

Como é ser-se casada com um homem cujo primeiro amor foi—e ainda é—um pequeno monoplano

Condensado de AIR FACTS

GRACE BARBOR

# Casei-me com um Avião



**O** AEROPLANO já lá estava quando eu cheguei. Juntamente com os exames de sangue para a licença de casamento, tive de submeter-me a exames de enjôo, e depois jurar honrar, amar, obedecer-lhe e *voar* no monoplano que era o primeiro amor de meu futuro marido.

Conheci o aeroplano há seis anos, na minha cidade natal de Niagara Falls, Estado de Nova York. Foi o primeiro vôo de minha vida em qualquer espécie de avião.

Enquanto o ruidoso motor aquecia, eu me ocupava desajeitadamente em amarrar o cinto de segurança

sôbre o colo. Fôra plantada no assento do co-pilôto, e no do pilôto estava o homem que viria a ser meu marido, mas eu ainda não sabia disso.

Pete falou pelo rádio à tôrre, pedindo licença para decolar. Segundos depois, o nariz do aeroplano apontava para o céu azul. O ronco do motor enchia a cabina, e eu me agarrei às beiradas do assento. Pete manobrou para uma volta à direita, e a terra lá embaixo de repente subiu de lado. Com a mesma instantaneidade, meu estômago fraquejou. Levei a mão à bôca—e então firmemente resolvi não ceder. Pete nivelou o aparelho e ao cabo de alguns instantes arrisquei um olhar para baixo. Vi uma minúscula reprodução das Cataratas do Niágara rolando para o desfiladeiro. Os redemoinhos das corredeiras e as poderosas quedas que eu sempre olhava com apreensão e temor pareciam inofensivos e serenos de uma altitude de 750 metros. Fascinada, quase esqueci o meu estômago.

Felizmente, o vôo durou menos de 20 minutos. Prendi a respiração quando o aeroplano deslizou pela pista que parecia fugir, e torci-me em um nó, à espera do choque, quando tocamos o solo. No hangar, Pete desligou o motor e olhou-me radiante.

—Que tal?

Seus olhos azuis brilhavam de orgulho. Eu gostava muito dêle para dizer-lhe o que realmente pensava.

VOAR, com sua sensação de liberdade

e com os novos e estranhos panoramas da Terra que as alturas proporcionam, sempre atraíra Pete. Logo que pôde justificar a posse de um avião usando-o para negócios—seu trabalho como metalúrgico exige viagens freqüentes a firmas industriais espalhadas por tôda parte—êle não hesitou em comprá-lo.

Durante o nosso tempo de namoro, nossos encontros de fins-de-semana consistiam freqüentemente em uma viagem aérea para jantar com amigos distantes, ou em um vôo de algumas centenas de quilômetros para assistir a um jôgo de futebol. As môças da redação do jornal onde eu trabalhava arregalavam os olhos assombradas quando eu lhes contava as minhas excursões de fim-de-semana. Percebi que ter um aeroplano era “diferente”. Meus pais tinham esperança de que a coisa não durasse.

Mas durou. O aeroplano veio conosco em nossa viagem de lua-de-mel através dos Estados Unidos, até São Francisco, para onde Pete fôra transferido. E nunca deixou de acompanhar-nos daí por diante. Eu e êle acompanhamos meu marido nas suas freqüentes viagens de negócios, e sempre planejamos passar as férias em lugares para onde os três possamos viajar juntos.

Hoje, passados quatro anos do casamento e muitos comprimidos de Dramamina, aprendi a não competir com o aeroplano e sim aceitá-lo. Sei que nem vestidos decotados, nem *soufflés* deliciosos podem servir de

engôdo a um piloto para afastá-lo de seu primeiro amor.

MEU rival é um Piper Comanche, azul e branco, inveja de nossos amigos do sexo masculino, senão de suas espôsas. Sua identidade, pintada de ambos os lados, em números grandes, é 5 000P—o P se transforma em “Papai” nas comunicações pelo rádio.

Cada vez que os negócios ou a diversão ficam a mais de quatro horas de automóvel do nosso apartamento em São Francisco, nós nos metemos no avião. Aliás, isso é maneira de dizer, porque na realidade não é absolutamente o que acontece. Para começar, antes da partida geralmente enceramos-lhe as asas, que têm cinco metros de ponta a ponta, para fazê-lo deslizar melhor no ar. Enquanto meu marido discute com o mecânico, a dois hangares de distância, os méritos relativos de uma segunda antena onidirecional e um radiogoniômetro automático, o mais provável é que o trabalho de encerar esteja sendo feito por mim. Já notei que a cêra se espalha com mais facilidade quando eu cantarolo: voar em avião particular é a maneira mais empolgante que existe de se viajar. Sou uma espôsa feliz por poder viajar de avião.

Quando vamos voar o dia inteiro, nós nos levantamos às quatro da madrugada, preparamos e acondicionamos o pequeno almoço, enchemos duas garrafas térmicas de café, fazemos a travessia de uma hora até ao

outro lado da baía, onde fica o aeroporto dos aviões particulares, abastecemos o aparelho e verificamos as previsões do tempo antes da hora da partida—ao clarear o dia.

Verificar as condições do tempo é importante. Voamos pelas Regras de Vôo Visual, o que significa que precisamos ver para onde vamos. O Departamento Federal de Aeronáutica mantém em aeroportos de todo o território dos Estados Unidos postos meteorológicos excelentemente equipados, com a função de transmitir instruções. Há muito tempo, porém, meu marido chegou à conclusão de que é psicológicamente melhor para mim ocupar-me em enxugar o orvalho dos vidros do aeroplano do que mandar-me a êsses lugares. Assim, é êle que, no meio de teletipos ruidosos e uma infinidade de mapas rabiscados de florestas de traços e setas, descobre que há uma frente de tempestade que vem do norte, com tetos baixos e nevoeiro em terra na direção do sul, mas tempo bom para leste, se partirmos imediatamente e nos mantivermos à frente do imenso cúmulo que se vai formando atrás de nós. Notícias como esta, quando dadas a mim, têm o dom de abalar as minhas resoluções.

Sou co-piloto do aeroplano. Isso quer dizer que tenho o direito de servir café, achar e dobrar mapas, e vigiar se vêm outros aviões. Quando não está funcionando o piloto automático (um sistema elétrico que conduz o avião mais desembaraçada-

mente do que qualquer piloto—embora nunca me passasse pela cabeça dizer isso a meu marido), eu tenho licença para manter o aparelho na sua rota durante breves períodos.

O segredo é escolher um objeto no horizonte—um cume de montanha, ou a borda de um lago—e conservar o nariz do aeroplano apontando para êle, apertando muito ligeiramente os pedais do leme de direção e movendo a roda meras frações de centímetro para evitar oscilações do aparelho. É uma operação tão delicada que um espirro ou um pestanejar mais demorado pode fazer o avião se desviar vários graus da rota, provocando uma repreensão do piloto.

Quanto mais vôo, menos temível se torna a coisa. Houve tempo em que as correntes de ar ascendentes sôbre as montanhas me deixavam aterrorizada; agora, afivelado o cinto de segurança e fico à espera delas. Quando o ponteiro do radiobússola vira de repente de cabeça para baixo, eu não fico mais ofegante de medo, e compreendo que acabamos simplesmente de passar sôbre um pôsto de radiofarol.

E quanto mais aventuras compartilho com meu marido, mais sólido parece tornar-se o nosso casamento. Senti-me particularmente ligada a êle numa noite de abril. Estávamos na última etapa de um vôo de São Francisco a Niagara Falls. A leste de Detroit, a uma hora de distância, o solo foi escurecido por nevoeiro. A nordeste só víamos a vastidão sombria do Lago Ontário, negro como

tinta. De repente, um relâmpago cortou o céu à nossa direita. Depois, outro raio, logo à nossa frente, como um açoite de luz. Foi então que nós as vimos: negras colunas de tempestade pairando nos céus, como gigantes ameaçadores. Eu sabia que a turbulência de uma tempestade violenta pode descontrolar um avião pequeno.

O sangue latejava nos meus ouvidos, e olhei para meu marido. Êle tinha falado pelo rádio com o pôsto de Niagara Falls, enquanto seguia com os olhos o movimento da tempestade. Da Tôrre de Niágara nos disseram que o aeroporto de lá estava interdito devido ao mau tempo. Toronto também estava tomado pelo nevoeiro. Todo o tráfego aéreo estava sendo dirigido de volta a Búfalo, no Estado de Nova York, cujo campo estava desimpedido no momento . . . mas havia tempestades e trovoadas também naquela área.

“Niágara, fala Comanche 5 000 Papai”, disse Pete ao microfone. “Pretendo aterrissar em Búfalo, mas há tempestades pela frente, em nossa rota. Fale.” De cima, do alto-falante do avião, a voz da Tôrre de Niágara indagou se o piloto do Comanche 5 000 Papai tinha licença para vôo com instrumentos. “Negativa”, respondeu meu marido.

Esperei ansiosa a resposta: “Comanche 5 000 Papai, atenção.” E nesse momento a voz sumiu.

Na noite solitária contornamos a tempestade da melhor maneira possível, com pouca velocidade. Lá em-

baixo, em terra, o nevoeiro pastoso era prateado pela luz das estrêlas, visíveis por entre a sombria tempestade. Tentávamos afastar-nos o mais possível do lago negro como tinta procurando a direção da terra. Como uma dúzia de olhos vigilantes, redondos, destacavam-se no escuro as luzes do painel de instrumentos. Os dois marcadores de gasolina acusavam três quartos do tanque cheio. A voz então voltou: "Comanche 5 000 Papai, fala a Tôrre de Niágara."

Ficamos sabendo que a Tôrre de Niágara seria o nosso elemento de ligação com o radar de Búfalo. Fiquei suspensa do receptor do rádio enquanto a voz nos dizia para tomarmos à direita, seguindo a direção dois-um-zero; finalmente, o tal radar de Búfalo nos localizou. O Contrôle de Aproximação nos orientou em uma série de voltas, rumos e descidas, de modo a contornarmos a tempestade, mantendo-nos a distância dos aviões de carreira que convergiam para o aeroporto de Búfalo, levando-nos afinal a 1 500 quilômetros da pista. Emergindo da escuridão, as luzes da pista cintilavam como duas pulseiras de brilhantes. Aterrissamos.

Eu queria correr para o telefone mais próximo, chamar a maravilhosa voz da tôrre, que tanto nos tinha ajudado, e desmanchar-me em agradecimentos. Queria convidar o homem e a espôsa para jantarem conosco. Pete me conteve.

—Êles fazem isso o tempo todo— disse êle.

Mas quando subimos a rampa para

a estação terminal, êle levantou a vista para a tôrre do aeroporto e calmamente acenou com a mão. Notei nesse momento que êle estava encharcado de suor.

QUANDO o tempo está bom e os ventos calmos, sou obrigada a reconhecer que voar por conta própria é uma alegria. Em geral, voamos a uma altura de 1 200 a 1 500 metros acima do nível do mar. Dessa altura, à velocidade de 250 quilômetros por hora, que é a do nosso aviãozinho, a terra embaixo se transforma num grande livro de geografia em Cinema.

Voando por sôbre as Montanhas Rochosas, passando por entre majestosas culminâncias roxas, que se projetam em desfiladeiros pedregosos, com picos cinzento-azulados e revestidos de neve ferindo o céu a distância, pressentimos a grandeza do mundo que nos cerca. Ao passar sôbre desertos virgens e pradarias rasas, e depois sôbre grandes planícies luxuriantes, com o horizonte muito, muito além, a pessoa se sente capaz de vir a tornar-se parte dessa grandeza. Voando num pequeno avião para algum lugar inexplorado, aonde talvez ninguém mais possa chegar, sentimos que na realidade encontramos um pouco dessa grandeza.

Num fim-de-semana, no verão, enchemos o aeroplano de sacos impermeáveis para dormir ao ar livre, roupas de banho e comida, e desecemos a costa do Atlântico até uma pequena ilha que tínhamos "desco-

berto" ao largo da Virgínia. No meio da tarde, com a maré vazante, voamos raso sôbre a praia dessa ilha, escolhemos uma extensão reta entre o oceano e a marca da maré alta, e aterrissamos na areia firme. Enquanto empurrávamos o aparelho para fora da marca da maré, aspirávamos o perfume puro e fresco do mar e examinávamos a nossa descoberta.

Era um espetáculo memorável—uma praia marcada apenas pela natureza; uma sensação memorável andar por ela sem deparar com vestígios da passagem de outra pessoa.

Toras de madeira lançadas à costa pelas ondas, tão belas que nos repugnava queimá-las, serviram para fazer os braseiros onde assamos nossos churrascos. Comemos aconchegados um ao outro, ao calor do fogo, sentindo o roçar da brisa fresca do oceano e ouvindo o ronco da maré que subia. Fechados nos nossos sacos de dormir, com as ondas estourando a poucos metros de distância, dormi-

mos sob as estrêlas. Na tarde seguinte, quando a maré desceu outra vez, levantamos vôo da areia endurecida e deixamos a nossa praia particular, com ânimo renovado.

PETE parece encantado porque eu aceito o aeroplano. Há pouco tempo, depois de um vôo por entre nuvens baixas e uma névoa que nos envolvia como uma mortalha obrigando-nos a voar rente ao Mississípi, para seguir o seu curso sinuoso até St. Louis, êle bateu afetuosamente na minha perna e disse:

—Você é mesmo uma boa espôsa. Qualquer outra mulher havia de querer um casaco de peles em vez de um sistema de instrumentos de vôo para nos orientarmos neste avião.

Eu não disse nada. Afinal, não se deve falar com o pilôto. Além disso, já compreendi há muito tempo que para mim êste negócio de voar não é apenas um dos altos e baixos do casamento—é parte fundamental da minha vida.



DEPOIS da Primeira Guerra Mundial, quando presidia o Comitê Americano de Assistência à Europa, Herbert Hoover recebeu um telegrama do Alm. William S. Sims: "Com referência a certos navios administrados pela Marinha, anteriormente a serviço do Exército e agora a serviço da Administração de Alimentos, V.S.<sup>a</sup> concordaria que eu determinasse quando deve cessar a cobrança ao Exército e começar a cobrança à Administração de Alimentos?"

Hoover respondeu: "Sim; lembrando que a nossa missão é salvar as vidas de mulheres e crianças aliadas com um orçamento de 20 milhões de dólares por mês, enquanto que a missão dêles é matar, com um orçamento de dois *bilhões* por mês."

—Lewis L. Strauss, *Men and Decisions* (Doubleday, ed.)