



A Terceira Ponte

Panorâmica da Terceira Ponte em Vitória

CMG (Ref) Jose Luiz Barreira Batista

Vitória sempre foi um dos portos mais visitados pela Esquadra nos anos 80. As localizações geográficas de Vitória do Espírito Santo, assim como Santos no estado de São Paulo, tanto pela qualidade dos serviços portuários quanto pela proximidade da Base Naval do Rio de Janeiro, sede da Esquadra, ofereciam economia logística e facilidade de planejamento para os diversos exercícios de adestramento e preparo para nossas tripulações embarcadas. Numa dessas operações realizadas pela Esquadra, havia o Programa de Adestramento da Comissão de Inspeção e Assessoria de Adestramento (PAD-CIASA) onde um navio era inspecionado em todas as suas atividades visando a sua prontidão operativa.

A Fragata *Independência* (F-44) era, em 1990, um dos navios mais modernos construídos no Brasil. Foi em junho

que a Fragata *Independência*, cumprindo a FASE III de seu PAD-CIASA, aportou em Vitória. A bordo da F-44 estava um Lynx SAH-11 do Primeiro Esquadrão de Helicópteros de Esclarecimento e Ataque A/S (HA-1). Eu era o chefe do DAE (Destacamento Aéreo Embarcado) sendo acompanhado pelo jovem tenente do Esquadrão, CT Carneiro, que viria a ser o meu fiel imediato oito anos depois, quando assumi o Comando do Esquadrão. Atracamos em Vitória depois de intensos exercícios. Vitória sempre foi uma adorável cidade. Sua beleza e culinária típica, além da famosa simpatia capixaba, sempre atraíram os marinhaes. Conosco, não foi diferente. No dia da partida, uma forte frente fria se apossou do céu, despejando uma tempestade com ventos muito violentos, diminuindo a visibilidade e tornando o mar um desafio para qualquer “lobo do mar”. A brava *Independência* deixou a “alcateia”



salva vidas

para sua prova definitiva nessas condições.

Durante a navegação pelo canal portuário, fui para o convés de voo para observar as condições meteorológicas, me preparando para os próximos e difíceis voos que viriam. Ao cruzarmos o vão central da recém-inaugurada Terceira Ponte, observei a boreste as instalações da Escola de Aprendizes-Marinheiros em Vila Velha e apreciei a grandeza da obra civil da ponte projetada sob responsabilidade do escritório Figueiredo Ferraz Engenharia de Projetos S.A.. Era uma obra de arte e pensei: “seria até perfeitamente seguro passar voando sob este vão central de 260 metros de altura se fosse permitido”.

Deixamos o canal e botamos a “cara a tapa com balanço” no mar aberto. Os exercícios internos a bordo começaram intensos. A *Independência* portava-se como uma verdadeira “Nau Veterana” apesar da pouca idade. Já havíamos navegado cerca de 50 milhas náuticas, quando um alarme de postos de combate soou no fonoclamor.

Rapidamente corri para o passadiço para me inteirar da situação. “Seria apenas um exercício”, pensei. Não era!

Ao chegar ao passadiço fui informado pelo comandante sobre o ocorrido: “encontramos um barco pesqueiro naufragando. Tudo indica que há dois homens na água e um se segurando no mastro do barco afundado, vamos realizar o resgate dos homens com as lanchas do navio. Esteja preparado para transportar para terra se não tivermos condições de tratá-los a bordo”.

Imediatamente determinei ao DAE a preparação do helicóptero para transporte de acidentado e fui me inteirar das condições para um voo com destino a Vitória. Não eram boas: chuva torrencial, visibilidade próxima de zero, ventos fortes e mar com intensa movimentação para uma decolagem segura. Além disso, o aeroporto de Vitória (SBVT) estava fechado para operações VFR/IFR¹. Consultei a Escola de Aprendizes em Vila Velha sobre a capacidade sanitária, que confirmou ter condições de atender

¹ Quando um aeroporto está “fechado” VFR/ IFR, significa que o aeroporto está fechado para pouso de qualquer aeronave, seja voo em regra visual ou regra instrumento.



Fragata *Independência*

emergências e, caso fosse necessário, teriam uma ambulância para traslado para hospitais mais capacitados. Só me restava aguardar o resgate dos náufragos e esperar a decisão do comandante do navio.

A faina de resgate foi complicada, o estado do mar dificultava todas as ações. Depois de muito esforço, os três pescadores foram alcançados e trazidos para a enfermaria do navio. O médico de bordo providenciou todos os exames necessários, constatou que um deles estava em condições críticas e diagnosticou que não teria condições de garantir sua sobrevivência com os recursos a bordo. Pediu a remoção do náufrago, que seria acompanhado por ele até um hospital. O comandante do navio analisou toda a situação e decidiu pelo traslado de helicóptero para o aeroporto de Vitória, que teria uma ambulância aguardando. Seria a decisão mais apropriada, caso SBVT não estivesse fechado para operações IFR (regras de voo por instrumentos).

A missão me foi passada e ponderei com o comandante: “posso até pousar na ‘marra’ em SBVT, no entanto isso vai gerar um ‘incidente aeronáutico’ onde talvez eu tenha que perder tempo me explicando. Mesmo que tudo fique esclarecido (se não ocorrer nenhum imprevisto) terei atrasado a operação do navio. Na minha opinião, o desembarque do acidentado pode ser feito na Escola de Aprendizes de médico para médico com todo apoio, sem interferência da burocracia aeronáutica civil nesses casos”. E a rápida decisão do comandante foi: “Imediato, faça contato com a Escola de Aprendizes em Vila Velha para se prepararem para receber o Lynx com um náufrago em emergência!”.

Decolamos, Carneiro e eu, com o médico do navio

monitorando o náufrago deitado na maca. A visibilidade era quase nula quando deixamos o convoo pela intensidade da chuva. Decidi manter 100 pés vendo a espuma do mar bravo até atingir visual da areia da praia de Camboriú. Dali para Vila Velha “praiodrômico”² seria fácil (segundo o velho águia “tio Ney”³, que dizia: “me dê uma praia e chegarei ao Alaska”). Não foi fácil, nem precisei chegar ao Alaska, mas precisava chegar a Vila Velha, e no caminho existia uma ponte de 300 metros de altura (cerca de 1.000 pés) que a mantinha invisível nas nuvens, em sua estrutura mais alta e altitude muito maior que me mantinha com visual do mar (e da praia). Quando atingimos as proximidades da Terceira Ponte, perguntei ao meu copiloto Carneiro: “alguma restrição para cruzar a ponte por baixo?”. “Não”, foi a seca, simples, rápida e confiante resposta do Carneiro.

Cruzei a ponte pelo vão central a 50 pés, com total visual das colunas daquele vão, com baixa velocidade (cerca de 40 nós) e pousamos com toda segurança na Escola de Aprendizes, que nos aguardava com a ambulância pronta. Nosso médico transferiu as informações sobre o paciente para o colega em terra, que na ambulância ligou a sirene e partiram para um hospital.

Missão cumprida. “Borracha no ar”⁴, caminho da roça (por baixo ponte), raios e trovões da tempestade, assim como Netuno, comemorando o sucesso da missão, ofereceram condições de pouso a bordo na *Independência* bem mais tranquilas que na decolagem.

De volta ao isolamento do meu camarote a bordo pensei: a Terceira Ponte pode se orgulhar de ter salvado, pelo menos, uma vida.

Isso é MARINHA! ■

² Termo usado pelo aviador conhecido como “tio Ney” para manter-se em condições de voo visual seguindo a praia, sem necessidade de entrar nas nuvens voando em condições de “instrumentos”.

³ Antigo aviador naval apelidado de “tio Ney Peixeiro” (já falecido).

⁴ Termo usado por aviadores navais quando decola a aeronave (os pneus de borracha saem do chão).