

Lisboa, Janeiro de 2004

CS-TMX - A FUGA DO DESERTO

Victorville, Estado da Califórnia, em pleno deserto o clima é árido, inóspito... Alguma vegetação rasteira e amarelada pela secura teima em sobreviver presa ao chão de terra batida. Na George Air Force Base (código ICAO, KVCV) sob o olhar contemplador de imponentes montanhas que se elevam ali mesmo ao lado, descansam quase uma centena de aviões comerciais... Dos mais variados tipos! B737s, dezenas de B727s, MD-11s e até B747s incluindo os dois primeiros que integraram, em tempos, a frota da TAP. São na sua maioria aviões antigos que carregam sobre as rodas dos seus trens de aterragem o peso da idade e de uma intensa carreira ao serviço das grandes companhias aéreas. Alguns, assentes em estruturas de madeira, já nem trem de aterragem têm... Foram desprovidos das partes essenciais que entretanto foram usadas em aviões do mesmo tipo que continuam a voar. Esperam, pacientemente, pelas máquinas que lhes irão cortar definitivamente as asas. O desmantelamento é inevitável... Outros porém, encontram-se inteiros e até devidamente protegidos com folhas de alumínio sobre as janelas e com os reactores tapados na esperança que algum novo operador os liberte do destino mais provável. O deserto, apesar de hostil para a vida, é um excelente local para armazenar estes aviões. Os baixos níveis de humidade impedem a corrosão.

Dos vários aviões armazenados na George AFB, o alinhamento das inconfundíveis caudas de L-1011s TriStar da Delta não deixa ninguém indiferente. Chegam-se a contar 15 lado a lado!

E todos os meses este clã vai aumentando. A Delta, até então o maior operador de sempre do Lockheed TriStar, havia já iniciado há algum tempo o processo de *phase-out* da sua frota que apenas iria terminar a 31 de Julho de 2001. Ironicamente, a poucos quilómetros de distância, também no deserto, fica Palmdale, o berço de todos os TriStars! Janeiro de 2001... um dos mais recentes inquilinos no deserto de Victorville era o Lockheed TriStar 500 da Delta com o número de frota 765. Após 10 anos de serviço nesta companhia, é finalmente retirado e devidamente preservado.

Este L-1011-500 com a matrícula N765DA, saiu do hangar da Lockheed com o *manufacturer serial number* 193H-1206. O 193H indica o seu dono original, a Air Canada, pois tinha sido construído de acordo com as especificações desta companhia. Foi, então, inicialmente registado com a matrícula C-GAGG. Em Agosto de 1981, descolou pela primeira vez de Palmdale para o primeiro de uma série de voos de teste habituais antes da entrega à companhia. No dia 11 de Setembro de 1981, foi finalmente entregue à Air Canada sendo-lhe atribuído o número de frota 552.

A versão 500 do Lockheed é a mais recente e também a mais versátil em termos de range. Foram construídos apenas 50, entre os quais, 9 foram convertidos em cargueiros e em *tankers* para a Royal Air Force.

Julho de 1991 - as companhias sofrem uma das mais graves crises da aviação e também as consequências do conflito no Golfo Pérsico. A Air Canada decide retirar e colocar à venda a sua frota de L-1011s. Por seu lado, a Delta em expansão e aproveitando a progressiva queda da Pan Am, que viria terminar as suas operações em Novembro desse ano, procurava reforçar a sua frota e dominar as rotas do Atlântico Norte. A Delta desde que recebeu o primeiro L-1011 sempre gostou do seu desempenho e das suas qualidades possuindo uma frota bem apetrechada com este modelo. Portanto, fazia todo o sentido o interesse nos TriStar 500 da Air Canada que lhe iriam permitir operar, por exemplo, non-stop para Frankfurt. E foi nesta conjuntura, após 10 anos ostentando na cauda a folha de plátano - símbolo do Canadá - que o C-GAGG encontrou nova vida ao serviço de um emergente gigante americano. Foi o segundo de um total de 6 a ser comprado pela Delta Airlines à Air Canada, em 1 de Agosto de 1991.

Tal como os restantes L-1011's da Delta, o agora N765DA recebeu vários beneficiamentos a nível do seu interior. A mudança mais visível foi o aumento substancial da capacidade das bagageiras laterais através do

seu prolongamento. Estava assim preparado para mais 10 anos de intenso serviço pela Delta que tem a sua base em Atlanta. Em 1999, os dados disponíveis indicavam que este avião havia completado 73034 horas de voo em 14715 ciclos!! New York, Frankfurt, Stuttgart, Orlando, Los Angeles, Boston, San Francisco, Miami, para além de Atlanta, foram alguns destinos comuns em que o MSN 1206 aterrava cumprindo a sua tarefa com elevada fiabilidade, característica dos L-1011. Convém referir que os L-1011s da Delta eram indiscutivelmente os *workhorses* da frota tal era importante o papel que desempenhavam. Eram alvo de uma utilização intensiva!

Entretanto, com o passar dos anos, a tecnologia foi evoluindo e novas soluções iam aparecendo. Mesmo o L-1011 que fora um verdadeiro *ahead of its time* começava a ficar em desvantagem em relação aos novos B777 e B767-400ER, principalmente em termos de consumo de combustível. Apesar da Lockheed se ter comprometido a prestar auxílio técnico a todos os operadores do TriStar enquanto o último operador original mantivesse os seus L-1011 a voar, a verdade é que a crescente escassez de sobressalentes e a total falta de comunalidade em relação aos outros aviões da frota levaram a Delta a anunciar, em Setembro de 1999, o phase-out dos seus emblemáticos trireactores. Seriam retirados à razão de 1 avião por mês até Julho de 2001. E eis que em Dezembro de 2000 chega a vez do A/C 765. O primeiro dia do novo ano (2001), representa também uma nova realidade para o 765 - o deserto. Em Victorville, o 765 reencontrou antigos "companheiros de guerra" e após 20 anos a voar, o futuro tornara-se também incerto para este avião. Pelo sim, pelo não, a Delta decidiu manter a integridade estrutural do 765 e mais do que isso, protegê-lo com as tais folhas de alumínio referidas anteriormente. Acabaram-se os dias ao serviço das grandes companhias aéreas de primeiro plano...

O deserto, a sua acalmia, o seu silêncio em contraste com o movimento frenético dos maiores e mais importantes aeroportos do mundo e a imagem ameaçadora daquelas espécies de guilhotinas prestes a cortar as asas e fuselagem podem, de facto, parecer cruéis para a máquina que cumpriu tão brilhantemente o seu papel e para todos aqueles que nela trabalharam. Já para não referir a legião de fans e spotters americanos que hoje sentem saudade do "L ten eleven", cada vez mais raro por aquelas bandas. A verdade, é que à medida que o tempo vai passando, a falta de interesse por parte de outras companhias e a necessidade de sobressalentes por parte daquelas que ainda operam o TriStar, dita o desmantelamento dos mesmos...

Março de 2001... Ainda no deserto, a prisão sem pena determinada continua. As asas que um dia fizeram com que o 765 se sentisse leve ao fim de uma corrida de algumas centenas de metros e pudesse levantar voo, pesam hoje sobre as rodas do trem... Entretanto, o N765DA é inspeccionado por representantes de uma companhia que estaria eventualmente interessada na sua aquisição.

22 de Abril - um spotter americano convicto visita Victorville! E depara-se com uma longa fileira de L-1011s. No meio de tantos um parece brilhar mais que os outros! As protecções das janelas foram retiradas, o logotipo Delta da parte de frente da fuselagem fora apagado, e na cauda já só resta o rudder pintado. Serão sinais de uma nova vida para breve?

Poucos dias depois, o característico *start-up* do L-1011 é ouvido no deserto. Um TriStar descola de Victorville! A fuselagem é curta, parece ser um -500. Para onde irá? Terá conseguido escapar sorrateiramente a um destino que parecia cada vez mais inevitável?

Quarta-feira, 25 de Abril - é feriado em Lisboa. Comemora-se o dia da liberdade! Qual será a melhor forma de um spotter verdadeiramente empenhado no seu *hobby* aproveitar um dia de descanso? A resposta parece óbvia: estar bem cedinho no aeroporto e preparar a máquina fotográfica para possíveis novidades. Luís Padrão, um spotter conhecido entre nós, conta-nos como foi a manhã daquele dia.

«Manhã do dia 25 de Abril... de 2001. Sol, mas com algumas nuvens. Tinha-me deslocado ao aeroporto, de propósito, para ver o Boeing 737 da GO que chegava às 10h25, e onde só poderia

estar até às 10h30, devido a um compromissoNa final da pista 03, um Boeing 737. Com os binóculos, tento ver qual é, e que cô, para ver se já consta na minha colecção de foografias... Entetanto, enquanto ento verificar qual é o 737, lá longe, consigo ver um avião a dar a volta, e entrar também na final... O 737 é o GO, mas é "velho". Tenho de me ir embora. Só por curiosidade, deixa verqual é aquele que lá vem.. bico preto?... MD-11, ou DC-10, com pintura antiga da Varig?... boa!... ainda não tenho... huuummm!!... mas não é MD-11... tem os motores muito afastados da fuselagem... parece um TriStar... e é mesmo... o que é que vai sair daqui?O Tristar está cada vez mais perto e começa-se a definir a sua pintura... uma lista preta ao longo da fuselagem... vestígios de um emblema por detrás do *cockpit*.. cauda branca com o leme preto e vestígios de letras. parece pintura da Delta... matrícula CS-TMX????!! Boa.. ainda bem que não me fui embora...»

Luís Padrão não poderia estar mais correcto... Reactores bem afastados da fuselagem, que outro avião poderia ser? Explicará isto o facto de o TriStar possuir, ainda hoje, uma das cabines mais insonorizadas da aviação comercial? As fotografias de Luís Padrão revelam ainda outra característica marcante e inconfundível - a típica *high-nose approach*. Flaps 33, Direct Lift Control engatado, *spoilers* ajustados num ângulo neutro de 7º resultando numa aproximação suave a *pitch* constante. Única na aviação comercial!

Dezoito anos após a chegada do CS-TEA - o primeiro TriStar português - aterrava em Lisboa, vindo novamente do deserto, o Tango Mike X-Ray, oitavo TriStar da dinastia portuguesa. Para o espanto de todos! Quem diria que depois do *phase-out* prematuro da frota L-1011 da TAP, este modelo viria a ganhar nova vida no nosso país? Será ironia do destino? Parece que vamos ter 4 TriStars baseados em Portugal. Quase tantos quanto o número da encomenda inicial da TAP à Lockheed! E para que companhia virá este avião? E afinal qual o seu historial? O novo Lockheed chegara a Lisboa sem qualquer tipo de referência ao seu registo anterior. Pelo que sobrava da pintura, apenas se podia confirmar que se tratava de um ex-Delta e corriam rumores de que o seu destino seria a YES, onde faria companhia ao CS-TMR. No mesmo dia em que chegou, o CS-TMX partiu para o Abu-Dhabi às 20h30m. Presumivelmente para os hangars da GAMCO, empresa certificada em manutenção e com muita experiência no Lockheed TriStar.

Mais tarde, e por via de uma revista internacional sobre aviação chegava a confirmação que a YES havia comprado o N765DA à Delta! Lá conseguira escapar-se do terrível deserto aterrando em Lisboa, no dia da Liberdade de todos os portugueses, no dia da sua própria liberdade. O nariz do antigo 765, que tal como de todos os TriStars assemelha-se de uma forma impressionante à silhueta de um golfinho, parecia naquele dia esboçar um sorriso. Era o SIM a uma nova vida ao serviço da mais recente e simpática companhia aérea charter portuguesa - a nossa conhecida YES!

Após a manutenção necessária e uma reconfiguração do seu interior de acordo com as exigências da YES, o X-Ray regressou a Lisboa. Para contentamento dos *spotters* voltou com uma pintura híbrida YES/Delta. Mais uma fotografia para a colecção!

Contudo, o CS-TMX viria a encontrar em Lisboa mais alguns entraves no prosseguimento da sua carreira. Problemas relacionados com a certificação no INAC impediram o avião de começar a voar imediatamente. Na altura, quem se deslocava às imediações do aeroporto de Lisboa podia constatar que o CS-TMX continuava preocupantemente parado no mesmo sítio.

Mas com paciência tudo se resolveu e o novo avião, propriedade da YES, pôde finalmente descolar para um Verão em grande. Longe vão os tempos em que o cinzento dos movimentados aeroportos americanos fazia o dia a dia do 765. Para o CS-TMX, a YES havia proposto destinos exóticos que fazem as delícias dos turistas. A partir de Lisboa, o TMX passou a voar regularmente para paraísos tropicais coloridos de verde e azul marinho como Varadero, Punta Cana, Cancun, Maceió, Natal, Cayo Coco, Puerto Plata, ajudando nesta tarefa o seu irmão CS-TMR e consolidando o mercado de longo curso da YES.

Findo o Verão e a época alta, a YES finalmente decidiu oferecer ao seu "rapazinho" um fato novo

demonstrando que conta com ele para os anos mais próximos. E em Outubro de 2001, dava a sensação que tinha rejuvenescido uns bons anos! As linhas clássicas da Delta deram lugar a uma pintura simples, moderna mas bastante atractiva.

Apesar de a pintura ser praticamente igual à do CS-TMR, o X-Ray possuía uma ligeira diferença. Na zona do nariz, por debaixo do cockpit as duas "ondas" vermelhas chegavam a unir-se.

No Verão de 2002, o TMX, revela uma faceta até então desconhecida, a de actor! A World Air Routes escolheu este avião para mostrar em DVD, a todos os entusiastas da aviação, como é um L-1011 TriStar por dentro, abrilhantado ainda pela simpatia típica das tripulações da YES. "*An old but a reliable aircraft*" dizia o comandante Nuno Braga Gonçalves. E nem o *Flight Engineer* Maurício Caldas escapou à missão de apresentar um painel em vias de extinção na aviação actual. É raro um piloto de L-1011 dizer mal deste avião; muito pelo contrário, todas as críticas são geralmente bastante positivas e focando sempre os excelentes sistemas de controlo automático. Ao todo, o CS-TMX é apresentado em 4 voos em que liga Lisboa a Natal e Punta Cana. Além da descrição do *cockpit*, é possível também ver imagens do interior da cabine de passageiros e verificar como esta tem de facto um grande diâmetro. De vez em quando, aparecem ainda perspectivas da elegante asa do TriStar, em voo, a partir das janelas.

Chega o fim de mais um Verão e o CS-TMX parte de novo para Abu-Dhabi desta vez para realizar uma das mais complicadas inspecções que se podem fazer a um avião - a *D-Check*. Esta manutenção é necessária para manter o certificado de aeronavegabilidade ao fim de um número estipulado de horas de voo e é periódica. Mas por ser onerosa, foi motivo para muitas companhias que operavam o L-1011 irem encostando definitivamente estes diamantes voadores. Foi portanto, uma prova de confiança da YES neste tipo de avião que a aeronáutica portuguesa tão bem conhece. No início de Novembro regressava à base. Num desses dias, estava eu sair das aulas, quando recebo uma chamada de um amigo meu para estar presente no aeroporto, junto às instalações da TAP em 15 minutos, sem mais explicações! Sem ter tempo para sequer pensar meti-me num táxi e rapidamente lá estava eu para uma visita ao fantástico Hangar 6. Um hangar que não me é desconhecido e que desperta em mim grandes emoções... Na realidade, foi lá que o meu pai trabalhou durante 23 anos. Enquanto aguardávamos a respectiva *clearance* para entrar na zona operacional (a dos aviões), já impaciente, espreito para dentro do hangar e deparo-me com um nariz de um L-1011 TriStar da YES! Eufórico e pensando que o meu amigo não sabia, disse-lhe que estava um Lockheed dentro do hangar ao que ele me respondeu perguntando "Por que julgas que te convidei?". Foi de facto uma sensação indescritível! Sete anos após ter estado naquele mesmo hangar a "cumprir" um dia de trabalho com o meu pai num L-1011 da TAP que se encontrava todo "descascado" por dentro, surgia finalmente a oportunidade de poder observar de perto um avião que desde muito cedo foi e é o meu preferido. Mais uma espreitadela e confirmámos pela junção das riscas vermelhas no nariz que se tratava ainda por cima do CS-TMX! O Lockheed "americano" que veio da Delta e que costumávamos venerar atrás das redes do aeroporto quando de vez em quando íamos para o spotting. O TMX estava no Hangar 6 a ultimar alguns pormenores da manutenção que havia realizado em Abu Dhabi. Após a necessária *clearance* e já devidamente acompanhados, seguiu-se um prolongado *walkaround* em que por mais minutos seguidos que permanecesse naquele hangar, jamais me cansaria da espectacular visão que um TriStar proporciona qualquer que seja o ângulo.

Chegou então a altura de visitar o CS-TMX por dentro. Ao subir as escadas, tentanto absorver todas as perspectivas do avião e ao mesmo tempo recordando esse mesmo gesto que no passado havia repetido em viagens no L-1011 para o Rio Janeiro pela TAP, senti um enorme arrepio na espinha. Entrámos por uma porta que não é muito habitual para os passageiros, a R1. E claro, o primeiro local de paragem foi o *cockpit*! Coubémos lá à vontade, 4 pessoas! Alguém comentou "este *cockpit* é praticamente um salão de ópera". Constatei, que apesar do CS-TMX ter vindo da Delta equipado com dois FMS, um para cada piloto, a YES optou por retirar o do lado do co-piloto ficando, na altura, igual ao CS-TMR. Depois da habitual sessão de fotografias no *cockpit*, tivémos então liberdade para visitar a cabine de passageiros, *galleys* e até os lavabos. São fortes os sinais de uma vida ao serviço da Delta. A primeira classe conserva as cadeiras dessa

companhia e só a económica foi completamente reconfigurada, passando de 2-5-2 para um 3-4-3. As bagageiras laterais prolongadas pela Delta são também evidentes além dos painéis diferentes que revestem internamente as janelas, relativamente ao padrão standard da Lockheed e ao que a própria TAP usava quando operava o TriStar. Nas *galleys* é engraçado notar que existem pequenas chapas que indicam "A/C 765". Se dúvidas ainda houvesse... Em termos da disposição dos lavabos é também diferente. O TMX tem 8 lavabos; dois imediatamente atrás do cockpit, um ao pé da porta R2 e 5 lá bem no fim da cabine! A TAP, nos 5 L-1011-500 que encomendou directamente à Lockheed tinha optado por dois lavabos à frente, um ao pé da porta R2 e um boggie de 4 lavabos a meio da classe económica reservando exclusivamente a parte de trás da cabine para uma *galley*. Experimentei sentar-me em vários lugares e obter várias perspectivas da asa. O L-1011, e em particular o CS-TMX, pode não ser o último grito em termos de conforto, mas é certamente um avião que não deixa ninguém indiferente. E apesar da idade, continua a poder oferecer dos voos aerodinamicamente mais confortáveis muito por culpa do seu Active Control System que mantém os ailerons externos em alerta para responder a uma rajada menos desejada minimizando os efeitos de turbulência. Aquilo a que muitas vezes os americanos chamam de *smooth ride*. E assim terminava da melhor forma um dia que para mim fora inesquecível.

Em Maio de 2003, o CS-TMX perdeu a companhia do CS-TMR que entretanto foi devolvido à companhia proprietária, a Air Luxor. Desta vez, a YES não recorreu ao deserto de Victorville para colmatar esta saída e durante o Verão de 2003 foi alugado um Boeing 767-300 à Icelandair. Sinais de uma nova opção de frota para breve? Ou será que agora que o 767 foi devolvido estará novamente a YES a pensar em adquirir mais um TriStar? O certo é que cumpridos 22 anos a voar, dois dos quais ao serviço da YES, o CS-TMX reserva para si o estatuto de um verdadeiro veterano na aviação comercial portuguesa *still going strong*. E como é bonito vê-lo continuar a voar ao fim de tantos anos dando um colorido e uma visão diferente aos nossos aeroportos, actualmente inundados de aviões de nova geração Airbus.

Ao CS-TMX, o avião comercial mais antigo de Portugal e, na minha opinião, o mais bonito a rasgar os céus de todo o mundo, o avião que conseguiu libertar-se do deserto num 25 de Abril, fica aqui o meu tributo.

Fonte: TriStar500.net