

Pan Am

O último Clipper

Após um longo e conturbado processo judicial, há exatamente um ano era decretada a falência de uma das maiores empresas aéreas dos Estados Unidos. Com o fim da Pan Am, além de encerrar-se mais um capítulo na história da aviação mundial, também desapareceu um símbolo norte-americano. Seus últimos momentos foram descritos depois pelo piloto que comandou o último vôo da companhia, realizado entre as cidades de Nova York e Miami. Um relato comovido daquelas horas dramáticas, que reproduzimos em seguida.

Mark S. Pyle * texto reproduzido do Miami Herald

Na manhã de quarta-feira, 4 de dezembro de 1991, realizei meu último vôo como comandante da Pan American World Airways. O vôo 436 de Barbados para Miami — batizado de *Clipper Goodwill* — também foi o derradeiro de uma companhia que um dia chegou a ser grandiosa. Por 64 anos, a Pan Am foi parte integrante da história de Miami. Agora, a empresa está liquidada — por incompetência corporativa, governamental e por sua própria falta de habilidade em mudar juntamente com um mundo que ela ajudou a criar.

Nosso último dia começou numa atmosfera que oscilava entre o habitual e o fatídico, às 6 da manhã, em Nova York. "Parece um belo dia para voar", disse o primeiro oficial Robert Knox, de Greensboro/NC. Checamos as condições de temperatura para logo mais. O vôo 219, para Bridgetown, capital de Barbados, vai partir daqui a uma hora. A essa altura, todos os documentos de que necessitávamos já estavam em ordem, e nunca nos sentimos tão eficientes. Sabíamos que a Delta Airlines havia retirado seu apoio à nova proposta da companhia. Normalmente, numa fase que antecede a partida, pessoas que nunca voaram juntas fazem alguns comentários sobre esportes e passatempos, o que ajuda a quebrar o gelo.

Hoje é diferente. Um clima de fim de festa pairava sobre nós e o horário, 6 da manhã, nos oprimia ainda mais. O engenheiro de vôo, Chuck Freeman, de Washington/DC, fez uma leitura atenta dos níveis de combustível. Freeman tinha acabado de retornar ao Boeing 727, depois de atuar no Jumbo 747, e estava tendo dificuldade para manter o nível reduzido do combustível. Essa é a segunda vez para Chuck

num 727. Da mesma forma, muitos pilotos da Pan Am também mudaram de posto em função da compra de nossas rotas européias pela Delta.

Com os olhos marejados, o veterano engenheiro — mais de 25 anos de serviço — controlou sua emoção e disse: "Mark, esse é o nosso último vôo e estão pedindo para a gente fazer um rasante sobre o campo, como despedida. Vamos ganhar uma recepção depois... faz parte da cerimônia."

Máquinas poderosas, performances corajosas

Caminhamos com toda a disposição para a nossa aeronave (...) e, lá chegando, guardei meus apetrechos no cockpit. Em seguida, fui cumprimentar os comissários de bordo que iriam completar nosso quadro, naquela linda manhã novaiorquina.

Depois da decolagem, fomos ganhando altitude até atingir 31 mil pés. No cockpit, a conversa girou em torno do que sentíamos sobre o processo judicial da Pan Am, com base naquilo que conhecíamos de bom

sobre a Delta. Na noite anterior, tinha dito à minha mulher (assim como eu, certamente milhares de funcionários da Pan Am haviam conversado com suas esposas sobre o assunto) que "a Delta havia prometido selar o acordo sobre nossas rotas européias, e nada mais". Durante todo o tempo, torci para que meu julgamento estivesse errado. Assim como vários companheiros, não tive sorte em me transferir para a Delta, (...) que só estava interessada em determinados grupos de pilotos, sempre com base nos tipos de equipamentos que possuía. Mas nós já não podíamos contar com a boa fé da Delta, dizíamos a nós mesmos naquele momento, embora levássemos em conta sua imagem de empresa absolutamente íntegra do ponto de vista corporativo.

Enquanto pensava nisso, chegamos a Bermudas. Só havia cúmulos bloqueando nossa visão e a descida sobre Bridgetown, aquela jóia multicolorida vista de um céu azul-turquesa. Fizemos a aterrissagem pelo leste (...). Quatro horas e meia tinham se passado desde que saímos de Nova York. Procedemos da mesma forma que centenas de vezes anteriores. Mas dessa vez existia uma diferença, uma grande diferença! Entre a partida e a chegada, uma trágica história havia sido escrita.

O gerente de base da companhia veio nos visitar a bordo e, como sempre, cumprimentou nossos passageiros. Depois, dirigiu-se ao cockpit para dizer que trazia más notícias. "Posso imaginar", respondi. Ele nos leu uma mensagem de Nova York, familiar no formato, mas com um conteúdo nunca antes registrado em qualquer documento da Pan Am, em seus 64 anos de existência:

"A Pan Am está encerrando suas atividades no dia de hoje, 4 de dezembro de

(Cont. – O último...)

1991." Nenhum dos comissários conseguiu reprimir a emoção. Todos eram veteranos da própria Pan Am há pelo menos vinte anos, ou já haviam atuado anteriormente em companhias aéreas.

E então, faríamos ou não o voo para Miami?, perguntou o gerente de base. Ele acharia uma maneira de comprar combustível. Dezenas de passageiros aguardavam e alguns funcionários da companhia já estavam fazendo suas malas. "É lógico que vamos voar", disse. Concordamos em retardar o máximo possível para que todos que quisessem ir até Miami tivessem tempo de estar a bordo. Esperamos mais de duas horas, a maior parte do tempo pensando em silêncio, enquanto os passageiros se reuniam em seus hotéis e os funcionários preparavam suas bagagens.

Os funcionários da base de Bridgetown, que tinham servido à Pan Am com tanto carinho, e a quem a Pan Am servira igualmente tão bem, embarcaram em nosso avião. Entre lágrimas, nos ofereceram flores e desejaram boa sorte. Retivemos o *Clipper Goodwill* por mais alguns momentos para as últimas fotos, que certamente iriam adornar a estante de livros de diversas famílias, daquele momento em diante.

Às 2 horas da tarde, as rodas da aeronave se recolheram para o início do voo 436 (...) em direção a Miami. Durante o voo, nossa equipe falou pouco. Não era apenas uma morte na família, mas de um período de seis décadas de história.

Quando começamos a nossa — e da Pan Am — última aterrissagem em Miami, Freeman, o engenheiro de voo, interrompeu meus pensamentos. "Posso fornecer nossa posição?", perguntou. "Sim. Alguém deve estar na Pan Am ainda. Os aviões precisam ser guardados." Chuck disse alguma coisa que não consegui entender.

Miami surgiu diante de nós — (...) bela e misteriosa, assim como Dinner Key, cujo hangar já havia servido a companhia no passado. Minha mente estava procurando o objetivo de tudo aquilo. Não podia ser apenas o final da minha carreira, pois ultrapassava qualquer trajetória pessoal. Em 1943, Franklin Roosevelt saiu do mesmo hangar de Dinner Key, a bordo do Dixie Clipper da Pan Am, em direção a Casablanca... o primeiro presidente americano a trabalhar durante um voo.

A Pan Am não era só parte da história da aviação, ela fez história ao longo dos seus 64 anos. Sempre esteve presente quando o governo norte-americano precisou dela. Os Clippers já haviam cavado



muitas crateras durante os conflitos entre os Estados Unidos e seus inimigos. Por outro lado, munição japonesa perfurou um Clipper quando ele retirava militares de Wake Islands, durante os estágios preliminares da Segunda Grande Guerra. Terroristas seqüestraram um avião da Pan Am que ia para o Líbano e assassinaram um marinheiro americano antes de liberar a aeronave em 1985. Uma bomba foi colocada a bordo do Clipper 103, matando 270 pessoas quando o avião explodiu sobre Lockerbie, Escócia, em dezembro de 1988. Nesse mesmo ano, a companhia colaborou na Operação Tempestade no Deserto. Pessoalmente, a Pan American Clipper trouxe-me de volta para casa após eu ter participado de mais de trezentas missões como piloto naval no Vietnam.

Estávamos prestes a aterrissar — o *Clipper Goodwill* e sua última tripulação. Comunicamos aos passageiros o que iria acontecer (...) e então iniciamos o tão aguardado voo rasante sobre o Aeroporto Internacional de Miami. Notei a fileira de aeronaves da American Airlines, que logo iriam tomar o lugar dos da Pan Am. Quando completamos a proeza, a torre de comando simplesmente irradiou: "Fantástico, Clipper!" Inclinei o avião a favor do vento para a nossa aproximação final. Olhei para o bonito aeroporto de Miami e a cidade por ele servida. Aquele momento mexeu muito comigo. As rodas do 436 (...) tocaram a pista.

Quando nos aproximamos um pouco mais, pudemos ver melhor tudo o que nos esperava. Dezenas de câmaras de tevê, unidades móveis da polícia e do serviço de

segurança, equipamentos do corpo de bombeiros e do próprio aeroporto, e muita gente espalhada naquele espaço.

Saudação a uma história de 64 anos

Taxiamos como quem passa uma tropa em revista. Homens e mulheres se acotovelaram e saudaram "O Último dos Clippers". Devolvi o cumprimento. Sabia que a reverência àquela aeronave era um tributo a todas as outras que um dia detiveram o título de *Clipper*, em 64 anos.

Passamos pela fileira do corpo de bombeiros, que nos devolveu um canhão de água. Não suportei tanta emoção e liguei o pára-brisas para tentar disfarçar o que meu rosto denunciava. Meu primeiro oficial também lutava contra suas próprias lágrimas. Por 23 anos, Robert Knox usou o uniforme azul da Pan Am.

Em formação final, todo o pessoal de terra da Pan Am fez sua última saudação. Nos aproximamos do portão, acionamos o freio, desligamos os sistemas, e fechamos o 727 por completo. Juntamos nossos pertences e nos demos as mãos, num cumprimento. O nosso — e da Pan Am — último voo tinha terminado.

Quando cheguei à minha casa em Liberty, meu filho de treze anos me apresentou uma carta. Chorando, ele me nomeou o maior piloto da Pan Am. Hoje confesso que, por um breve momento, cheguei a acreditar nisso. ■

Texto final Adriana Esther Sorgenicht