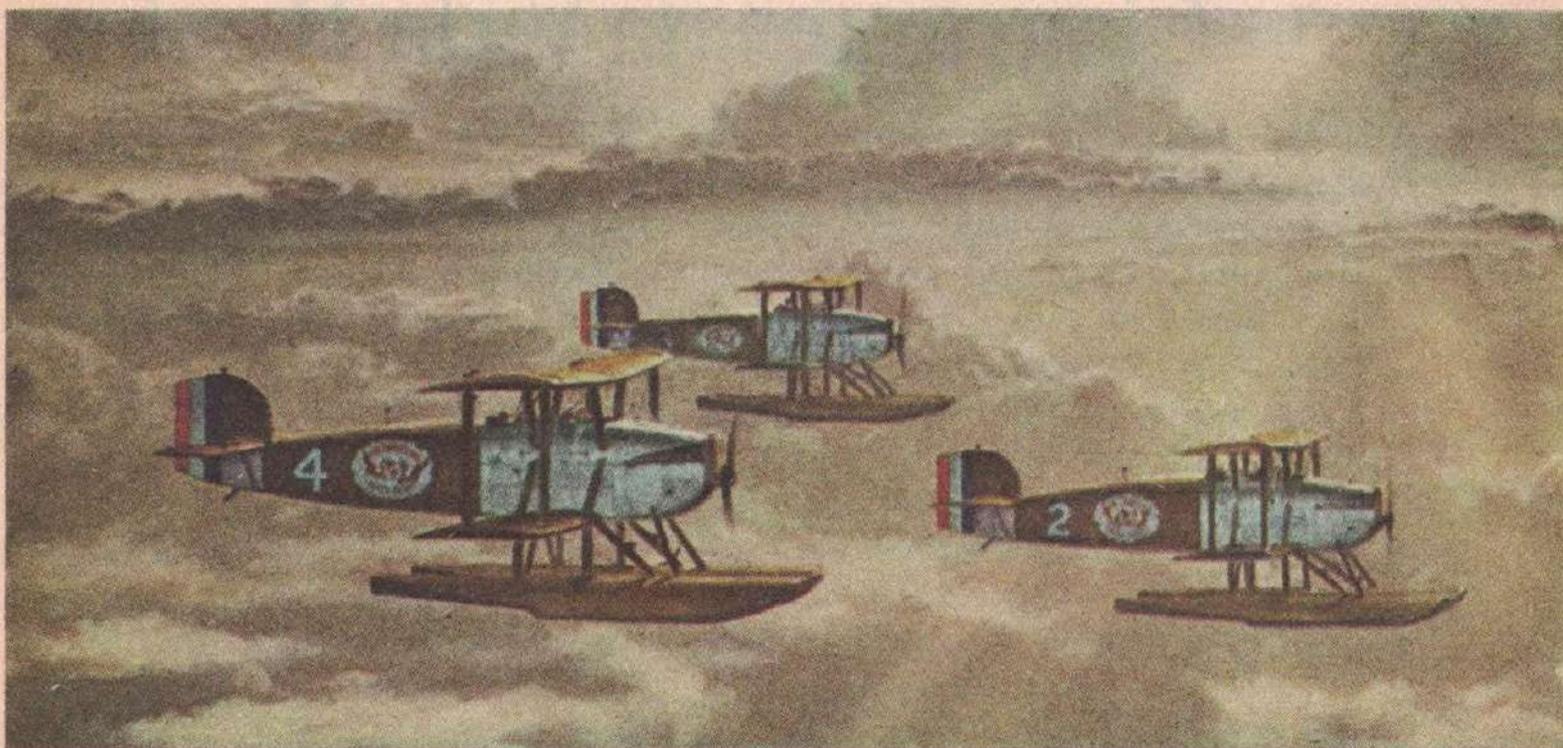


A primeira volta ao mundo de avião



Hoje, os pilotos dos Boeing 747 viajam quinzenalmente em volta da Terra, em cerca de 53 horas. Os primeiros pilotos que deram a volta ao mundo de avião, num aeroplano de dois lugares, de construção rudimentar, gastaram 175 dias.

Não foi bem uma *corrida* que se realizou no início de 1924, mas os pilotos de seis nações (Estados Unidos, Grã-Bretanha, França, Portugal, Itália e Argentina) entraram em competição para fazer por via aérea o que a frota de Fernão de Magalhães tinha feito por mar, 402 anos antes. Poucos se lembram de que seis homens da Aviação Militar dos Estados Unidos (como então se chamava a Força Aérea norte-americana) receberam grandes honras. Sobre eles, disse o repórter Lowell Thomas: «Mantiveram aceso o espírito de aventura que faz o progresso do mundo.»

Esta narrativa de como foi aberto um novo e emocionante capítulo da Idade do Ar, três anos antes de Charles Lindbergh atravessar sozinho de avião o Atlântico, é escrita pelo brigadeiro aposentado da Força Aérea dos Estados Unidos, Leigh Wade, que pilotou um dos aviões e é hoje um dos três sobreviventes desse vôo épico.

BRIG. LEIGH WADE
E JAMES H. WINCHESTER



POUCO depois da partida de Lake Washington, em Seattle, a 6 de abril de 1924, entramos no nevoeiro. A primeira escala de nosso projetado vôo em volta do mundo era Prince Rupert, na Colúmbia Britânica, 975 quilômetros ao norte. Meu mecânico e eu estávamos com um atraso de duas horas em relação aos outros três aviões, provocado por excesso de carga no momento da partida.

Eu seguia a linha da costa do Canadá, voando tão rente ao mar que a espuma e os salpicos das ondas altas molhavam nosso rosto. Durante a maior parte do tempo, não conseguia divisar nada à frente senão o

esbatido arco da hélice de madeira em movimento. Um pouco mais tarde, gotas de chuva se transformaram em neve; depois, em pesado granizo. Quase bati nos mastros de um cargueiro que passava, conseguindo, no último momento, dar um golpe com o leme de direção e me desviar.

Alcançando Prince Rupert, após oito horas e dez minutos de vôo quase cego, me sentei na cabina fingindo escrever no diário de bordo. Não queria que ninguém me visse tremendo.

Nossa viagem em volta do mundo, planejada quase só com base em velhas cartas marítimas, era no sentido leste-oeste. Com exceção dos italianos, todos os pilotos dos outros países estavam planejando seguir em sentido oposto, para tirar melhor partido dos ventos. Indo em direção a ocidente, esperávamos atravessar as ilhas Aleutas quando os nevoeiros e as tempestades fossem menos freqüentes do que nas outras épocas do ano; também atravessaríamos o Atlântico Norte no verão, quando o perigo de gelo era menor.

Primeiro acidente. Mas assim não aconteceu. No Alasca e nas Aleutas, o nevoeiro nos atrasou, os ventos foram sempre maus e, regularmente, formava-se gelo sobre os flutuadores. Tínhamos pensado que faríamos em 12 dias os 5.298 quilômetros que separam Seattle de Attu, na desabrigada extremidade ocidental das Aleutas, mas demoramos 34. Uma vez, tendo feito um

pouso de emergência numa enseada solitária onde era possível fazer pequenas reparações no hidravião, fomos forçados pelas tempestades a esperar dias frustrantes, comprimidos em volta da lareira da cabana de um caçador, tomando café e comendo carne de alce. Perguntei ao caçador solitário quando mudavam ali as estações. «Ora, meu amigo», disse ele. «Aqui só temos duas estações: este inverno e o próximo.»

Nossos bimotores Douglas, revestidos de tela, não eram uma obra-de-arte, mas ofereciam segurança em seu despojamento. Equipados com rudimentares motores Liberty V-12, de 400 cavalos de força, com resfriamento a água, desenvolviam 145 quilômetros por hora. Tínhamos poucos mapas, não havia rádio; as informações meteorológicas eram escassas e pouco seguras. Tentávamos não nos perder de vista, mas, muitas vezes, as tempestades nos separavam. Não levávamos pára-quadras nem salva-vidas: seria peso de mais.

Os aviões eram autênticos seres estranhos em quase todos os lugares onde descíamos; por isso, combustível e peças sobressalentes eram previamente mandadas para diferentes locais de pouso pela companhia Mobil Oil, que utilizava todos os meios, desde barcos de pesca a camelos, para a distribuição. O reabastecimento de combustível levava horas. Latas de 20 litros tinham de ser içadas a mão, de terra ou de barcos balançando; depois, a gasolina tinha que passar por um

filtro de camurça. Mais de 500 outras espécies de provisões eram também armazenadas com o combustível, guardadas em caixotes feitos de tábuas de abeto, freixo ou pinho que utilizávamos para fazer reparos, quando necessário. O Departamento de Estado norte-americano conseguiu espaços livres em 22 países para sobrevoarmos ou neles pousarmos. Dezenas de barcos dos Serviços de Pesca dos Estados Unidos, da Guarda Costeira e da Marinha patrulhavam nossa rota.

Com 27 anos, eu era primeiro-tenente de engenharia e piloto de provas, quando fui escolhido para ser um dos pilotos de vôo da Volta ao Mundo. Os outros, todos com experiência de provas e vôos pelo interior do país, eram o Major Fred L. Martin, de 41 anos, comandante; o Tenente Lowell Smith, de 32 anos; e o Tenente Erik Nelson, de 36, nascido na Suécia mas naturalizado norte-americano. Cada piloto escolheu seu próprio mecânico; eu optei pelo sargento Henry Ogden, com cinco anos de experiência na Aviação Militar.

O Major Martin e seu mecânico, o sargento Alva Harvey, pareciam muito animados desde o início. No caminho para norte, depois de Seward, no Alasca, o motor deles explodiu e tiveram que fazer um pouso forçado numa enseada rochosa. O pessoal da Marinha demorou vários dias para descobri-los, e alguns mais para instalar um novo motor. Então, decolaram para se

encontrarem conosco em Dutch Harbor, mas nunca chegaram lá. Para os restantes de nós, foi um período de ansiedade. Nem sinal deles. Que lhes teria acontecido? Após uma semana de espera, de Washington telegrafaram ao Tenente Smith, então o oficial mais graduado: «Aviões 2, 3 e 4, sigam para o Japão o mais rápido possível.»

Quando chegamos a Attu, na ponta ocidental das ilhas Aleutas, um navio da marinha norte-americana recebeu notícia pelo rádio de que Martin e Harvey estavam salvos. Haviam enfrentado granizo e tinham batido na vertente de uma montanha, só parando à beira de um despenhadeiro de 300 metros de altura. Os dois haviam levado mais de uma semana para chegar a uma povoação na costa do Mar de Bering e fizeram saber ao mundo que ainda estavam vivos. Para eles, porém, era o fim do vôo.

Attu-Tóquio: 3.806 km. Os três aviões restantes partiram para a Ásia a 15 de maio, tendo feito uma média de apenas 158 quilômetros diários durante os 40 dias desde que partiram de Seattle. Entre Attu e as ilhas soviéticas de Komandorski, ao largo da Sibéria, havia 290 quilômetros de Oceano Pacífico cortadas pela International Date Line (meridiano que passa a 180° de Greenwich, a partir do qual a data começa a ser diferente). Ao cruzar essa linha, perdemos um dia de nossas vidas, mas também nos tornamos os primeiros homens a atravessar o Oceano Pacífico pelo ar.

Quando chegamos a Tóquio a 22 de maio, tínhamos um atraso de 31 dias em relação ao planejado. Por toda parte, no Japão, recebemos calorosas boas-vindas. Numa das escalas, 200 crianças das escolas caminharam 87 quilômetros para nos saudar.

Em Tóquio, tivemos as primeiras notícias dos outros pilotos. O comandante de esquadrilha britânico, A. Stuart MacLaren, se despencara na Birmânia. O Capitão Georges Pelletier-Doisy, da França, havia sobrevivido a um acidente perto de Xangai, mas se afastara da competição. As tripulações de Portugal, Itália e Argentina ainda não tinham partido.

Tóquio-Calcutá: 8.970 km. Durante todo o percurso – China, Sião, Indochina, Birmânia – vivemos as experiências de Marco Polo e Rudyard Kipling. As etapas de cada dia eram curtas; os encontros com os tufões eram rápidos mas intensos. Quando voávamos rumo sul, seguindo a costa da Indochina, uma barra de ligação partiu-se, obrigando Smith e o Tenente Arnold, seu mecânico, a pousar numa laguna interior. O motor estava inutilizado; foram contratados nativos para rebocar o avião rio acima até Huê, antiga capital do Vietnam, onde foi instalado um novo motor, que havia sido mandado às pressas de Saigon.

Foi um desfile espetacular até Huê, liderado por um chefe de tribo reclinado debaixo de um guarda-sol, em sua lancha real, enquanto

concubinas enrolavam e acendiam seus cigarros e lhe serviam bebidas e bananas. Um membro da tribo tocava um tambor, marcando o ritmo do movimento dos remadores das sampanas que rebocavam o aparelho avariado de Smith.

Onde quer que parássemos, éramos hóspedes de honra – havendo sempre néctar capitoso para todos nós. Em Xangai, o chefe do «Sindicato dos Ladrões» nos fez membros vitalícios de sua «seita». As autoridades de Bangkok quiseram organizar uma decapitação especial de prisioneiros em nossa honra. Em Hanói, homens de riquexó nos levaram por engano a uma casa de má fama, em vez de nos transportarem ao clube local para um jantar oficial. Chegamos a Calcutá ao meio-dia de 26 de junho.

Calcutá-Londres: 10.208 km.

Logo depois de termos trocado os flutuadores por um jogo de rodas, partimos a 1.º de julho e chegamos a Londres a 16 desse mês, depois de 15 escalas, voando um total de 83 horas e 28 minutos. Tivemos bom tempo, uma quantidade de rios e linhas de estrada-de-ferro para seguir, e estávamos entusiasmados com a velocidade. Na Ásia e no Oriente Médio encontramos temperaturas que atingiam 50 graus centígrados. Os pilotos da Real Força Aérea britânica insistiram em que voássemos com capacetes almofadados para nos protegermos do sol; o meu era demasiado grande para minha cabeça; e eu voei para a Europa com pedaços de gaze sob a

correia do queixo. Voando de oito a dez horas por dia, as paragens eram curtas mas reconfortantes. Chefes de Estado nos saudavam em toda parte. Meu quarto de hotel em Viena tinha 12 por 18 metros, teto a seis metros do chão, uma cama assente sobre um estrado adornado com dosséis de seda e um candeeiro com 500 lâmpadas. Mal tivemos tempo para descansar, pois chegamos a Paris a 14 de julho (dia da Tomada da Bastilha). Fomos recebidos em Le Bourget por uma multidão só suplantada pela que foi esperar Charles Lindbergh três anos mais tarde. Quase não houve tempo de mudarmos de roupa, antes de sermos levados às pressas para o Folies-Bergère, onde adormecemos mortos de cansaço, enquanto coristas praticamente nuas quase pulavam em cima de nós.

Em Londres, houve mais recepções. Conhecemos o então Príncipe de Gales, que viria a ser o Rei Eduardo VIII, antes de sua abdicação em 1936. «Dentro de poucos dias, partir de barco a vela para o país de vocês», disse-nos ele. «Vamos fazer uma aposta para ver quem chega lá primeiro.»

A aposta foi de cinco dólares para cada um de nós, e ele tinha todas as vantagens do seu lado; já havíamos feito três quartos da volta ao mundo, mas ainda tínhamos pela frente o Atlântico Norte.

Londres-Boston: 6.936 km.

Tendo partido de Londres no dia 17 de julho, paramos em Hull para trocar de motores e reinstalar

os flutuadores; depois, seguimos para Kirkwall, nas ilhas Orkney, na ponta noroeste da Escócia. Nossos três aviões deixaram Kirkwall a 3 de agosto, em vôo direto para a Islândia. Logo penetramos em nevoeiro tão espesso que tivemos de descer uma vez mais até cerca de um metro e meio acima da água. Smith e eu voltamos para Kirkwall. Nelson continuou a viagem, chegando a Hornafjordur, na costa sueste da Islândia, após nove horas e três minutos no ar, fazendo vôo cego quase todo o tempo.

Smith e eu decolamos de Kirkwall na manhã seguinte. Hora e meia mais tarde, quando voávamos juntos no céu limpo, minha bomba de óleo entrou em pane. Pousei em pleno mar. A avaria do motor não podia ser reparada sobre a água; por isso, fiz sinal com os braços pedindo auxílio a Smith que estava descrevendo círculos lá em cima. Ele partiu em direção às ilhas Faeroe, a terra mais próxima. No caminho, passou por um contra-torpedeiro da Marinha americana, e lhe lançou uma mensagem, dando conta de nossa localização aproximada.

É uma sensação desagradável ficar balançando para cima e para baixo em ondas de seis metros de altura. O avião podia se fragmentar a qualquer momento. Ogden e eu nos sentíamos com medo e infelizes, tínhamos frio e estávamos enjoados. Passaram-se horas angustiantes; depois, começou a cair uma chuva miúda. Nunca me sentira tão só. Que estava eu fazendo ali, afi-

nal? Que estava tentando provar? Ogden me despertou com um grito: «Um barco!»

Era uma traineira britânica, que, pouco depois, começou a nos reboocar em direção às Faeroe. Subitamente, o contratorpedeiro assinalado por Smith chegou, e logo em seguida o cruzador *Richmond*, da Marinha norte-americana, que nos levou a reboque. Na manhã seguinte, apenas a um quilômetro e meio ao largo das ilhas Faeroe, o comandante do cruzador me disse: «Nossos mapas desta costa não são muito bons e não podemos manobrar rapidamente enquanto estivermos rebocando o avião. Se não nos desamarrarmos dele, há perigo de encalhar nos rochedos.»

Passaram-me a decisão de cuidar da segurança dos homens e do barco, contra meu próprio desejo de mandar reparar o avião e continuar o vôo. As mais difíceis palavras que jamais tive de proferir foram: «Abandonem o avião!»

Por meio de cordas, marinheiros desceram para o avião, abriram buracos nos flutuadores e o deixaram afundar. Fiquei em meu camarote, incapaz de assistir aos últimos «estertores» do aparelho.

O *Richmond* nos levou até a Islândia, onde Smith, Nelson e seus mecânicos estavam à espera de melhor tempo. De Washington, telegrafaram dizendo que um avião extra seria levado para Pictou, na Nova Escócia. A Marinha poderia nos transportar até lá, para o apanharmos e retomarmos o vôo.

Da Islândia à Groenlândia, ao Labrador (Icy Tickle) e à Nova Escócia, voaram Smith e Nelson; ali, Ogden e eu estávamos esperando com nosso novo avião. Em vôo rasante, seguimos juntos para o sul.

Sobrevoando em círculos o porto de Boston a 6 de setembro, vimos pequenas nuvens de fumaça vindas de navios de guerra que nos saudavam com uma salva de 21 tiros, normalmente só concedida a presidentes da República. Entre a multidão de 30 mil pessoas que nos saudavam, estava o comandante de esquadrilha britânico, MacLaren, que regressava da Ásia à Grã-Bretanha para ir buscar outro avião e tentar mais uma vez. Agora, apenas nos faltava atravessar o continente!

Boston-Seattle: 7.180 km.

Em Boston, depois de substituímos de novo os flutuadores, já amassados, por um par de rodas, precisamos de 21 dias e 17 escalas para voltar ao ponto de partida.

O Príncipe de Gales estava à nossa espera em Mitchell Field, em Long Island. Havia ganho a travessia. Sua saudação foi: «Muito bem, rapazes, tratem de pagar!»

O mau tempo fez-nos chegar atrasados a Washington, D. C., mas o Presidente Calvin Coolidge e todo o Gabinete estiveram três horas em pé, debaixo de chuva torrencial, para nos dar as boas-vindas. Cada pouso era assinalado por entusiásticas recepções, enquanto íamos até Seattle. Em Los Angeles, com o campo juncado de rosas, a multidão me fraturou duas costelas.

Que é que eu sentira? Tensão nervosa e física, cenários e panoramas extraordinários, encontros memoráveis, momentos de terror, grande entusiasmo, seis meses de aventura que nunca esquecerei. Acima de tudo, sentia uma alegre sensação de alívio. Estava no fim!

À 1:28 da tarde de 28 de setembro, voávamos em formação sobre Sand Point em Lake Washington, de forma que todos os aviões terminassem o vôo ao mesmo tempo. Tínhamos voado 42.398 quilômetros em 371 horas e 11 minutos; raramente voamos acima de 300 metros; nossa velocidade média foi de pouco mais de 116 quilômetros por hora, e havíamos feito quase o dobro das escalas planejadas. Ao todo utilizamos 21 motores novos e perdemos dois aviões – mas ninguém morreu e os danos foram leves. Apesar do algodão nos ouvidos, estávamos todos quase surdos.

No entanto, tínhamos levado a bandeira norte-americana pela primeira vez de avião em volta do mundo. Os Estados Unidos tinham adquirido grande prestígio. Havíamos aprendido muito sobre logística e as possibilidades de fazer vôos em volta do globo. Tínhamos iniciado a fase da aviação comercial por todo o mundo, e a potência de nossos aparelhos colocara a nação num lugar destacado da indústria aeronáutica, que não perdeu até a atualidade. Abrimos o caminho às gerações que se seguiram – do que me orgulho até hoje! ▲