

Lockheed

"Follow me" em bicicleta

Com o Lockheed nasceu uma nova geração de aviões.

A electrónica e o "fly by wire" vieram dar um enorme apoio à navegação e manobra dos aparelhos.

Xian, República Popular da China, 1995. O Lockheed da TAP segue na pista o jipe "follow me". De repente este imobiliza-se, abrem-se as portas e lá de dentro saltam quatro pessoas que o começam a empurrar rapidamente para fora do caminho. Uma avaria. Pouco depois aparece alguém montado numa bicicleta, a agitar as "raquetes" de sinalização e a pedalar furiosamente à frente do avião.

Vitor Luz Cunha, comandante do aparelho que transporta a comitiva do Presidente da República, Mário Soares, em visita oficial àquele país do Oriente, contém a custo o riso e segue obedientemente o "ciclista" até imobilizar o Lockheed na placa.

Pode parecer ficção ou humor, mas aconteceu mesmo. Um "follow me" em bicicleta, a contrastar com os recursos tecnológicos do avião que o seguia obedientemente.

De facto, com o Lockheed nasceu uma nova geração de aviões, em que a electrónica e o "fly by wire" vieram dar um enorme apoio à navegação e manobra dos aparelhos. A presença da tecnologia passou a dominar o cockpit, com mais e melhores computadores.

O comandante Luz Cunha, um dos primeiros pilotos da TAP a voar neste avião, quando a fábrica entregou os primeiros aparelhos à companhia, recorda que o salto tecnológico introduzido pelo Lockheed foi tão grande e representou uma evolução tão extraordinária



O L1011-Lockheed TriStar esteve ao serviço da TAP de 1983 a 1997. Com uma envergadura de 50,09 metros e 50,05 metros de comprimento, atinge a velocidade de 900 km/hora e transporta 248 passageiros.

que vários colegas seus pensaram que não iam conseguir adaptar-se. Receios infundados, até porque as novas tecnologias vieram facilitar o trabalho.

Este foi também o último aparelho da TAP com uma tripulação de três elementos, uma vez que dela fazia ainda parte um mecânico de voo.

Chamavam-lhe o "Lóquerido"...

Um avião muito suave, com uma grande estabilidade, muito pouco "bailarino", na gíria dos pilotos. De tal forma que alguns até lhe chamavam o "Lóquerido"...

Destinado ao longo curso, o Lockheed assegurava as rotas africanas e transatlânticas da TAP. O radar de bordo era de tal maneira



Luz Cunha entrou na TAP, como co-piloto, em Maio de 1965. Quatro anos depois, apenas com 29 anos de idade, tornou-se comandante do Caravelle. Foi também comandante e instrutor de Lockheed e instrutor de L1011.

eficiente que permitia a realização de verdadeiras gincanas para evitar a turbulência, feitas ao cronómetro através da frente inter-tropical, uma faixa de temporais de cem milhas normalmente situada a norte do Equador.

O Comandante Luz Cunha recorda outro voo em que, ao aterrar o Lockheed no Luxemburgo, com uma visibilidade muito curta, foi necessário proceder a uma operação de nível três. Deu-lhe um enorme gozo sentir o avião tocar

na pista e só depois conseguir vê-la pela primeira vez, quando o aparelho baixou o nariz. A tecnologia a funcionar. Nunca se esquecerá também de um passageiro residente em Macau que o considerou um "muito bom condutor" ("a very good driver") do avião.

Mas, para ele, a viagem em que transportou a comitiva do Presidente da República Mário Soares foi a mais singular. De Lisboa para o Bahrein e daí para Hong-Kong, Pequim, Xian, Xangai, Carachi, no Paquistão e, finalmente, Lisboa de novo. No voo Xangai-Carachi avistava-se, cá em baixo, a Muralha da China e depois, já a sobrevoar o deserto de Gobi, à esquerda a cordilheira dos Himalaias, erguendo-se a pouco e pouco quase até à altura do Lockheed. Estava um dia bonito... 