

## POR TERRAS DE VERA CRUZ

São 20:00 e uma rápida olhadela para o pátio do aeroporto de Natal permite ver que o Box 1 está vazio. O Air Luxor 8652 está atrasado. Às 20:30 ouve-se o característico ruído das turbinas Rolls Royce do TriStar. Eis que chega o Air Luxor, proveniente de Maceió, com uma hora de atraso. Entretenho-me a ver o pessoal de terra da VASP de volta do avião, a colocar as bagagens, a reabastecer o avião de água potável e combustível, a embarcar o *catering*, enfim tudo o que é necessário para preparar o avião para uma viagem de 7 horas até Lisboa.

São 21:15 e começam a chamar para o voo. Felizmente o aeroporto de Natal está equipado com mangas o que permite um rápido embarque. O voo está cheio, são 310 passageiros, 10 tripulantes de cabina e 2 tripulações técnicas... Uma vez a bordo sou levado ao *cockpit* onde já se encontra a tripulação a fazer os *checklists* necessários para a descolagem. O comandante Artur Cabral dá-me as boas-vindas a bordo e sou apresentado ao resto da tripulação. O TriStar é um avião da velha geração pois a sua tripulação técnica é constituída por Piloto, Co-piloto e Engenheiro de Voo. Às 21:45, hora local, o comandante Artur Cabral recebe o *push-back clearance* da Torre de Natal. Comunicado isto ao pessoal de terra, o pesado TriStar começa a ser empurrado. À nossa esquerda encontra-se um dos aviões mais esquisitos que eu vi durante a minha viagem, um Embraer 145 SWISS. Uma vez no *taxiway* a tripulação inicia os motores, começando pelo nº2, seguindo-se o nº1 e nº3. Com os 3 motores a funcionar iniciamos a nossa marcha até à cabeceira da pista 16L pelo *taxiway* A. As condições para a nossa descolagem nesta noite são: Temperatura exterior 25°, QNH 1011, peso à descolagem 208 toneladas (o peso máximo do TriStar é de 231 toneladas). Para uma pista de 2200 metros são calculadas as seguintes velocidades: V1 145 KT, V2 157 KT e VR 147 KT. Os *flaps* são colocados a 22° e recebemos autorização para descolar. O CS-TMP começa a ganhar vida à medida que a potência começa a aumentar. O ar condicionado é desligado para mais facilmente ganharmos velocidade. O comandante tira os travões e lá vamos nós. O co-piloto é quem vai voar desta vez, com o comandante a ditar as velocidades. Com cerca de 300 metros para o fim da pista o TriStar levanta voo. Foram cerca de 30 segundos de silêncio absoluto a bordo do CS-TMP.

Após a descolagem mantemos a direcção da pista até aos 3000 pés, altura em que somos instruídos pelo controle de Natal para virar à esquerda para interceptar INTOL, um ponto que fica a 300 milhas de Natal, já na FIR de Recife. Continuamos a subir, já tendo recolhido o trem e os *flaps*. Somos autorizados a subir até 34000 pés que será a nossa altitude de cruzeiro até à ilha do Sal. A nossa velocidade de cruzeiro é de 485 KT, o nosso *heading* é 040 e apanhamos vento de frente de 10 KT.

Regresso ao meu lugar na cabina para algumas horas de descanso até Lisboa. Uma hora após a descolagem começa a ser servido o jantar. Devo confessar que para um voo charter, o serviço de bordo é bastante bom e a tripulação bastante atenciosa. Houve várias pessoas que pediram mais do que uma refeição e foi-lhes proporcionada. Apesar de ser um avião já com alguma idade, o CS-TMP ainda está bem conservado, tendo todos os bancos em couro. Isto proporciona algum conforto mesmo na classe económica onde a disposição das cadeiras não deixa muito espaço para as pernas. O filme exibido foi "Os anjos de Charlie" mas devo confessar que não vi, pois adormeci após o jantar. Sou acordado 3 horas mais tarde pela hospedeira para me servir o pequeno-almoço. Após esta refeição dirijo-me para o *cockpit*. Está a amanhecer e já passamos a ilha do Sal. Fomos autorizados a subir para 36000 pés. Estamos apenas a meia hora de Tenerife e com vento de cauda de 70 KT o que nos fará reduzir a nossa viagem em meia hora. Em Tenerife somos autorizados uma vez mais a subir, desta vez para 38000 pés. Às 7:50, hora de Lisboa, entramos em contacto com Lisbon Control, que nos autoriza directos a CP para uma aproximação directa à pista 03 de Lisboa. O céu está limpo e não há nuvens em Lisboa, as condições ideais para uma aterragem tranquila. A esta altura estamos a passar pela Ponta de Sagres. Chegámos a Portugal.

Começamos a descer e contactamos Lisboa em 125.55 que nos autoriza para os 25000 pés e reduzir velocidade para 320 KT. Isto é efectuado reduzindo a velocidade dos motores 1 e 3. Nesta altura viramos para o *heading* 019. No rádio começa-se a ouvir o tráfego em Lisboa: "Continental descend to 25000";

"Portugal, clear of traffic climb to 21000", etc. Continuamos a descer e somos autorizados para 10000 pés . Lisboa pede para aumentarmos a velocidade para 300 KT pois temos tráfego atrás de nós (o 762 da LAM). Já com a margem sul à vista contactamos Lisboa em 119.1, que nos autoriza para os 4000 pés. Nesta altura, já estamos com os flaps a 4º e descemos o trem de aterragem para perder alguma velocidade. Continuamos a perder velocidade e altitude e quando passamos a Torre de Belém já estamos a 3000 pés, *flaps* a 18º. Somos autorizados a fazer uma "ILS approach rwy03". A nossa velocidade de aterragem será 157 KT. Já com o aeroporto à vista somos autorizados a aterrar. Passamos a cabeceira da pista, o co-piloto levanta o nariz alguns graus e tocamos no chão. *Reversers* a fundo, travões aerodinâmicos e o engenheiro de voo puxa as manetes que comandam a potência dos motores para trás, reduzindo a potência disponível. O avião treme por todo o lado à medida que vamos travando. Já com o avião imobilizado na pista, o comandante afirma "Eu tenho o avião", altura em que passa a pilotar o avião até ao stand. O co-piloto contacta "Lisbon Ground" que nos autoriza a abandonar a pista pelo twy U até ao *stand* B02. Aterrámos às 8:20 hora local, e os blocos foram colocados às 8:30. O tempo de voo foi de 6:35. Um excelente voo, num magnífico avião.

Fonte: revista Zoomlook