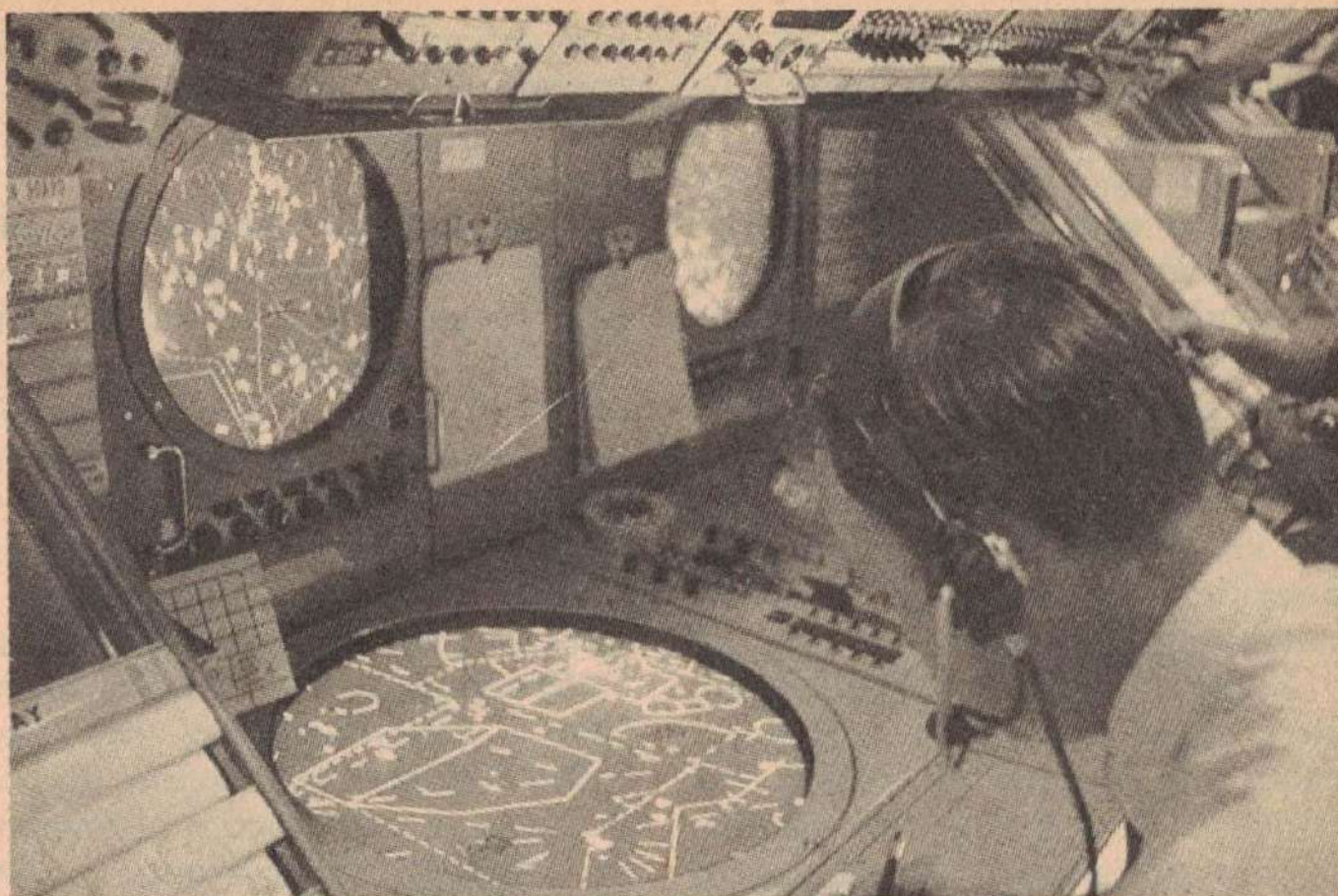




Anjos das rotas aéreas

Por onde quer que você voe, homens como Domenic Torchia estão aqui em terra, debruçados sobre telas de radar, tomando a cada segundo decisões que garantem sua segurança

TREVOR ARMBRISTER

NAQUELA tarde, a tensão começou a subir entre as quatro e meia e as cinco horas. Em Oakland, Califórnia, na sala de operações do Radar de Controle de Aproximação do Terminal da Baía (TRACON), o ruído das máquinas aumentava e as luzes amarelas, sinalizando os pedidos de aterragem, acendiam-se com maior frequência. Usando fones de ouvido e microfones, 12 operadores de tráfego aéreo acompanham com olhar vigilante os pontos luminosos (representa-

tivos de aviões de passageiros) que se moviam através dos mostradores de radar.

«Western 173», diz Domenic Torchia; pressionando o pedal para ativar o microfone, «desça e mantenha-se a 1.500 metros.» As instruções são concisas e formuladas com tranqüila autoridade. «TWA 67, gostaria que desse a maior velocidade possível. Temos um DC-10 que deverá entrar logo a seguir. Northwest 154, vire à direita na direção zero nove zero...»

«Controle de Aproximação», interrompe um piloto particular, «aqui fala Monney 47 Victor. Estamos a 1.450 metros e precisamos de um ILS (sistema de aterragem por instrumentos) para aproximação da pista Dois-Sete de Oakland.» Torchia fornece a informação e volta-se para desviar um jato da Air California, com destino a Oakland, de um A-4 militar que se dirige à Estação Aeronaval de Alameda. De repente, nota que o avião particular não está seguindo as instruções dadas. Se continuar na rota que vem tomando, irá colidir com o United Two, que se encontra a 1.450 metros, rumo a Oakland.

«Mooney 47 Victor», chama Torchia. «Mooney 47 Victor!» Não obtém resposta. Os dois aviões estão agora a oito quilômetros um do outro e se aproximam velozmente. «United Two», diz Torchia com a maior calma aparente, «vire à esquerda imediatamente, para zero sete zero graus, a

fim de evitar tráfego em sentido convergente.» Instantaneamente, o piloto obedece. Torchia respira aliviado.

Trabalho que não permite engano. Durante os nove anos em que Torchia, agora com 31, tem trabalhado na Administração Federal da Aviação (F. A. A.), já resolveu situações perigosas vezes sem conta, e — também importante — já ajudou dezenas de milhares de pilotos comerciais, particulares e militares, em rotineiras decolagens e aterragens, nas 11 áreas do aeroporto. Essencialmente, seu trabalho é manter esses aviões afastados pelo menos cinco quilômetros de distância na horizontal e 300 metros na vertical. Os recursos que usa nessa operação de controle são: radar, rádio, bom senso e nervos de aço. Por vezes, ele se imagina como coreógrafo de complicado balé aéreo.

Torchia recebe cerca de dois mil dólares por mês, mas vive sob contínua tensão. Suas horas de serviço são irregulares. É solicitado com tanta frequência a permanecer no posto além do normal e a trabalhar em programas extraordinários que sua vida social praticamente não existe. Mesmo em casa, nem sempre consegue repousar. «Fala com aviões, até quando está dormindo», diz sua mulher, Nancy. Devido à escassez de pessoal no serviço, ele é obrigado a acumular funções e a lidar com 15 aviões simultaneamente. Tem de tomar decisões sem perda de um

segundo, e todas elas corretas, pois quase sempre são irreversíveis. Um simples engano poderia custar 500 vidas. Aí está por que a maioria de seus 16 mil colegas «se esgota» aos 40 anos.

Ao contrário de muitos de seus companheiros de profissão, Torchia não entrou na carreira por via militar. Nunca tinha estado num aeroporto em toda a sua vida, quando leu, no *Federal Times*, que a F. A. A. procurava operadores de tráfego aéreo. Após submeter-se a dez testes e diversas entrevistas, foi contratado como praticante no Centro de Controle de Tráfego das Rotas Aéreas, da F. A. A., em Fremont, Califórnia.

Normalmente, são necessários três a quatro anos para que um operador seja considerado realmente apto. Torchia dominou o sistema em apenas metade desse tempo. A direção da F. A. A., atônita, enviou um funcionário de Washington D. C., a fim de descobrir como conseguira qualificar-se tão depressa. «Muito simples», explica Torchia. «Era algo que eu adorava fazer.»

Ele também conheceu os momentos dolorosos do ofício. Por três ocasiões, trabalhando com outros operadores, aconteceu que pilotos amadores, tomados de pânico, perderam o controle de seus aviões. Em dois desses casos, os dedos dos pilotos ficaram inertes sobre o botão do microfone. Torchia pôde ainda ouvir os gritos dos passageiros, sendo levados à

morte. Em compensação, no centro de Fremont, teve oportunidade de contribuir para o primeiro grande salvamento de sua carreira. Um avião particular tomara rumo errado com mau tempo, e estava voando a apenas 1.200 metros de altitude, em direção aos picos de 3.300 metros da Sierra Nevada. No momento em que Torchia e um colega perceberam o desvio de rota, o avião quase havia desaparecido da tela do radar. Observando meticulosamente um cantinho da tela, Torchia localizou um pontinho praticamente imperceptível. «Inverta o rumo!» ordenou o colega de Torchia. Por milagre, o piloto atendeu. Alguns minutos depois, o avião aterrou intacto em Stockton e, logo a seguir, o piloto desmaiou.

Presas do tráfego. Em geral, o dia começa para Torchia às 8:30 da manhã, na confortável casa em Fremont, em que vive com Nancy e os três filhos ainda pequenos. Grande parte da manhã ele a dedica à papelada da Organização dos Operadores Profissionais do Tráfego Aéreo, de cuja seção local é presidente. Às 2:25, depois de terminar de almoçar, despede-se de Nancy com um beijo e vai para o trabalho, a 20 minutos de carro.

Ao chegar à entrada do Aeroporto Internacional de Oakland, seguramente irá encontrar outros operadores de turnos, que também estarão descendo de seus carros. Trocando saudações e piadas, dirigem-se todos a um edifício de

configuração retangular e sem janelas, cujo aspecto severo parece afetar-lhes o humor. Acaba a despreocupação.

Serviço de operações dos mais movimentados do mundo, o TRACON orienta aviões que voam a menos de 3.300 metros, indo e vindo entre três aeroportos internacionais (São Francisco, Oakland e San José), de dois aeroportos militares e de seis campos gerais de aviação. O tráfego é sempre intenso, mas, naquele dia, seria ainda pior do que o normal. Uma frente de tempestade se aproximava da área e, por certo, causaria atrasos mais longos do que os habituais.

Na meia-luz da sala retangular, painéis de luzes multicoloridas piscam. Dois ou três homens, sentados diante de cada uma das seis grandes mesas, concentram-se nos mostradores de radar. Duas máquinas de escrever computadoras informam sobre as chegadas e partidas iminentes. Essas informações, registradas em estreitas fitas brancas de papel bobinado, são passadas ao operador responsável por cada avião.

Torchia observa que lhe entregaram a movimentação das saídas de todos os aviões com destino a leste. O operador que ele vem substituir indica-lhe, no mostrador do radar, o avião que terá de ser acompanhado nesse instante, e aponta para uma tela de televisão que dá detalhes sobre as condições do tempo, em todos os campos da área de 1.550 quilômetros quadra-

dos do TRACON. Em seguida, acenando com a mão, vai-se embora, e Torchia fica sozinho.

Num momento, tudo começa: as subidas, as composições e as manobras para separar todo o tráfego sobre Hunter's Point que, inevitavelmente, partindo de Oakland ou São Francisco, os aviões têm de cruzar. Torchia e seus colegas costumam pilheriar que um homem não se torna «verdadeiro» operador «antes de ter tido dois aviões juntos sobre Hunter's Point.»

Para Torchia, o batismo de fogo ocorreu há quatro anos. Um DC-8 da Trans International Airlines decolou de Oakland num vôo para Bogotá, Colômbia. Segundos depois, um 747 saiu de São Francisco, sobrevoando a baía, a caminho de Honolulu. Torchia pediu ao DC-8 que desse sua altitude. «Estou a 780 metros», disse o piloto da T. I. A. Torchia compreendeu mal e anotou 950 metros. Em seguida, pediu idêntica informação ao 747, que anunciou estar subindo a 870 metros. Torchia supôs que os dois jatos estariam afastados de, no mínimo, uns 300 metros. Na realidade, eles estavam em rota de colisão.

Subitamente, apercebeu-se do erro e gritou pelo microfone: «T. I. A., vire à direita imediatamente, direção três seis zero... Clipper, vire à direita imediatamente, direção zero nove zero...» Os aviões escaparam de choque por 120 metros. Como é normal

em tais circunstâncias, Torchia foi suspenso, aguardando revisão do incidente. Sua ficha, entretanto, era tão exemplar que, em 24 horas, ele estava de volta ao posto.

Chuva de sinais nos mostradores. O «nervosismo» da tarde intensifica-se; mais e mais pontos dançam nos mostradores do radar. Muitos deles têm «alfanuméricos» (indicações computatoriais em forma de pequenas «etiquetas» luminosas que identificam o avião, dando sua altitude e velocidade). Para outros, Torchia precisa usar de um dispositivo do computador que lhe permite localizar rápido e com precisão determinado ponto luminoso na tela, e obter todas as informações necessárias sobre ele. À sua direita, fica um painel com fileiras de botões iluminados. Tocando-os, ele se põe imediatamente em contato telefônico com os operadores postados em outras posições.

Na hora seguinte, o ritmo se acelera. Torchia vê-se às voltas com 30 linhas aéreas comerciais, 15 jatos militares e 10 aviões particulares. Sobrevém então um rápido momento de calma. Um colega o substitui e ele pode fazer uma pausa. Na sala de refeições, engole às pressas o jantar e reúne-se com três colegas, para comentar as respectivas atuações até o momento. «De que se queixava a United?» «Será que havia problemas de pressurização com a American?» «Desculpe o incidente do Clipper. Pensei que ele subiria

mais rápido do que aquilo.» Em 1975, os operadores do TRACON lidaram com aproximadamente 60 mil chegadas e partidas, sem um único contratempo. Torchia sente-se enormemente orgulhoso disso.

De volta à sala do radar, ele é encarregado da coordenação dos dois setores ditos *feeders* «alimentadores» do serviço. Nesses setores, os operadores acompanham aviões que chegam de altitudes elevadas, vindos de sete diferentes direções, e distribuem suas aterragens pelos onze aeroportos da área. Por causa do mau tempo, nessa noite, o serviço vê-se forçado a concentrar-se sobre seis padrões preventivos de voo. Torchia, na posição de coordenador, deve basear-se não apenas em relatórios dos operadores das áreas dos aeroportos de São Francisco, Oakland e San José, mas também nos que fornecem seus colegas do Centro Fremont, a 30 quilômetros. Embora conhecendo somente alguns desses homens pessoalmente, é implícita a confiança que neles deposita.

Orgulho e tensão. A experiência mais terrível da carreira de Torchia deu-se numa oportunidade dessas. Tinha estado cuidando do tráfego havia uma hora ou mais, quando seu corpo, subitamente, começou a tremer e ele ficou alagado em suor. «Simplesmente já não podia falar com os aviões», conta ele. «Sabia que, se continuasse ali, acabaria matando

alguém; por isso, disse: 'Arranjem outra pessoa para o meu lugar. Tenho de ir embora.'» Poucas horas depois, sentiu-se melhor. Voltou ao trabalho no dia seguinte e, desde então, nunca mais deu uma «desligada» assim. «Acho que vou continuar no meu posto até não poder mais», afirma Torchia. «É o desafio e o orgulho de saber que se trata de algo que muito poucos sabem fazer. Quando um trabalho está no sangue da gente, qualquer outro parece monótono.»

Às nove da noite, depois de outra pausa, ele trabalha nas partidas de aviões para o Sul. («Minha posição preferida. Posso estar aqui de olhos fechados.») Pouco antes das 11 horas, ouve um colega comunicando-se com o piloto do voo 582 da Western, vindo de Honolulu. Ele sorri. A chegada do Western 582 significa que ele e seus companheiros completaram outro dia num dos mais delicados trabalhos do mundo – e isso, para Torchia, é recompensa suficiente.



OS MOINHOS que fazem parte da paisagem holandesa falam uma linguagem muito especial com suas pás, cujas posições assumem significados diferentes. Se a pá superior fica imobilizada na posição da «uma hora», significa uma boa notícia, como o nascimento de um bebê. Se se quiser anunciar um falecimento, a pá de cima é colocada na posição das 11 horas. Para um casamento, as duas pás superiores (decoradas com pequenas bandeiras, papel estanhado, setas de Cupido, grinaldas de flores e corações recortados em papel) ficam na posição de «dez para as duas». Às vezes, as pás ostentam duas gaiolas presas a elas – uma para o noivo e outra para a noiva.

– N. L. B.

NA MANDCHÚRIA, quando uma criança está prestes a aprender a andar, seus pais, por vezes, mandam bordar-lhe cabeças de tigres nas extremidades dos sapatos. Acreditam que isso afugentará os demônios e fará com que a criança ande com tanta segurança como o tigre.

– Timothy T. Fullerton, *Triviata*

DE TODOS OS países industrializados ocidentais, a França, provavelmente, deve ser o que tem pior serviço telefônico. Metade dos telefonemas feitos em Paris não se completam na primeira tentativa, e, quando isso se consegue, a gente pode não ouvir a outra pessoa. Em média, leva-se de 11 a 17 meses para obter a instalação de um telefone. Houve um francês que esperou 13 anos pelo seu.

Em Paris, costuma dizer-se, por piada, que a população francesa se divide em dois grupos: os que estão esperando o telefone e os que estão esperando o sinal de discar.

– L. S.