 01.12.09 016430

Copyright ©2009 Action Editora Ltda.
Reservados todos os direitos. Proibida toda e qualquer reprodução desta edição, no todo ou em parte, seja por meio eletrônico ou mecânico, sem a prévia autorização da editora.

Action Editora
Av. das Américas, 3333 sala 817 - Barra da Tijuca
Rio de Janeiro, RJ – CEP 22631-003 –
Tel./Fax.: (21) 3325-7229
e-mail: action@editora.com.br