

# ESPECIAL GILBERTO ARAÚJO



JOÃO PESSOA, DOMINGO,  
16 DE AGOSTO DE 2009

**A UNIÃO** "Paraíba democrática, terra amada"



## O desastre

Há 36 anos, a perícia do piloto Gilberto Araújo evitou que um Boeing 707 da Varig caísse sobre o aeroporto de Orly. Das 134 pessoas a bordo, 11 sobreviveram.



## O mistério

No dia 30 de janeiro de 1979, o comandante Gilberto Araújo decolou com outro Boeing 707 da Varig do Japão para os EUA. O avião continua desaparecido.



# A incrível

história do herói aviador  
que salvou Paris e sumiu no céu

GILBERTO ARAÚJO

# Nascido para voar

© ANGELO MEDEIROS

Ângelo Medeiros  
REPÓRTER

**G**ilberto Araújo da Silva é um dos pilotos mais marcantes na história da aviação brasileira. Nascido no município de Santa Luzia, na região do Vale do Sabugi paraibano, no início da década de 20, mais precisamente em 12 de novembro de 1923, o Comandante Gilberto, como era mais conhecido, ficou mundialmente famoso por duas grandes tragédias: o "Desastre de Orly", em 1973, na França, e o sumiço do voo prefixo PP-VLU, em 1979, ambos com ele no comando de aeronaves Boeing 707, da Varig.

Gilberto Araújo casou-se em primeiras núpcias com Eclair Freitas da Silva, e em segunda, com Vilma Fogarolli Silva, de cujas uniões nasceram os seguintes filhos: Maria Leticia, Cleuza, Elizabeth, Leonardo e Gilberto, da primeira esposa, e Ana Cláudia e Eduardo, da segunda.

Comandante Gilberto nasceu predestinado a obter sucesso na aviação brasileira. Em 1942 transferiu-se da Paraíba para a capital de Goiás, tendo sido nomeado funcionário da Prefeitura Municipal de Goiânia. Neste mesmo ano trabalhou como empregado do aeroclube daquela cidade, de que era instrutor o seu tio e o grande exemplo para aviação, Filon Ferrer Araújo, então sargento da Força Aérea Brasileira - FAB. Através de uma bolsa concedida pelo Estado, fez o curso de piloto naquela mesma unidade, qualificando-se em 1943.



Menino Lucas, de 5 anos, brinca com um avião de brinquedo em frente à casa onde nasceu o comandante Gilberto Araújo da Silva, em Santa Luzia

## Glórias de um piloto brasileiro

De 1944 a 1946, Gilberto Araújo foi piloto da Fundação Brasil Central, baseado em Xavantina, às margens do Rio Xingu, no Estado do Mato Grosso. Preocupado sempre em buscar o aperfeiçoamento profissional, o Comandante Gilberto, neste período, ainda participou dos cursos de Aperfeiçoamento de Instrutores, Piloto Comercial e Voo por Instrumentos (Voo Cego), no Aeroclube do Brasil, com ajuda de bolsa federal.

Em 1947, iniciou-se na carreira da aviação comercial, já como funcionário da antiga Viação Aérea Baiana, subsidiária no Brasil das empresas Panair do Brasil, Convair-440, Super Constellation, Electra II, DC-8 e Boeing 707. Até a terceira, no posto de Comandante. Naquela época seus voos eram restritos apenas ao território nacional brasileiro.

Gilberto Araújo foi ainda promovido ao cargo de comandante dos modelos Boeing 247 (bi-motor) e de Douglas DC-3, em 1949. Neste ano, tornou-se ainda proprietário de táxi-aéreo em Goiânia e sócio da Imperial Transportes Aéreos, em Belo Horizonte (MG). Entre 1952 e 1973, foi nomeado comandante da Nacional Transportes Aéreos, adquirida pela Real, recebendo o nome de Consórcio Aerovias Nacional, mais tarde adquirido pela Viação Aérea Riograndense - Varig. Neste período, o comandante, ávido pelo conhecimento e crescimento profissional, ainda fez o curso Curtes Comander (C-46).

Em 1966, Araújo também fez o curso de aviação na aeronave Electra II, tendo sido promovido a comandante da mesma, em linhas domésticas e da Ilha do Sal, em Cabo Verde, e Lisboa, em Portugal. Em 1967, fez o curso de DC-8, não chegando a voar naquele

equipamento por interesse da empresa, que o repassou a uma aeronave de categoria superior, o Boeing 707. Neste tipo de avião, foi promovido, no ano de 1971, Comandante Máster, posto máximo da carreira.

No comando do Boeing-707, realizou voos em todas as linhas da Varig do exterior: América do Sul, América Central e do Norte, Ásia, Europa e África. Ainda foi treinado pela gigante da aviação mundial, TAP, em Lisboa.

Em 1973, foi condecorado com a Ordem do Mérito Aeronáutico, no grau de Cavaleiro, pela sua conduta no acidente que ficou conhecido como "O Desastre de Orly", na França, episódio que ficou conhecido pelo ato heróico do comandante Gilberto, ao conseguir desviar o voo do Aeroporto de Orly para a periferia de Paris. Em 11 de julho de 1973, um Boeing 707 modelo 345-C prefixo PP-VJZ da Varig, que faria o voo 820 Rio-Paris caiu quando se preparava para aterrissar no aeroporto de Orly, em Paris, no local denominado Saulx-des-Chartreux. O acidente deixou 122 mortos.

Em 1973, Gilberto Araújo ainda foi agraciado com a outorga do "Brevet de Ouro", pela Varig, por seus 25 anos de comando na aviação comercial.

Seis anos após estar afastado dos voos comerciais, por causa do "Desastre de Orly", o comandante Gilberto Araújo, voltaria a voar em conexões internacionais com o Boeing 707, prefixo PP-VLU, da Varig, em 1979. No dia 30 de janeiro do mesmo ano, o piloto paraibano e mais cinco tripulantes zarparam do aeroporto de Narita, em Tóquio, no Japão, com destino a Los Angeles, nos Estados Unidos. Nunca mais se teve notícias do voo.



### A UNIÃO

SUPERINTENDÊNCIA DE IMPRENSA E EDITORA

Fundado em 2 de fevereiro de 1893 no governo de Álvaro Machado

BR-101 - Km 3 - CEP 58.082-010 - Distrito Industrial - João Pessoa - Paraíba. PABX: (0xx83) 3218-6500 - FAX: 3218-6510 - Redação: 3218-6511/3218-6512

www.paraiba.pb.gov.br

Superintendente  
NELSON COELHO DA SILVA

Diretor de Operações  
MILTON FERREIRA DA NÓBREGA

Diretor Técnico  
WELLINGTON H. VASCONCELOS DE AGUIAR

Diretor Administrativo  
CRISTIANO XAVIER DE LIRA MACHADO

Editor Geral  
JOÃO EVANGELISTA

Editor de Cadernos Especiais  
WILLIAM COSTA

Reportagem  
ANGELO MEDEIROS

Editoração Eletrônica  
ULISSES DEMETRIO

CONSELHO EDITORIAL

Lena Guimarães, Genésio de Sousa, Nelson Coelho, Wellington Aguiar, Cristiano Machado, Milton Nóbrega, João Evangelista, Linaldo Guedes, Marlene Alves (UEPB), João Pinto (API), Land Seixas (Sind. Jornalistas), Juarez Farias (APL), Luiz Hugo Guimarães (IHGP), Rômulo Polari (UFPB) e Thompsom Mariz (UFCG)



## TENENTE FILON

## Um exemplo na aviação

Talvez o maior exemplo da aviação para o jovem Gilberto Araújo tenha sido o seu tio, o tenente Filon Araújo. Irmão de seu pai e um dos filhos de Chico Pedro, Filon ingressou na Aeronáutica mediante rigorosa seleção para o curso de sargento, por possuir predicados e conhecimentos adequados para tal.

Na Aeronáutica, ele foi um dedicado aluno, tendo concluído o seu curso sem maiores dificuldades, dentro do prazo mínimo estabelecido pela corporação. Coincidentemente, ele recebeu seu diploma de sargento aviador e mecânico no dia 31 de dezembro de 1931, na mesma solenidade em que o cadete também paraibano Adamastor Cantalice recebia o seu diploma de oficial. Talvez tenham sido os dois primeiros paraibanos a se tornarem pilotos de avião.

Nesta época, a família de Chico Pedro tinha se mudado para Campina Grande, e começava a se organizar naquela cidade. O neto Gilberto Araújo continuava seus estudos, enquanto seu tio Filon prosseguia sua carreira cheia de méritos na Aeronáutica, onde dava sinais de uma trajetória brilhante na função de sargento aviador e, posteriormente, tenente.

Na Aeronáutica, Filon desempenhou importantes missões no Brasil central, onde era sediado. Residindo em Goiânia (GO) na década de 30, o piloto paraibano não de-



O tenente Filon de Araújo também acumulou glórias e enfrentou adversidades no comando de aeronaves. O maior transtorno de sua vida aconteceu quando foi obrigado a lidar com os instrumentos de bordo, enquanto tentava salvar um companheiro acometido de mal súbito. O avião permaneceu no curso certo; o amigo, no entanto, perdeu a vida em pleno ar.

morou muito a se integrar àquela sociedade, em razão da sua grande capacidade de comunicação.

Por muitos anos pilotou vários aviões militares em trabalho difícil e perigoso, voando sobre a floresta amazônica, pousando e decolando em pistas improvisadas na selva, enfrentando maus tempos e tempestades, principalmente quando desempenhava funções no conhecido Correio Aéreo Nacional, do qual foi fundador e que tanto serviço prestou à pátria.

"Não foram poucas as situações de perigo enfrentadas pelo sargento Filon, no cumprimento do seu dever. Tive a oportunidade de ler uma matéria publicada em uma revista especializada enviada ao meu pai (Abel Coelho) em Santa Luzia pelo próprio Filon, onde eram narrados vários episódios enaltecendo a bravura do nosso valente militar", diz Newton Marinho em um trecho da obra que escreve sobre o município de Santa Luzia e seus filhos ilustres.

"Recordo-me de um deles, em que o sargento Filon, enfrentando uma atmosfera de raios e trovões em plena selva, com a visibilidade bastante prejudicada, embrenhou-se mata adentro, para, em uma pequena pista improvisada em uma clareira, fazer um perigoso pouso, no afã de resgatar para cuidados médicos um companheiro que fora acometido de mal súbito", frisou.

Ainda segundo ele, há poucos minutos da viagem de volta, o comandante Filon, sozinho com seu companheiro em estado muito grave, dividindo suas atenções entre o amigo enfermo e os instrumentos de bordo, passou pelo maior constrangimento de sua vida, ao ser testemunha única da passagem daquele companheiro deste para o outro mundo. Nos últimos momentos o seu amigo de forma desesperada pedia para não morrer, fato que deixou o velho

piloto estarecido e impotente, diante daquela situação melancólica, dentro da cabina solitária do monomotor, na imensidão dos ares.

## PIONEIRO DO CORREIO AÉREO

"O Serviço Aéreo do Estado é dirigido pelo tenente Filon Ferrer de Araújo, que tem a seguinte folha de serviço: é piloto e mecânico diplomado e, de 1934 a 1942, comandou todo o serviço da FAB em Goiás. Nesse período, dinamizou o aeroclube de Goiânia criado em 1938, e fundou os de Jataí, Rio Verde e Anápolis, onde foi formada mais de uma centena de pilotos. Em 1945, recebeu menção honrosa da Fundação Brasil Central, pela assistência mecânica que prestou, como técnico, à expedição Roncador Xingu.

Em 1951, a Rádio Nacional do Rio de Janeiro lhe conferiu diploma de Honra ao Mérito, pelos relevantes serviços prestados à FAB, também na qualidade de técnico. Mais recentemente, o tenente Filon foi agraciado com a grande medalha de Fundador e Pioneiro do Correio Aéreo Nacional", diz trecho de matéria publicada no jornal O Popular, em Goiânia, na sua edição de 25 de agosto de 1965, em que relata a atuação do santaluziense, tenente Filon, no Estado de Goiás.



Sob a orientação do seu tio, o tenente Filon Araújo, ainda na década de 40, o comandante Gilberto Araújo iniciou a carreira na aviação comercial. Entre as aeronaves que pilotou na época estava o avião "Super Constellation". (Foto)

## PRIMEIROS PASSOS

## Descoberta da vocação

O tenente Filon foi também um dos fundadores do Ministério da Aeronáutica. Sempre preocupado com o destino dos seus parentes deixados em Campina Grande, no ano de 1941, quando seu sobrinho Gilberto Araújo havia completado dezoito anos, Filon o chamou para a sua companhia a fim de completar seus estudos e se definir por uma profissão.

"O jovem santaluziense embarcou em Recife em um avião militar tipo Beechraft, na companhia de um irmão mais novo, desconfiado e temeroso, pois nunca tinha saído de casa para lugar algum até aquela data. Na viagem, que durou cerca de oito horas, enfrentando o medo, sede, falta de comodidade do avião e, principalmente, a fome, Gilberto finalmente chega a Goiânia, após ter passado uma semana no Rio de Janeiro como hóspede da Aeronáutica, aguardando outra carona até seu destino final, tudo por intermédio do seu tio graduado da Força Aérea", relata Newton Marinho.

Quando da chegada de Gilberto a Goiânia, a primeira coisa que seu tio fez foi matriculá-lo no Liceu, para continuar seus estudos. Agregado no aeroclube onde seu tio dispunha de grande prestígio, o menino Gilberto



O secretário Newton Marinho Coelho é um notório conhecedor da história de Gilberto Araújo

já se sentia feliz bem próximo dos aviões, ajudando os mecânicos em pequenos reparos, no cheiro que lhe era agradável, da graxa e da gasolina.

O sonho do paraibano durou muito pouco, pois o tenente Filon, usando da sua influência junto às autoridades locais, arranhou por intermédio do Dr. Pimenta, secretário do Governo, um emprego público para Gilber-

to, na prefeitura da Capital, com direito a sala, birô e privilégio no expediente havendo até folga para continuar estudando.

"Para quem havia chegado de Campina Grande sem possuir nada, estava ali estampada uma oportunidade ímpar. Era a grande chance. Os outros operários do aeroclube lhes deram os parabéns. Gilberto acabava de

ficar na boa, era esse o pensamento da maioria dos colegas. Nunca mais haveria de vestir roupa suja de óleo e tombar latas de gasolina, jamais", ressaltou Marinho.

Gilberto tomou posse no emprego e, na sua designação, foi ser chefiado por um senhor conhecido como Elias, pessoa que desempenhava a função de secretário do prefeito de Goiânia, professor Ventura.

Em pouco tempo, o novo funcionário começou a dar conta das suas atribuições e, como era de se esperar, o moço logo conquistou a amizade dos seus colegas, pois era uma característica daquele sertanejo se comunicar facilmente com as pessoas. Desde criança sempre foi muito simpático.

O ambiente do trabalho era outro, completamente diferente da oficina do hangar do aeroclube. Todos ali andavam bem vestidos, o cheiro da graxa e da gasolina agora se substituíam pelos odores do nanquim, mofo e naftalina, bem característicos das salas burocráticas. Muito satisfeito com o serviço, aliás, o seu primeiro emprego, contudo, ele via passar o tempo numa monotonia que o estava deprimindo dia a dia, semana após semana, mês após mês, chegando finalmente à conclusão de que aquilo não era vida para ele.

## Chico Pedro: fonte do senso de orientação

Segundo relato de amigos e conhecidos mais próximos das raízes familiares do comandante Gilberto Araújo da Silva, ele herdou o apurado senso de orientação do seu avô, Francisco Pedro de Araújo, mais conhecido como 'seu Chico Pedro'.

De acordo com o secretário de Estado da Pecuária, Newton Marinho Coelho, que atualmente escreve um livro sobre o município de Santa Luzia e seus personagens, Chico Pedro era um sertanejo nato, disposto, alto e forte, comunicativo, simpático, brincalhão, amante da poesia, além de ser um exímio improvisador. Sua procedência é da região de Várzea, hoje cidade de mesmo nome. Seus versos eram muito engraçados e agradavam a todos.

"Seu Chico gozava da condição de ser assim uma pessoa muito querida, e, por conta desses predicados, é que as garotas de sua época não

lhe davam trégua, apesar de saberem que ele era um homem muito bem casado. Contam que em Santa Luzia existem algumas pessoas e famílias que, segundo o 'noticiário bocal', são descendentes diretas de Chico Pedro, embora por vias indiretas", conta Newton Marinho.

Amigo inseparável de seu Abel Coelho, ex-cultivador de algodão em Santa Luzia, gerente da antiga Sociedade Algodoeira do Nordeste Brasileiro (Sanbra), em Santa Luzia, e pai do jornalista e advogado Nelson Coelho da Silva, atual superintendente de A UNIÃO, e também do próprio secretário Newton Marinho, Chico Pedro foi o companheiro predileto de 'Seu Abel', durante as muitas viagens a trabalho que os dois realizaram.

"Nas viagens de meu pai pelos sertões do Estado, Chico Pedro era o seu companheiro predileto, pois além da agradável companhia, Chico conhecia bem a geografia da área e prestava

um inestimável serviço, qual seja abrir as porteiças que eram interpostas em todas as estradas do interior. Essa prestação de serviço era regamente remunerada", enfatiza Newton Marinho.

Sertanejo cheio de vida e de casos, ele tinha uma inteligência própria do homem do interior, conhecia todas as trilhas e caminhos, e poderia levar qualquer pessoa a qualquer cidade circunvizinha da região do Vale do Sabugi e do Seridó, no Rio Grande do Norte.

Um dos vários filhos de Chico Pedro foi Humberto Freire Silva, que aos 18 anos de idade casou-se com dona Juvina Araújo Silva. Da união nasceram vários filhos, dentre eles, o jovem Gilberto Araújo, que ainda menino se destacava em tudo quanto fazia, graças à sua privilegiada inteligência, ajudando o pai na sua profissão de mecânico de caminhão.

"Acredito que o grande censo de orientação que o comandante Gilber-

to Araújo tinha enquanto pilotava as suas aeronaves, ele herdou de seu avô Chico Pedro. O velho tinha o dom de desbravar os caminhos do Sertão, sem a necessidade de ajuda de qualquer sinalização, que naquela época (por volta da década de 30), era bem precária. Chico Pedro era o acompanhante ideal de viagem para qualquer pessoa. Com ele, não tinha rota perdida", acentua Newton Marinho.

Durante a obra que escreve sobre o município de Santa Luzia e seus personagens, Newton Marinho ainda relata várias histórias engraçadas e por vezes sérias de "seu Chico Pedro", personagem que não cansa de elogiar, principalmente pela inteligência proveniente do homem sertanejo e também pelos inúmeros casos em que ele vivenciou, e que seu pai Abel Coelho contou dos anos em que o velho trabalhou ao seu lado.

11 DE JULHO DE 1973

## O "Desastre de Orly"

**H**á exatamente 36 anos, um avião da Varig, com incêndio a bordo, fez um pouso de emergência pouco antes de atingir o aeroporto de Orly. Ao todo, 123 pessoas morreram. Bombeiros retiraram os corpos dos destroços do Boeing 707 da Varig, no vilarejo de Saulx-les-Chartreux. O fogo começou num banheiro.

Na tarde de 11 de julho de 1973, aconteceu a primeira e um dos mais marcantes episódios na carreira do comandante Gilberto Araújo da Silva. No Comando do Boeing 707 do voo RG 820 da Varig, ele foi o piloto que esteve à frente da aeronave do famoso "Desastre de Orly". O acidente na rota entre o Rio de Janeiro e Paris chocou o mundo. Quando faltava apenas um minuto para atingir a pista do Aeroporto de Orly, em Paris, na França, Gilberto fez um pouso forçado sobre uma plantação de cebolas, no vilarejo de Saulx-les-Chartreux, ao sul da capital francesa. Das 134 pessoas que haviam embarcado no Aeroporto Internacional do Galeão, 11 sobreviveram - dez tripulantes e um passageiro.

Entre os 123 mortos, encontravam-se personalidades ilustres, como o então presidente do Senado, Filinto Müller, o cantor Agostinho dos Santos, a atriz Regina Lécrery e o iatista Joerg Bruder. Quem estuda os detalhes do ocorrido com o voo 820 - narrados pelo jornalista Ivan Sant'Anna em seu livro Caixa-preta - não tem dificuldade para entender por que até hoje o acidente é considerado um dos mais dramáticos da história da aviação comercial.

O voo 820 foi tranquilo até os instantes finais. Os passageiros, seguindo as instruções da tripulação, já estavam em seus assentos, com os cintos afivelados. Ninguém a bordo tinha percebido que um incêndio estava em curso na parte traseira do avião. Investigações oficiais posteriores concluíram que o fogo se iniciou numa cesta de lixo de um dos banheiros, provavelmente por causa de uma ponta de cigarro aceso ali deixado por um passageiro. Faltando poucos minutos para o pouso, o fundo do avião, na classe econômica, começou a ser invadido por uma fumaça densa e tóxica. Rapidamente, ela tomou conta de toda a cabine, inclusive o cockpit de comando, na parte dianteira.

Os passageiros começaram a desmaiar e o pânico atingiu a tripulação. Os pilotos não conseguiam enxergar nem mesmo o painel de instrumentos por causa da fumaça e perderam a comu-



Um incêndio provocou o pouso forçado do Boeing 707 da Varig em uma plantação no vilarejo de Saulx-les-Chartreux, ao sul de Paris



A notícia e as fotos do acidente com o Boeing da Varig chocaram o Brasil. Inicialmente houve questionamentos sobre a necessidade do pouso forçado comandado por Gilberto Araújo. Posteriormente, o piloto foi aclamado herói pela ousadia



nicação com a torre de comando do Aeroporto de Orly. A cerca de cinco quilômetros do destino, foi tomada a decisão de fazer um pouso forçado. Depois de se arrastar por 600 metros, o Boeing estacionou. Dez dos 17 tripulantes que estavam na cabine de comando, ou perto dela, conseguiram escapar. Um dos passageiros foi retirado com vida pelos bombeiros. Como o fogo se alastrou rapidamente, acabou matando os passageiros que haviam sobrevivido à fumaça, mas estavam desmaiados em seus assentos.

"Ele (o comandante Gilberto Araújo) avisou à torre de comando que o avião estava em chamas e que ia fazer um pouso de emergência na planta-

ção, para que o Boeing não caísse sobre a cidade e deixasse mais mortos. Ele disse: 'Já que vamos morrer, não vamos matar mais pessoas lá embaixo. Só 11 pessoas se salvaram', lembra a filha do comandante, Elisabete Araújo, de 46 anos. "Nossa família esteve este ano na plantação, rezando e chorando pelos que morreram", diz.

Passados quase 36 anos, a tragédia no voo 820 ainda é cercada por muita polêmica. Será que os pilotos agiram corretamente ao decidir fazer um pouso de emergência? Os tripulantes não poderiam ter feito algo a mais para tentar salvar os passageiros? O material usado pela Varig no revestimento do avião teria contribuído para a intoxi-

cação dos passageiros? O fato é que, diante das causas do acidente, autoridades do setor aeronáutico passaram em 1974 a adotar novas medidas de segurança, entre elas a proibição do fumo nos banheiros. Posteriormente, o fumo seria banido nos aviões.

Na época, o comandante Gilberto acabou ficando famoso e com imagem positiva perante a opinião pública porque, mesmo com a morte da maioria dos passageiros, ele, ao lado do subcomandante Antônio Fuzimoto, tinha evitado um desastre ainda maior, caso a queda do avião da Varig não fosse desviado. Se não fosse a perícia da dupla, o avião poderia ter caído sobre casas nos arredores de Paris.



A Rede Globo levou ao ar uma simulação do trajeto do Boeing 707, prefixo PP-VLU, da Varig, desde a decolagem no Aeroporto de Narita, no Japão...

30 DE JANEIRO DE 1979

# O último voo do herói

**A**té então, o maior mistério da aviação brasileira era o sumiço do Boeing 707, cargueiro da Varig, prefixo PP-VLU. No dia 30 de janeiro de 1979, o comandante paraibano Gilberto Araújo da Silva e mais cinco tripulantes zarparam do aeroporto de Narita, em Tóquio, no Japão, com destino a Los Angeles, nos Estados Unidos. Nunca mais se obteve notícias sobre o voo.

Doloroso, angustiante, preocupante, desastroso, comovente e inexplicável. A tragédia do Airbus A330-200 da Air France que fazia o trajeto Rio-Paris, sumiu em algum ponto entre Fernando de Noronha e Dakar, e trouxe à tona outro caso que intriga a aviação mundial, há exatamente 30 anos. Em 30 de janeiro 1979, uma terça-feira, dia típico de inverno japonês, seis tripulantes da empresa brasileira Varig apresentaram-se para serviço no Aeroporto de Narita, em Tóquio, no Japão. Sua missão era decolar da capital japonesa e voar sem escalas até Los Angeles, primeira parada num voo que deveria chegar na tarde do dia seguinte, ao Aeroporto Internacional do Galeão, no Rio de Janeiro.

A aeronave era o Boeing 707-323, prefixo PP-VLU, que, na ocasião, tinha 13 anos de serviços prestados. No comando estava um profissional tão experiente quanto famoso: o comandante paraibano, natural do município de Santa Luzia, Gilberto Araújo da Silva, mesmo comandante do PP-VJZ, o fatídico Boeing 707 que se acidentou em 11 de julho de 1973 durante o voo RG 820. O comandante Araújo foi um dos poucos sobreviventes desse famoso desastre nos ar-

redores de Paris. Completamente recuperado, Araújo prosseguiu trabalhando no comando de Boeing 707 na Varig, pilotando tanto em voos de passageiros como em serviços puramente cargueiros, como o que sairia de Narita.

Naquela noite, Araújo comandava a aeronave, secundado por uma competente equipe, que tinha o comandante Erny Peixoto Myllius, mais dois primeiro-oficiais, também conhecidos como co-pilotos: Antônio Brasileiro da Silva Neto e Evan Braga Saunders. Dois engenheiros de voo completavam a tripulação de revezamento: Nicola Espósito e Severino Gusmão Araújo, este sem qualquer grau de parentesco com o comandante Araújo.

O Boeing foi carregado até sua capacidade de peso, embora não de carga. OPP-VLU transportava algo incomum: 153 pinturas do mestre nipo-brasileiro Manabu Mabe, que havia acabado de completar uma exposição de sua arte no Japão. As obras foram avaliadas na época em mais de US\$ 1,24 milhão. Carga de outras origens, entre elas bens manufaturados, completavam a capacidade do 707, que saiu com seu peso máximo de decolagem, de pouco mais de 151 toneladas. A limitação deu-se não em função de espaço na cabine (cubagem), mas, sobretudo do peso máximo estrutural. Afinal, para cumprir a longa etapa de 5.451 milhas (8.773 km) até Los Angeles, havia a necessidade de tanques cheios para garantir autonomia para a travessia.

De acordo com o plano de voo, na chegada à Califórnia, o comandante Gilberto Araújo entregaria a responsabilidade

de levar o 707 para uma nova tripulação, que então assumiria o voo sem escalas até o Galeão.

Reportagens da época enfatizaram que na hora da decolagem fazia muito frio e estava nublado no Japão, mas a torre de Narita deu plenas condições de voo. Cuidadoso como sempre foi em toda a sua carreira, o comandante Gilberto cumpriu todas as formalidades. Carregou os tanques com combustível, checkou os equipamentos e decolou. Mas, a partir dali, ele não sabia o triste fim em que tudo iria terminar.

Vinte e dois minutos depois da decolagem, o comandante fez o primeiro contato com a torre de controle. No entanto, até ali não havia qualquer problema a bordo. O segundo contato, previsto para as 21h23, não chegou a ser feito. O silêncio foi total. As famílias dos seis tripulantes esperam até hoje por uma notícia conclusiva.

Segundo especialistas aeronáuticos, nem todo acidente aéreo tem respostas claras a todas as dúvidas que surgem. A aviação civil diz que um acidente nunca é fruto de uma causa apenas. É preciso um conjunto de problemas para derrubar um avião. As pequenas falhas estão presentes quase todos os dias na aviação comercial. Mas só a sequência de erros se transforma em tragédia.

O avião brasileiro sumiu ao sobrevoar o Oceano Pacífico. Nunca houve nada parecido na era dos aviões a jato. "Basta que ele tenha caído com peças com fragmentos ou muito íntegro, com fragmentos muito grandes, que você tenha uma área de grande profundidade e um relevo submarino muito acidentado. Então, o avião

vai cair, vai sofrer deformação e afundamento, vai se alojar em algum vale e a gente nunca mais vai saber dele", explicou Moacyr Duarte, especialista em acidente da COPPE-UFRJ, durante entrevista ao Fantástico, da Rede Globo.

Seis anos antes, o comandante Gilberto Araújo foi um dos sobreviventes da queda do 707 da mesma Varig em Orly, França. Se como diz o lema da aviação para quem sobrevive a um acidente aéreo estará protegido pelo resto da vida, a prática provou bem ao contrário no caso do comandante Gilberto Araújo.

Ele era um piloto experiente. Na época do sumiço do PP-VLU, estava com 54 anos, e mais de 23 mil horas de voo. "Era um dos maiores pilotos que a Varig tinha", lembra o aviador, escritor e amigo de Gilberto Araújo, Oswaldo Profeta.

Seja como for, o caso do PP-VLU entrou para a história como o único jato comercial desaparecido sem deixar vestígios. Além de misterioso, o drama do Boeing 707 da Varig também traz uma carga emocional extremamente forte para os parentes dos seis tripulantes desaparecidos. Somente quem passou pela situação sabe o quão desesperador é não poder enterrar seus entes queridos. A isso se soma o drama da família do comandante Gilberto Araújo. Herói no desastre de Orly, Araújo desapareceu no comando do PP-VLU, um dos raríssimos casos de pilotos de aeronaves comerciais que se envolveram em dois acidentes fatais. Mais um dos fatores que torna o caso do PP-VLU um caso único, um verdadeiro mistério nos dias de hoje.



...até o desaparecimento da aeronave sobre o Oceano Pacífico. Os laudos técnicos não são conclusivos. Se o avião caiu ou não no mar, ninguém sabe

## BOEING 707 PREFIXO PP-VLU

## O que de fato ocorreu?

Dados curiosos sobre o sumiço do Boeing 707, prefixo PP-VLU, da Varig, que, em 30 de janeiro de 1979, desapareceu quando fazia a rota Tóquio, no Japão, a Los Angeles, nos Estados Unidos, ainda cercam a curiosidade de qualquer pessoa, quando se fala no assunto. A pilotagem estava a cargo do comandante paraibano Gilberto Araújo da Silva, secundado por uma competente equipe, que tinha o comandante Erny Peixoto Myllius, mais dois primeiro-oficiais, como co-pilotos: Antônio Brasileiro da Silva Neto e Evan Braga Saunders. Dois engenheiros de voo completavam a tripulação de revezamento: Nicola Espósito e Severino Gusmão Araújo.

Até os dias de hoje, várias hipóteses foram levantadas com relação ao sumiço do voo. Algumas com certa lucidez, outras beirando o absurdo. De falha técnica da aeronave e do piloto a sequestro por ladrões de obras de arte se cogitou na época pelo sumiço do PP-VLU. Vamos a algumas delas:

- O Boeing 707 foi sequestrado por colecionadores de arte, já que no compartimento de cargas da aeronave, estavam mais de 150 obras do pintor nipo-brasileiro Manabu Mabe. O curioso é que nesses 30 anos jamais essas pinturas foram achadas em paredes alheias.

- Em 1979, época em que a Guerra Fria acirrava as disputas de poder entre os Estados Unidos e a União Soviética, especularam que o Boeing 707, prefixo PP-VLU, teria sido abatido por soviéticos, interessados em esconder segredos de um caça MIG-25 que supostamente estaria desmontado e sendo também levado pela aeronave aos EUA. Segundo a Aeronáutica brasileira, difícil seria acreditar que a derrubada não deixasse destroços e que essa versão não fosse a mais conhecida.

- Outra teoria conta que o 707 teria sido forçado a um pouso na costa da Rússia, onde os tripulantes teriam sido mortos. Estranho é que não houve nenhuma comunicação entre o avião, o tráfego aéreo e a torre de comando desde a saída de Narita.

- Talvez a hipótese mais aceita, porém, fala em problemas técnicos, como uma depressurização inesperada, e um consequente mergulho sem volta nas profundezas do mar do Pacífico. Pela dificuldade das buscas no local, nunca se achou qualquer peça e o caso foi encerrado.

## Tripulantes eram todos experientes

Os tripulantes do cargueiro PP-VLU, eram experientes profissionais que tinha vários anos de vida prestados à Varig e à aviação brasileira. De acordo com publicação da Associação de Pilotos da Varig - APVAR na época do sumiço do Boeing 707, estes foram os seis tripulantes do voo que decolou do aeroporto de Narita, em Tóquio, com destino a Los Angeles nos Estados Unidos.

Eis abaixo a ficha técnica de cada um:

Comandante Gilberto Araújo da Silva: nasceu em 12 de novembro de 1923, no município paraibano de Santa Luzia, estava há 27 anos na Varig (foi admitido em 1º de fevereiro de 1952). Sua esposa é Dona Vilma Aparecida. Teve sete filhos: Maria Letícia, Cleusa, Elizabeth, Leonardo, Gilberto, Ana Cláudia e Eduardo. Ao seu nome a imprensa deu maior destaque, já que foi o comandante acidentado em Orly, em 1973. Nesse acidente o comandante Gilberto evitou a queda do avião em chamas sobre aglomeração urbana e foi condecorado pelo governo francês.

Comandante Erny Peixoto Myllius: não estava escalado a princípio para o voo, assumiu na função de 1º Oficial. Foi admitido na empresa como co-piloto em 1º de janeiro de 1972. Portoalegrense, nascido em seis de março de 1934, casou-se com Dona Miriam Myllus e teve três filhos: Igor, Eduardo e Guilherme.

2º Oficial Antonio Brasileiro da Silva Neto: casado com Dona Haydée Antonina Figueiredo Brasileiro e pai de Renata e Elaine, nasceu em 1940 em Cachoeiro do Itapemirim, no Espírito Santo. Estava na Varig desde 16 de julho de 1973.

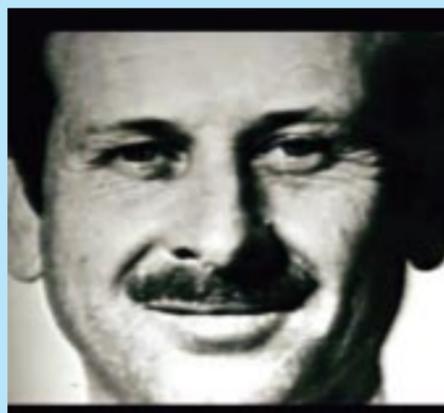
2º Oficial Evan Braga Saunders: era o mais novo tripulante, tanto em idade (37 anos), quanto em tempo de serviço (5 anos). Amazonense de Manaus, Saunders teve experiência anterior como comissário de bor-



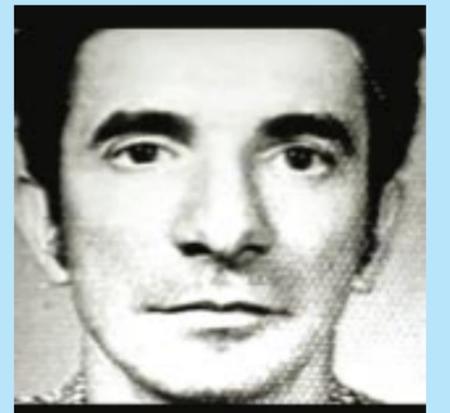
Comandante Gilberto Araújo da Silva. Há 27 anos na Varig



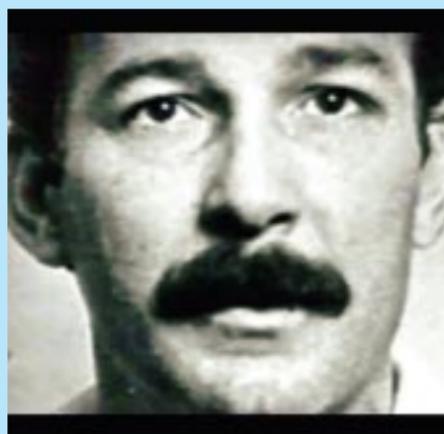
Segundo oficial Antônio Brasileiro da Silva Neto. Na Varig desde 1973



Comandante Erny Peixoto Myllius. Era co-piloto da Varig desde 1972



Mecânico de voo José Severino Gusmão de Araújo



Segundo oficial Evan Braga Saunders. Trabalhava há cinco anos na Varig



Mecânico de voo Nicola Exposito. Um dos mais experientes tripulantes

do. Casado com Dona Jane Elizabeth, foi pai de Marcus Vinícius e Vanessa Cristina.

Mecânico de voo José Severino Gusmão de Araújo: pernambucano natural de Água Preta, tinha 42 anos. Desde 1947, quando foi admitido como meio-oficial mecânico de manutenção, se dedicou plenamente à Varig. Casado com Dona Onilda, teve dois filhos: Antonio Maurício e Patrícia.

Mecânico de voo Nicola Exposit-

to: italiano de Roma, ele tinha 40 anos. Era um dos mais antigos e experientes mecânicos da Varig. Entrou para a Companhia em São Paulo, em 1958, como meio-oficial mecânico de pista, na época trabalhando nos aviões C-46 e C-47. Em 1975 veio para o Rio de Janeiro, já como mecânico de voo do B-707. Casado com Dona Hebe Cunha Exposito, teve três filhos: Ricardo Augusto, Marcos Henrique e Isabel Cristina.

## DRAMA

## Sem explicação oficial

© DIÁRIO DA MANHÃ (GO)

**S** seja como for, o caso do PP-VLU entrou para a história como o único jato comercial desaparecido sem deixar vestígios. Além de misterioso, o drama do Boeing 707 da Varig também traz uma carga emocional extremamente forte para os parentes dos seis tripulantes que estavam a bordo. Somente quem passou pela situação sabe o quão desesperador é não poder enterrar seus entes queridos. A isso se soma o drama da família do comandante paraibano Gilberto Araújo da Silva. Herói no desastre de Orly, ele desapareceu no comando do PP-VLU, um dos raríssimos casos da aviação em que um mesmo piloto de aeronave comercial se envolveu em dois acidentes fatais.

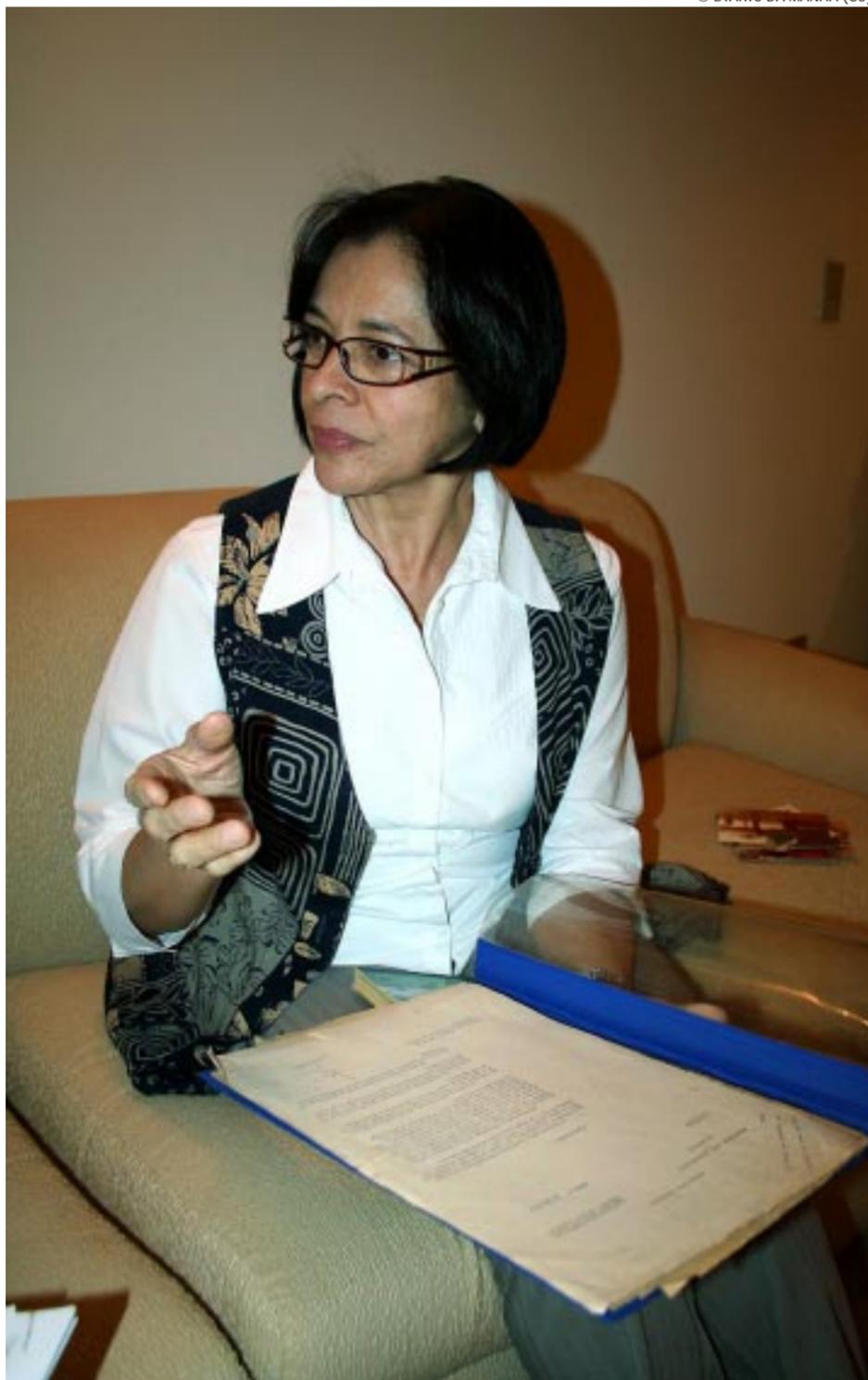
"Não houve uma explicação oficial e não foram localizados os destroços. Quando a gente não tem o corpo para enterrar, parece que o ciclo vital não se fecha", diz a médica alergista Maria Letícia Chavarria, de 57 anos, uma das filhas do comandante que mora em Goiânia (GO).

A tragédia do voo AF 447 da Air France fez a família do comandante Gilberto Araújo da Silva reviver o maior mistério da aviação internacional. Em 30 de janeiro de 1979, fazia frio e estava nublado quando Araújo decolou de Tóquio com um Boeing da Varig. Apenas seis tripulantes estavam na aeronave, que seguia com obras de arte para Los Angeles, nos Estados Unidos, e, de lá, viajaria para o Rio de Janeiro. O avião simplesmente desapareceu dos radares.

Investigadores concluíram que uma depressurização provocou a queda do Boeing no Oceano Pacífico, 45 minutos após a decolagem. Seis meses depois do acidente, como nada foi encontrado. A família recebeu um atestado de óbito.

"No início das buscas, eu acreditava que ele havia entrado num bote e conseguido ir até um arquipélago. Há tantas ilhas perto... Meses depois, quando avisaram que não havia nenhum rastro, nem insistimos para que continuassem a procurar. É uma coisa doida, você não entende onde ele possa estar, imagina que ele sobreviveu. Mas meu pai morreu fazendo o que mais gostava, que era pilotar", relatou Maria Letícia.

Seis anos antes de desaparecer



Médica alergista Maria Letícia Chavarria, uma das filhas do comandante Gilberto Araújo

no mar, Araújo havia sido considerado herói nacional na França, depois de um acidente aéreo que vitimou fatalmente 123 pessoas. Em 11 de julho de 1973, o Boeing da Varig que ele comandava caiu em chamas numa plantação de cebolas em Orly, Paris, 11 horas após partir do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro.

Não há nada parecido na história da aviação. Há 30 anos, um Boeing de uma companhia brasileira some do mapa. E é neste mesmo período anos que os familiares, amigos e colegas dos seis tripulantes esperam por uma explicação. É um mistério que parece não ter fim.

Uma matéria da revista Exame informou na época que manchas

de combustível foram encontradas a cerca de 5 km do suposto local de sumiço do avião. A médica conta que a dúvida persiste em se o cargueiro caiu no mar ou se foi destruído no ar: "A certeza que a família tem é de que nenhum destroço ou vestígio do avião foi encontrado até hoje."

Maria Letícia diz que a confirmação da morte do pai aconteceu seis meses depois do acidente, quando o Ministério da Aeronáutica enviou a certidão de óbito dele para a família. "O nosso sentimento foi de perplexidade diante da situação. A tristeza da perda existe, mas a saudade se mantém viva. O avião desapareceu com seis tripulantes a bordo", frisou.

## Famíliares esperam notícias conclusivas sobre o caso

A verdade é que há 30 anos os familiares dos seis tripulantes esperam até hoje ávidos por uma notícia conclusiva, que nunca vem. "É duro você perder um parente num acidente como aquele e não ter vestígio nenhum", disse Adalberto Araújo, irmão do comandante Gilberto Araújo. "Até hoje não obtivemos nenhuma informação conclusiva. Nenhum sinal. É um assunto muito polêmico e doloroso para a família", enfatizou.

"Notei isso agora: como isso ainda está cravado em nós", contou Lia Myllius, irmã do subcomandante desaparecido, Emy Peixoto Myllius.

Pai de sete filhos, o comandante Araújo deixou um sucessor na profissão: o filho caçula, Eduardo, que é piloto da Gol e faz a rota Manaus-Brasília, a mesma em que ocorreu um acidente com uma aeronave da companhia aérea em 2006, deixando 154 mortos.

"Quando houve o acidente da Gol (um jato Legacy bateu no Boeing 737-800, que caiu na mata atlântica), eu achei que ele podia estar pilotando naquele dia e fiquei desesperada. Liguei para a minha irmã (Elisabete) e ela também não sabia dele. Demoramos para encontrá-lo, mas ele não estava voando naquele dia," relembra Maria Letícia.

No caso do sumiço do Boeing 707, a investigação interna da Varig não conseguiu até hoje resolver o enigma. Eis a palavra final do relatório: "Não foi possível encontrar nenhum indício que lançasse qualquer luz sobre as causas do desaparecimento da aeronave".

"Um dia alguém vai dizer alguma coisa, alguém que já sabia disso há muito tempo", acredita Lia Myllius, irmã do subcomandante desaparecido. "Esperamos que um dia Deus ajude a revelar esse mistério para nós", disse Adalberto Araújo, irmão do piloto desaparecido.

Na verdade, o que se percebe, é que mesmo depois de 30 anos, as famílias das vítimas mantêm-se esperançosas, aguardando qualquer sinal que ajude a explicar os mistérios e a causa que envolve o acidente do Boeing 707.

OSWALDO PROFETA

## O mistério do número 7

© REPRODUÇÃO

**E**x-rádio operador de áudio da Força Aérea Brasileira - FAB acostumado a enfrentar tempestades e turbulências de todo o tipo, o escritor, advogado e piloto aeronáutico, Oswaldo Profeta, é obcecado pelo maior enigma da aviação brasileira: o dia em que um Boeing 707, prefixo PP-VLU, desapareceu do mapa durante o voo Tóquio - Rio, sem deixar qualquer vestígio. Amigo pessoal do comandante da aeronave, o comandante paraibano Gilberto Araújo da Silva, Profeta relata casos curiosos em torno do "Desastre de Orly" - também vivido pelo comandante -, e traça as coincidências de ambos os casos com o número sete.

Religioso por convicção, Oswaldo Profeta é escritor de vários livros, poeta, advogado e fazendeiro. Foi jornalista, professor universitário, delegado de polícia na cidade de São Paulo, piloto aeronáutico e rádio telegrafista.

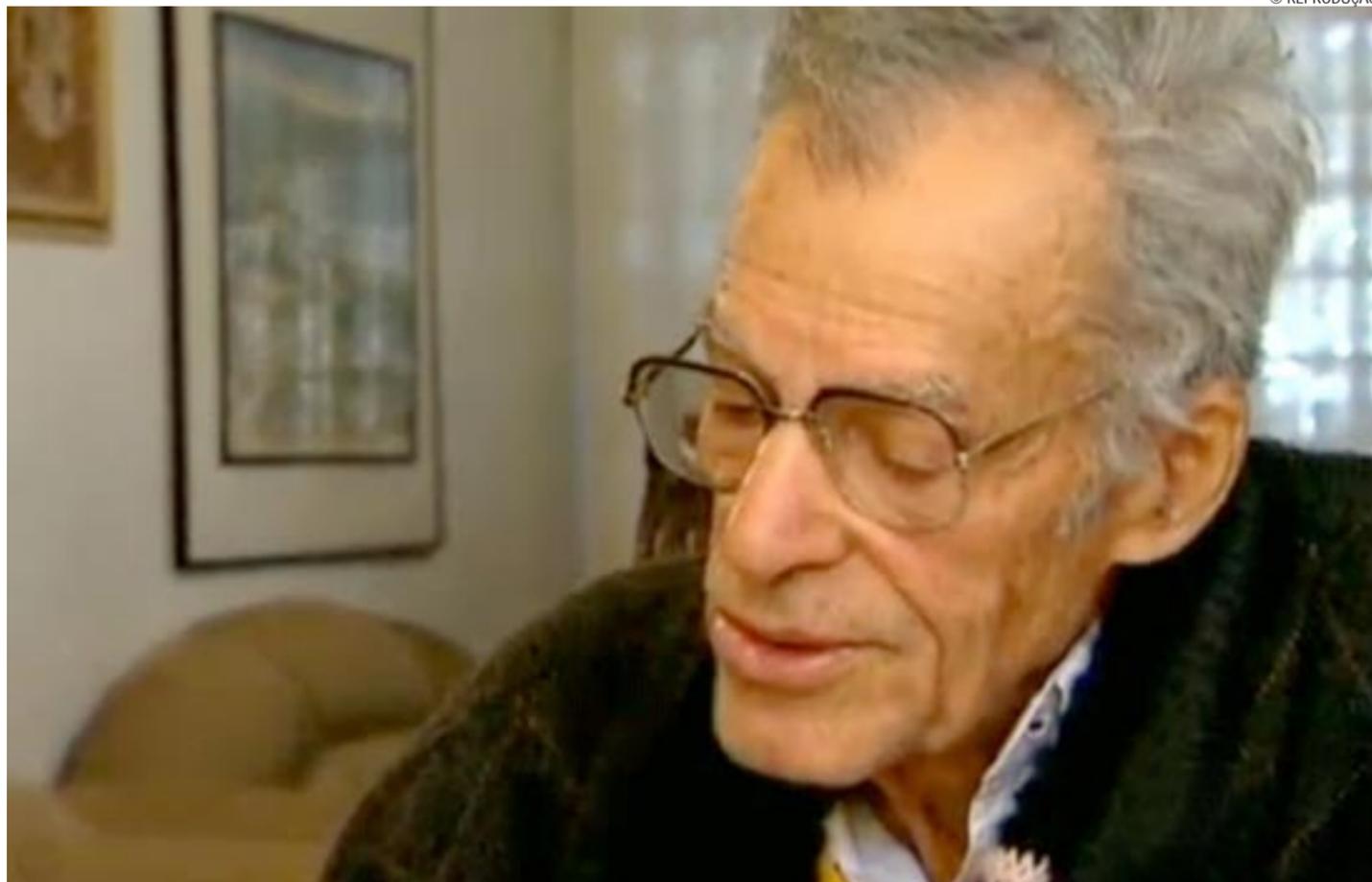
Em 1947 começou a trabalhar para a FAB, como piloto e como rádio telegrafista. Em 1953, Profeta deixou o órgão para voar comercialmente, iniciando logo depois a carreira na aviação privada, pelas Aerovias Brasil, que mais tarde foi comprada pela Nacional Transportes Aéreos, posteriormente vendida para a REAL Transportes Aéreos. Essa, por sua vez, foi adquirida em 1961 pela Viação Aérea Rio Grandense (Varig). Foi nesse período que ele conheceu o amigo e comandante Gilberto Araújo.

Em 1955, durante alguns meses, Oswaldo Profeta voou para Juscelino Kubitschek, governador de Minas Gerais, durante a campanha deste para a Presidência da República do Brasil. Durante o período que voou para Juscelino Kubitschek, ele trabalhou tanto como piloto, quanto como operador de voo.

A carreira de escritor iniciou-se em 1958, escrevendo artigos e poemas, mais tarde publicando vários romances. Em 1978, recebeu uma comenda da Academia Brasileira de Letras pelo seu livro Pouso Forçado. A obra baseou-se na história do acidente do Boeing 707 vôo 802 da Varig que teve um pouso de emergência nas redondezas do aeroporto de Orly, em 1973, matando 123 passageiros.

No comando da aeronave estava o comandante Gilberto Araújo. Na época, ele ficou famoso porque, ao lado do subcomandante Antônio Fuzimoto evitaram um desastre ainda, em julho de 1973. Se não fosse a perícia da dupla, possivelmente a queda do avião da Varig seria em pleno Centro de Paris.

Após o incidente, e de volta ao Brasil, depois de escapar por milagre do desastre em Paris, o comandante Gilberto Araújo fez uma confidência ao amigo Oswaldo. "Quando ele voltou, ele me chamou só para me explicar e não quis



O escritor Oswaldo Profeta revelou que Gilberto Araújo teria visto um número sete em seus óculos, após o acidente com o Boeing em Paris



As pesquisas de Oswaldo Profeta sobre o acidente em Paris o levou a escrever um livro sobre a tragédia com o Boeing pilotado por Gilberto Araújo

que ninguém mais soubesse", contou o aviador Oswaldo Profeta.

Segundo ele, o comandante disse que os arranhões que apareceram nas lentes dos óculos que usava a bordo do avião que caiu em Paris pareciam formar um número. O ex-rádio-operador, que na época era delegado da Polícia Civil de São Paulo, pediu, então, que o Departamento de Criminalística fizesse uma ampliação dos arranhões da lente. O resultado? Parece o número sete. "O sete apareceu na vida dele, e ele ficou impressionadíssimo. Ele disse: 'Mas, Oswaldo, eu não entendo. Por que sete?' ", disse o aviador.

Religioso, o rádio-operador disse ao comandante que o número sete estava no Gênesis e no Apocalipse, o primeiro e o último livro da Bíblia.

"A Bíblia fala o seguinte. Li Gênesis para ele: 'Deus descansou no sétimo dia'. Agora veja o que diz o Apocalipse: 'E no meio do trono um cordeiro como que tinha sido morto. Ele tinha sete chifres, bem como tinha sete olhos, que são sete espíritos de Deus enviados por toda a terra'", cita Oswaldo. O ciclo de coincidências com o número sete se fechou. O mesmo comandante que escapara da morte em Paris embarcou tempos depois no Boeing

707, que desapareceu no Japão. "O sete está implícito em todo esse acontecimento. Uma coincidência que pode ser uma mensagem de Deus para ele", enfatizou.

"O que eu acho mais estranho é que o Gilberto era um piloto experiente. Ele teria feito contatos. Não fez contato nenhum? Depois silenciou. Simplesmente evaporou. Criaram muitas teorias absurdas aí, até a de um disco voador. Um objeto não-identificado teria derrubado o meu amigo Gilberto", conta Oswaldo.

O ex-rádio-operador e ex-co-piloto chegou a escrever outro romance chamado "O mistério do 707" para dizer que o que houve não foi um acidente. Para ele, o Boeing pode ter, por algum motivo, penetrado no espaço aéreo soviético, uma área supervisionada. "É possível que o avião tenha sido abatido", contou.

Ainda segundo Oswaldo Profeta, um ex-colega do comandante Gilberto aposta que o que aconteceu foi uma despressurização da cabine. A tripulação perdeu os sentidos. O avião teria voado no piloto automático até cair em alto-mar, em um ponto que jamais foi localizado.

A verdade é que o desaparecimento do Boeing 707 da Varig em janeiro de 1979, 30 minutos após a decolagem em Tóquio é o tema intrigante que persiste até os dias de hoje. O avião, guiado pelo mesmo comandante do voo 802 do acidente de Orly em 1973, continha uma carga com 153 pinturas do artista nipo-brasileiro Manabu Mabe, no valor de 1,24 milhão de dólares, e que desapareceu sem deixar vestígios.

## HISTÓRICO

## Outras tragédias similares

**A**o longo da história, houve tragédias semelhantes ao caso do Boeing 707, prefixo PP-VLU, da Varig, comandada pelo piloto Gilberto Araújo da Silva. Vários jatos também caíram sobre os oceanos. Em todos os casos, algum tipo de evidência de catástrofe sempre se fez presente. Como por exemplo:

**1** Um Airbus da Air France que partiu do Rio no dia 31 de maio em direção a Paris caiu sobre o Oceano Atlântico. O voo AF 447 levava 228 pessoas. Número de corpos identificados até o momento foi retificado para 50. O provável acidente com o A-330 da Air France e seus mais de 200 passageiros vai ser notícia por muito tempo, à procura das causas e de explicações. A tecnologia permite que se investigue com maior segurança do que em 1979. Talvez por isso a tragédia de 2009 não será esquecida como a do cargueiro da Varig.

**2** Em 11 de setembro de 1990, um Boeing 727-200, voando de Malta para o Peru num voo de traslado, desapareceu no mar. Antes, porém, a aeronave da empresa peruana Faucett, que acabara de cumprir um período de leasing na Air Malta, enviou um pedido de socorro. A aeronave, que havia partido de Keflavik, na Islândia, com destino a Gander, Canadá, enviou uma mensagem de Mayday, captada às 15h20 pelas tripulações de dois voos, o TWA 851 e o American 35. A tripulação do Faucett avisou que estava descendo, cruzando o nível de voo 100, com pouco combustível. Na mensagem, os pilotos declaravam que iriam amerissar. Nenhum dos 15 ocupantes foi jamais encontrado. Apenas destroços do Boeing 727 foram dar nas praias de Terra Nova, dias depois do desaparecimento do jato.

**3** Outro caso de queda no oceano foi o 747-200 Combi, prefixo ZS-SAS da South African Airways. O Jumbo enfrentou o pior pesadelo que pode assustar qualquer piloto: fogo a bordo. O voo SA 295 decolou de Taipei às 14h23 do dia 28 de novembro de 1987, com 159 ocupantes e 6 pallets de carga. Às 23h49, ainda a leste da ilha de Mauritius, a tripulação declarou emergência, afirmando haver fogo no compartimento de carga do deck principal. Uma descida de emergência para o nível 140 foi iniciada, e logo depois o ZS-SAS foi autorizado para descer para 5.000 pés. A curta resposta do comandante foi a última palavra ouvida pe-



Equipes de resgate procuram destroços e corpos de passageiros e tripulantes do voo AF447, da Air France. O Airbus caiu sobre o Oceano Atlântico com 228 pessoas a bordo. Não houve sobreviventes e as causas do acidente ainda estão sendo investigadas



▼ Os acidentes aéreos sempre levantam polêmicas. Se houve falha mecânica ou humana é a primeira questão que os especialistas tentam solucionar a partir da análises técnicas

los controladores de terra. A aeronave, em chamas, despedaçando-se, mergulhou no mar, matando seus 159 ocupantes.

**4** Em 14 de agosto de 2005, um Boeing 737-400 da empresa cipriota Helios Airways decolou de Larnaca, Chipre, às 09h07 para um curto voo até Atenas, Grécia. Logo depois, às 09h37, a aereo-

nave entrou em espaço aéreo grego, mas não estabeleceu contato com os controladores de solo. Os controladores gregos entraram em contato com seus colegas cipriotas, que às 10h20 notificaram o controle grego de que os pilotos do 737 haviam declarado "problemas no ar-condicionado" logo após a partida. Como subsequentes tentativas de contato com o 737 falharam, as 10h55, dois caças gregos F-16 foram despachados para interceptar o Boeing. Contato visual foi estabelecido às 11h20. Os pilotos gregos, voando a poucos metros do Boeing, reportaram uma visão bizarra: não havia ninguém na cadeira do comandante; o co-piloto estava aparentemente desmaiado sobre o manche. Os F-16 continuaram voando junto ao 737, que mantinha a proa, altura e velocidade constantes. Minutos depois, uma pessoa não identificada entrou na cabine de comando e sentou-se na poltrona da esquerda. O

jato então iniciou uma descida, os F-16 ainda voando ao seu lado. O Boeing então continuou a descer, e não muito tempo depois, às 12h05, perdeu abruptamente altitude e colidiu, em plena luz do dia, contra montanhas em Grammatikos, um vilarejo 19 milhas ao norte do aeroporto internacional de Atenas, matando os 121 ocupantes.

Investigações concluíram que o Boeing 737 sofreu uma quase imperceptível depressurização. À medida que o jato ganhava altitude, o ar em sua cabine ia ficando cada vez mais rarefeito. Todos os ocupantes do 737 da Helios morreram lentamente, primeiro perdendo a consciência e depois, a própria vida, asfixiados. O Boeing 737 praticamente voou o tempo todo no piloto automático, até que o apavorado comissário, que tinha algumas horas como piloto privado, assumiu o controle do jato, sem contudo conseguir pousá-lo.

HOMENAGENS

# Condecorado na França

O comandante Gilberto Araújo ficou conhecido no mundo inteiro pelos atos de heroísmo, durante carreira como piloto da Varig. Em 26 de julho de 1973, foi condecorado pelo Ministério dos Transportes da República da França na época. Já em 28 de julho do mesmo ano, os moradores do vilarejo de Saulx-les-Chartreux, ao sul da capital francesa, pararam para homenagear o piloto paraibano.

Ambas as homenagens foram pelo ato heróico no caso do piloto no caso conhecido como "O Desastre de Orly". Durante mais de duas décadas, Gilberto Araújo fez carreira na companhia aérea brasileira Varig. Em 11 de julho de 1973, o piloto estava no comando de um Boeing 707, prefixo PP-VJZ, quando fez um pouso de emergência, próximo ao Aeroporto de Orly, em Paris na França, em consequência de chamas na cauda da aeronave.

Araújo sobreviveu, assim como dez tripulantes do voo RG-820, que fazia a rota Brasil-França. A aeronave, que saiu do Rio de Janeiro, com destino à cidade de Orly, pousou a 5 km do aeroporto local. Os 122 passageiros morreram asfixiados pela fumaça, entre eles o senador Filinto Muller, o campeão mundial de iatismo Joerg Bruder, o cantor Agostinho dos Santos e a socialite Regina Léclery.

O comandante Gilberto Araújo e o subcomandante Alberto Fuzimoto, ambos foram homenageados pelo governo francês, através de carta encaminhada pelo ministro dos Transportes da época, Yvés Guéna.

Já na homenagem prestada pelos moradores do vilarejo de Saulx-les-Chartreux, Gilberto Araújo recebeu uma carta escrita à mão e assinada por mais de 40 pessoas, onde a população saudava o ato de perícia do comandante, que numa atitude de muito heroísmo, conseguiu a proeza de desviar o avião coberto de chamas, que tomava rota para o vilarejo, para um terreno descampado na periferia da cidade.



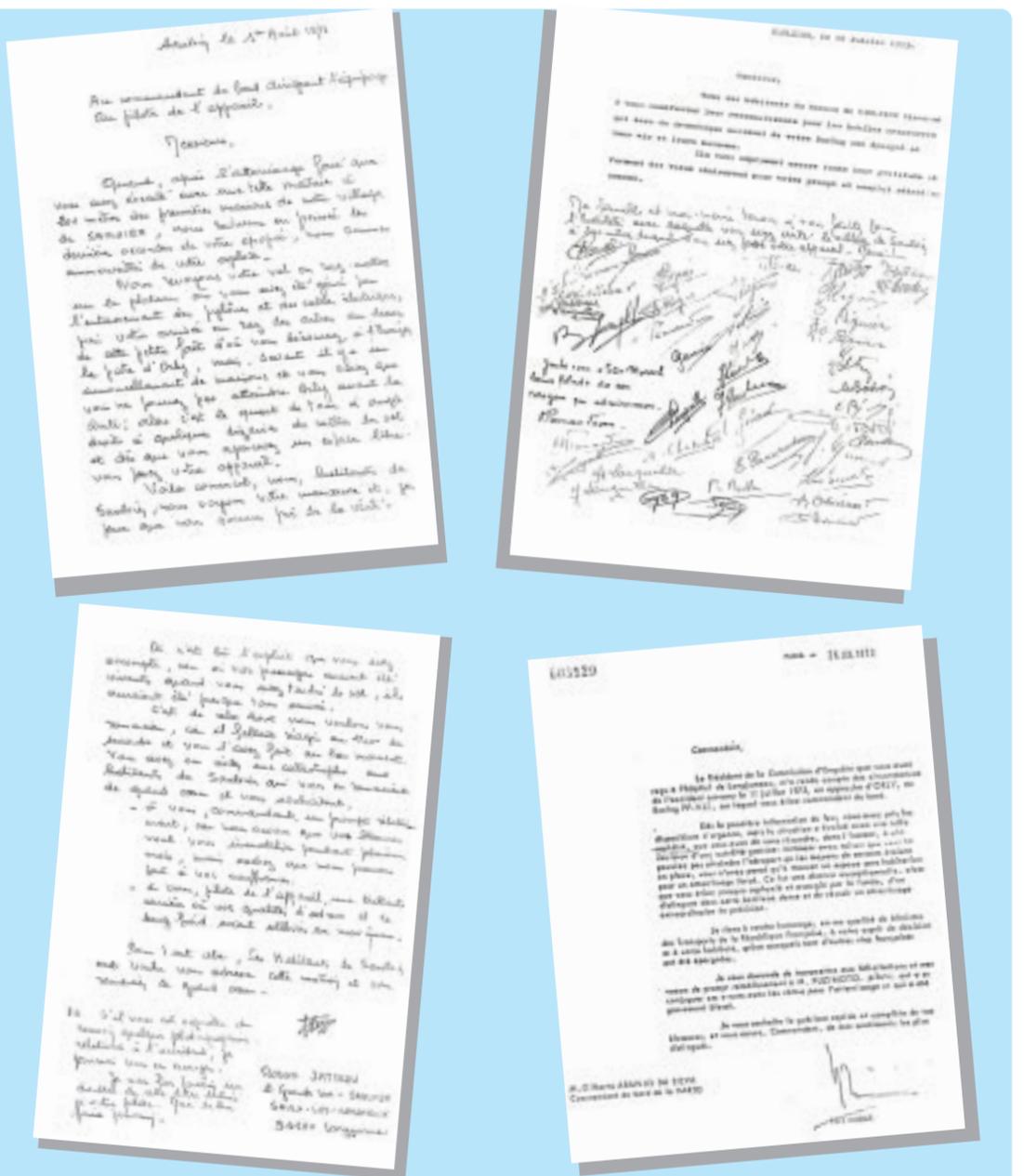
Comandantes da Varig participam da homenagem feita pela Varig, em 1977, a Gilberto Araújo da Silva pelos 25 anos de comando do piloto paraibano

## Varig concede emblema ao comandante paraibano

De acordo com publicação da com publicação da Associação de Pilotos da Varig - APVAR, em 1977, dois anos antes do sumiço do voo prefixo PP-VLU, o comandante Gilberto Araújo da Silva, foi homenageado pela Varig pelos seus 25 anos de comando.

A homenagem foi dividida com outros comandantes da Varig, durante solenidade realizada no Salão Nobre da Fundação Ruben Berta, em Porto Alegre, que contou com a presença de toda a diretoria da empresa, que tinha à frente na época o presidente Erik de Carvalho. Na ocasião foi entregue a cada homenageado um emblema de ouro e um troféu especial alusivo a ocasião.

Entre os homenageados estavam os comandantes: Gilson Pinheiro, Hamilton Mancuso, Antonio José Schittini Pinto, Maxwell Clifford Lloyd, Silvio Rodrigues Lima, Edir do Amaral Vasconcelos, Ernani Eggers, Aldrovando Lacorte e Gilberto Araújo da Silva (último à direita, na foto acima).



Fac-símiles de documentos com as homenagens do povo francês ao herói paraibano Gilberto Araújo



# O nascimento do mito

Desprovido de asas pela natureza, o homem criou o avião, a máquina de voar. Com ele singrou os céus, levando mensagens, e transportando ora iguais, ora bombas de alto poder de destruição. A história da aviação, no entanto, é uma história de heróis, de mártires; de homens que, em momentos cruciais, por sua coragem e perícia, salvaram milhares de pessoas do desastre total. O aviador paraibano Gilberto Araújo é um desses ases que a história não esquece, jamais. Primeiro, impediu que a aeronave que pilotava caísse sobre Paris, causando a morte de todos os tripulantes e passageiros e, possivelmente, de milhares de franceses. Depois, em outro voo, desapareceu para sempre. O mistério permanece insondável, um desígnio divino, talvez, para a perpetuação do mito.