

HELIÓPOLIS – O VÔO À BEIRA DOS LIMITES

CARLOS EDUARDO FALCONI

Capitão PMESP, Piloto de Helicóptero do Grupamento de Radiopatrulha Aérea.

Resumo: Analisa a atuação de helicópteros do Grupamento de Radiopatrulha Aérea da Polícia Militar do Estado de São Paulo no incêndio na favela denominada Heliópolis, na Capital do Estado.

Palavras-chave: Uso de helicóptero, fogo, salvamento e operação resgate.

Manhã do dia 17 de junho de 1996. Era um dia nublado que, por volta das 6h e 30m mal acabara de nascer. Como rotineiramente fazemos, naquele dia cheguei ao nosso hangar no Campo de Marte, vesti meu macacão de vôo e respectivos acessórios e me dirigi até minha aeronave, a fim de fazer o pré-vôo¹. Como sempre, as aeronaves já estavam devidamente inspecionadas pelos mecânicos de serviço e prontas para a operação daquele dia, que aparentava ser mais um dia normal, sem grandes diferenças dos anteriores.

Estava escalado como Comandante de Aeronave² da Equipe “A”³, motivo pelo qual fazia o pré-vôo do Águia Seis, preparando-o para a execução do vôo de trânsito⁴. O Tenente Peixoto, Comandante de Operações e meu segundo piloto, procedia o *briefing*⁵ ao tripulante e passageiros não habilitados, no caso um oficial do Comando de Policiamento de Trânsito e um engenheiro da Companhia de Engenharia de Tráfego-CET, da Prefeitura do Município de São Paulo.

Neste ínterim, o Capitão Monte Oliva, Comandante de Aeronave da Equipe “B”, fazia o pré-vôo do Águia Dois, enquanto o Tenente Médico Galetti e o Sargento Enfermeiro Pimentel checavam todos os *kits* de emergência e equipamentos médicos da aeronave. O Tenente Beni estava na sala de rádio, nossa Central de Comunicações, pois fora chamado pelo Tenente Joseval, chefe da equipe de tripulantes operacionais, para acompanhar o desenrolar de uma ocorrência com possível existência de vítimas em um prédio em chamas na favela de Heliópolis, zona sul da cidade de São Paulo.

¹ Inspeção realizada na aeronave, por mecânicos e pilotos, antes do vôo.

² Funções a bordo dos helicópteros do GRPAe: Comandante da Aeronave (primeiro piloto), Comandante de Operações (segundo piloto) e Tripulantes Operacionais (observadores aéreos, mecânicos, médicos e enfermeiros).

³ As equipes são divididas de acordo com as missões: “A” atende o policiamento aéreo (apoio em ocorrências, trânsito, rodoviária, buscas etc), “B” atende o resgate (missões aeromédicas) e “C” atua complementarmente.

⁴ Vôo diário realizado nos períodos matutino e vespertino, nos horários de *rush*, objetivando melhorar a fluidez do tráfego, através do fornecimento de informações.

⁵ Instruções e recomendações transmitidas aos tripulantes e passageiros antes de qualquer vôo ou missão.

A informação foi passada pelo Comandante Luchesi⁶, piloto da aeronave da Rede Globo, a qual fazia seu rotineiro voo de reportagem para aquela emissora de televisão, juntamente com a repórter Eleonora Paschoal e o repórter cinematográfico Edson Silva. Disse que, no local, havia várias vítimas e o fogo era muito intenso, sendo que até aquele momento não havia nenhuma viatura do Corpo de Bombeiros e o trânsito estava complicado na região. Notou-se que o mesmo estava muito emocionado ao passar as informações.

Prontamente, às 7h e 20 min, foi acionado o alarme, fazendo soar duas vezes a sirene, indicando que se tratava de ocorrência de resgate, quando decolou o Águia Dois, cerca de um minuto depois.

Tendo em vista a possibilidade de o Águia Seis ser utilizado em apoio a essa ocorrência, uma vez que havia informações não confirmadas de vítimas no teto do prédio em chamas, solicitei ao Tenente Peixoto que acompanhasse a fonia do Águia Dois, na sala de rádio, orientando os mecânicos na preparação do material que poderia ser usado para o potencial salvamento, adiando o voo de trânsito.

Para mim, esse foi um momento de ansiedade, uma vez que passou em meus pensamentos que as únicas vezes em que helicópteros foram usados no Brasil em incêndios em edificações elevadas foram nas tragédias dos edifícios Andrauss e Joelma. Comecei a pensar, apesar de nada confirmado ainda, como fazer para tirar as pessoas de cima de um prédio com os meios e técnicas de que dispúnhamos. Não sabia a real extensão das chamas nem qual seria a reação da aeronave nessa situação. Nada escrito existia, nem ainda existe, sobre esse tipo de emprego do helicóptero. O que eu tinha de informação eram apenas especulações e suposições. Afinal, naquela época o Grupamento de Radiopatrulha Aérea nem sequer estava nos planos da Corporação.

Finalmente, por volta das 7h e 27 min, veio a confirmação, seis minutos após a decolagem do Águia Dois. Informaram que nossa decolagem deveria ser o mais rápido possível, uma vez que havia mais de vinte pessoas na última laje do prédio em chamas, sem a menor possibilidade de descerem com o auxílio dos bombeiros, já que era impossível o acesso ao local, devido ao fato de o fogo ser muito intenso.

Sobre a situação, esclareceu o Tenente Beni, pelo rádio:

“Ao chegarmos ao local, já havia várias viaturas do Corpo de Bombeiros, e a aeronave da Rede Globo filmando tudo. O Capitão Monte Oliva aproximou-se da laje do prédio, que estava com muita fumaça, quando então vimos várias pessoas sobre ele. Com a nossa aproximação, a fumaça dispersou e as vítimas conseguiram respirar. O Cap Monte Oliva verificou que o AB⁷ estava jogando água no segundo

⁶ Cel Res PM Sérgio Luchesi, ex-comandante do Grupamento de Radiopatrulha Aérea.

⁷ Viatura de grande porte equipada com tanque de capacidade aproximada de 4.000 litros de água e uma bomba d'água acoplada ao motor.

andar (o prédio tinha cinco andares), pois não viram as pessoas no teto, devido à fumaça. Imediatamente acionei o COBOM⁸ e solicitei que jogassem água no teto, pois havia várias vítimas, cerca de vinte. Em fração de segundos, o fluxo da água foi desviado e percebi que, pelo menos naquele momento, as vítimas estavam salvas, pois não agüentariam mais nem um minuto. Elas foram de encontro à água e se molharam desesperadamente, enquanto que, do chão, saía muita fumaça devido à vaporização pela alta calor. Não sei quanto tempo elas agüentam. Venham logo com tudo o que puderem para fazer o salvamento, pois não podemos sair daqui.”

Conforme as orientações do Tenente Joseval, nosso mais experiente tripulante operacional, mandei instalar o material para o Rapel ⁹/ McGuire¹⁰ e colocar o Cesto¹¹ dentro da aeronave.

Chegando ao local, analisaríamos a situação e decidiríamos quais os meios e métodos seriam utilizados.

Decolamos por volta das 7h e 35 min. e quatro minutos após estávamos no local do sinistro. No caminho solicitei às aeronaves da imprensa que se afastassem do local para facilitar nossa operação e não haver a menor possibilidade de se criar uma situação de falta de segurança devido à proximidade com as mesmas, o que fizeram prontamente, desejando-nos boa sorte.

A cena presenciada é indescritível. De longe se via a enorme nuvem de fumaça, tão densa que chegou realmente a preocupar. Chegando mais perto, avistamos o Águia Dois fazendo um vôo pairado próximo ao canto superior esquerdo do edifício em chamas, mantendo-se a cerca de dez metros das labaredas. As chamas saíam por todos os cantos do edifício e, no último pavimento, quase que “abraçavam” o prédio.

O prédio ficava num dos cantos da enorme favela. Tinha cinco andares e seu esqueleto de concreto parecia muito frágil naquele momento. Paredes só se viam

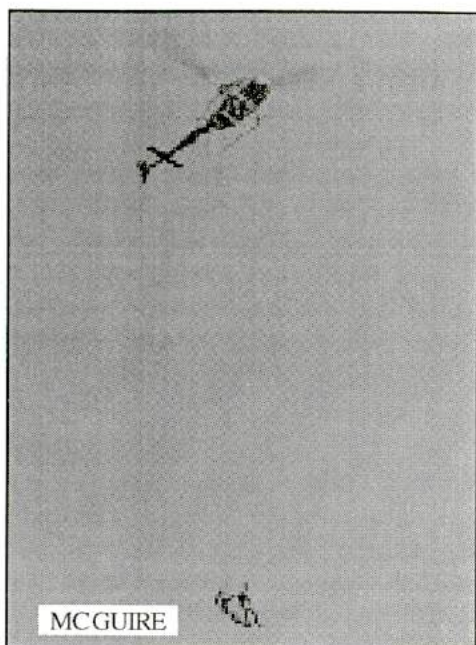
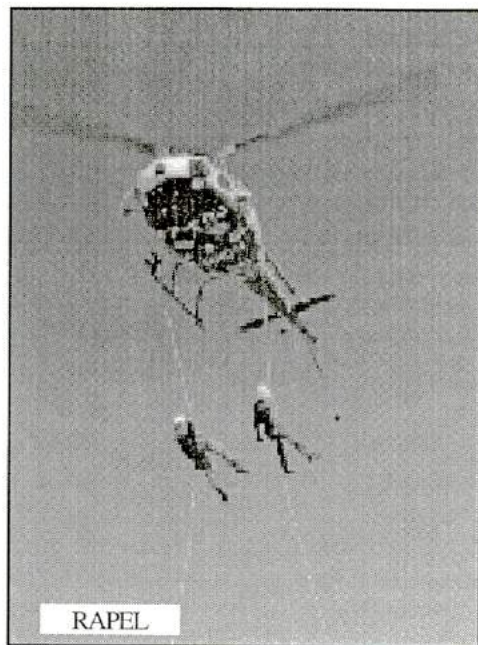
⁸ Centro de Operações do Bombeiro.

⁹ Técnica utilizada para as descidas controladas de homens em locais de difícil acesso, partindo de uma plataforma fixa (no caso o helicóptero no vôo pairado), onde são utilizados cabos e dispositivos ou esquemas para a frenagem durante a descida.

¹⁰ Técnica que leva o nome do sargento americano que a idealizou. Consiste no transporte de pessoas ancoradas na extremidade de cabos, normalmente tripulantes especializados, possibilitando aos mesmos ter acesso às vítimas para resgatá-las do local isolado.

¹¹ Equipamento desenvolvido no GRPAe, idealizado a partir de um filme americano, que consiste numa gaiola de náilon com dois aros de alumínio que, quando suspensa, tem a forma cônica. Conectada ao gancho do helicóptero, permite o transporte de até quatro pessoas com segurança.

algumas, de madeira e papelão, colocadas pelos “moradores”, uma vez que tudo já tinha sido consumido pelo fogo. Do segundo andar para cima, tudo era só concreto e ferros retorcidos no meio do fogo e fumaça intensos.



Próximo ao canto superior esquerdo, onde estava o *Águia Dois*, avistamos as pessoas aflitas, desesperadas, tentando se molhar na pouca água que o Corpo de Bombeiros conseguia jogar. Eram mais de vinte seres humanos. O Capitão Monte Oliva não podia sair dali, uma vez que, por acaso, verificou que a proximidade da aeronave afastava o fogo daquele lado. Por esse motivo, todas as pessoas se juntaram ali. Caso ele saísse, o fogo imediatamente atingiria aquelas pessoas. No entanto, minha aproximação ficaria muito restrita, pois a laje era pequena e nossas aeronaves correriam o risco de colidirem.

Pela fonia, o Capitão Monte Oliva me informou:

“Falconi, não posso sair daqui, porque o fogo está sendo mantido afastado devido à ação do vento do rotor¹². Se eu me afastar daqui, certamente o fogo vai atingir as pessoas e elas vão acabar morrendo queimadas. Vá depressa, pois não sei quanto tempo poderemos ficar nesse pairado¹³, pois a aeronave está muito instável !”

Vimos várias crianças, e me lembro de ter visto uma senhora grávida, em estágio bem avançado. Essa senhora tentou saltar lá de cima, mas um senhor a segurou. Todos pulavam como se estivessem proibidos de pisar no chão, o qual fervia de tal modo que a água jogada pelos bombeiros mal tocava o piso e já se evaporava, gerando muita fumaça.

Disse o Tenente Beni, após a operação:

“Um momento que não esqueço foi quando uma mulher tentou pular. O Tenente Galetti (médico) gritava e gesticulava compulsiva e desesperadamente para alguém segurá-la. O Capitão Monte Oliva aproximou ainda mais a aeronave quando, então, a mulher foi segura por um homem e estava salva”.

Lembro que naquele momento cheguei a pensar que não seria possível fazer mais nada. Perguntei ao Capitão Monte Oliva, piloto muito mais experiente, como estava se comportando a aeronave naquele calor. Ele disse:

“Falconi, o helicóptero está bastante instável e exigindo bastante a potência do motor. Estou com o NG¹⁴ entre 97 e 98 %. Acho que é melhor você usar o McGuire.”

Porém, decidi tentar antes uma aproximação com a aeronave, como se estivesse com o Cesto, com o objetivo de testar sua reação, uma vez que este equipamento é mais fácil de operar, mais rápido para instalar e é capaz de retirar mais pessoas ao mesmo tempo, se comparado com o McGuire.

Infelizmente, não foi possível. Constatei que o calor era muito intenso e, na distância necessária para colocar o Cesto no topo do prédio (cerca de seis metros), corria-

¹² Disco formado pelo movimento circular das pás do helicóptero.

¹³ Vôo estacionário sobre um determinado ponto, tomando por base referências (horizontais, verticais e laterais) em relação ao solo.

¹⁴ Abreviatura utilizada para indicar o Regime do Gerador de Gases no grupo turbo motor(turbina), proporcional à potência a ele exigida.

mos o risco de as chamas atingirem a aeronave, com conseqüências desastrosas.

Nesse mesmo momento, informou o Tenente Beni pelo rádio:

“Peixoto, não sei de que maneira, mas um bombeiro conseguiu chegar no topo do prédio. Ele está tentando acalmar as pessoas e está conseguindo controlar a situação.”

Pousei, então, em um prédio em frente ao que estava em chamas, para proceder a instalação dos cabos e preparar a aeronave para o Mc Guire. Tripulavam a aeronave o Tenente Joseval e o Sargento Adão. Solicitei ao Tenente Joseval que fosse embarcado, devido a sua experiência. Precisaríamos, portanto, de mais um tripulante para ser levado no Mc Guire com o Sargento Adão. Imediatamente, por solicitação do Tenente Peixoto, o Sargento Januário (do Corpo de Bombeiros) se apresentou para a arriscada missão. Nesse momento o Tenente Peixoto me falou:

“Falconi, pedi a um Sargento do Corpo de Bombeiros que fizesse o Mc Guire juntamente com o Sargento Adão. Ele nunca atuou em uma missão real, mas já o orientei sobre como proceder. O Adão está um pouco nervoso, mas disse que vai enfrentar a situação. Todos já foram orientados também pelo Joseval, e está tudo pronto para decolarmos.”

Era a primeira vez que uma missão desse tipo seria realizada. A mesma consistia em içar os dois sargentos por meio de cabos conectados à parte interna da aeronave e colocá-los em cima do prédio. Cada qual iria com um cinto extra para conectar, com segurança, mais duas pessoas, repetindo-se a operação até tirarmos todos do prédio. Os cabos escolhidos foram os de cinqüenta metros, uma vez que permitiria realizar um voo pairado de longa duração, exigindo o máximo de potência da aeronave, devendo mantê-la o mais distante possível do fogo e da fumaça.

Lembro do momento da decolagem do *playground* daquele prédio, cerca de dez minutos após (7h e 50 min.). A aeronave subia, subia e o cabo parecia não ter fim. As pás passavam muito próximas ao edifício. Finalmente, o cabo esticou e o Tenente Joseval deu “livre deslocamento”. Iniciei deslocamento à frente.

A teoria foi muito boa e o procedimento adotado, já treinado em outras situações sem a presença de fogo, foi o correto. No entanto, foi muito difícil a condução da aeronave até o local. O ar em torno do edifício era muito rarefeito e turbulento, devido ao calor. A visibilidade era muito prejudicada devido à fumaça, restringindo muito o uso de pontos de referência para fazer o pairado. Fiquei muito preocupado com aquelas vítimas e com a segurança da operação.

Após fazer a perna base¹⁵, já na aproximação final para a colocação dos tripulantes no teto do edifício, iniciou-se um pêndulo¹⁶ longitudinal e depois circular, motivo pelo qual tive que arremeter¹⁷ e fazer novo circuito, uma vez que a situação não permitia mais ganhar velocidade. Novamente ocorreu o pêndulo e novo circuito foi necessário. Comecei a ficar impaciente, pois não conseguia tirar o pêndulo, mesmo com toda a calma passada pelos tenentes Joseval e Peixoto. O ar estava muito turbulento e quente, e os parâmetros da aeronave chegavam a todos os limites operacionais. Suava bastante, e a responsabilidade que imputei a mim aumentou, afinal aquelas pessoas estavam dependendo de nós.

Na terceira tentativa, finalmente, conseguimos colocar os tripulantes no teto do edifício.

A fumaça, por várias vezes, tirava minha visibilidade e, constantemente, tinha que mudar meus pontos de referência. O calor era, mesmo naquela altura, insuportável. Os parâmetros ficaram mais próximos ainda dos limites.

O Tenente Joseval passava a todo instante as informações necessárias: “aeronave à frente”, “aeronave à esquerda” etc., até que, em determinado momento, disse que os dois tripulantes estavam ancorando¹⁸ as duas primeiras vítimas, ambas crianças.

Disse, depois, o Sargento Adão:

“Tenente, nunca estive numa situação tão difícil. Ao mesmo tempo que queria salvar aquelas pessoas, via que poderia morrer se o senhor cometesse alguma falha. As pessoas viram em nós sua tábua de salvação. Todos queriam ser os primeiros a serem socorridos e tive até de agir com energia, dizendo que a prioridade eram as crianças, depois mulheres e homens adultos. Houve até uma certa confusão, mas tudo acabou correndo bem. Selecionei as duas crianças menores e que estavam aparen-

¹⁵ Uma das fases do circuito de tráfego durante o procedimento de pouso, que é composto de perna do vento (quando a aeronave está se deslocando a favor do vento, perna base (curva de 180° mantendo ângulo constante, após a perna do vento) e aproximação final (quando a aeronave se coloca contra o vento para pouso).

¹⁶ Oscilação da carga colocada externamente à aeronave, podendo ser longitudinal, lateral e circular. O último é o mais perigoso por ser o mais difícil de ser revertido, devendo o piloto arremeter ou ganhar velocidade, nessa situação.

¹⁷ Abandonar a operação de aproximação.

¹⁸ Ato de conectar o equipamento de salvamento da vítima ao equipamento do Tripulante Operacional.

temente piores. Coloquei uma delas em meus braços ancorada ao meu equipamento, o mesmo fazendo o Sargento Januário. Quando dei o sinal ao Tenente Joseval para abandonarmos o local, o senhor não imagina o alívio que senti, apesar de saber que deveria estar lá novamente para tirar as outras vítimas.”

Depois de ancoradas as crianças, o Tenente Joseval, finalmente, após “horas de ansiedade”, as quais duraram exatamente cinco minutos, deu “livre aeronave para cima” e “livre deslocamento”. Durante aqueles cinco minutos, cheguei a pensar em abortar a missão, pois estava muito crítica, mas algo superior me acalmava. Pensei nos tripulantes que estavam arriscando suas vidas, sabendo que um pequeno erro em minha ação nos comandos e qualquer vacilo em superar aquelas dificuldades poderiam causar uma tragédia.

Nesse meio tempo, devido à ação do vento das duas aeronaves e à chegada de uma viatura do Corpo de Bombeiros com uma escada alta o suficiente para jogar água no prédio, é que foi possível também àquele bombeiro, devidamente equipado com capa, capacete, bota e proteção respiratória, chegar ao topo, o qual passou a coordenar a seqüência das pessoas que seriam socorridas pelos helicópteros.

Enquanto desembarcávamos as duas primeiras vítimas no estacionamento do prédio em frente, a fim de serem atendidas pelo pessoal do Resgate, o Capitão Monte Oliva saiu do local para pegar o Cesto que havíamos deixado no *playground* do mesmo edifício. Essa parte nós não vimos, porém ele me disse depois:

“Você não imagina com que aflição eu estava enquanto vocês não chegavam. Eu estava vendo as vítimas pulando feito pipocas na frigideira e não podia fazer nada. Até tentei aproximar a aeronave no teto, mas foi impossível. Vi então que não poderia mais sair dali, pois o pairado provocou o afastamento do fogo que abraçava a laje. Quando vi as dificuldades enfrentadas por você ao fazer o salvamento com o Mc Guire, achei que várias pessoas morreriam. Porém, o fogo foi diminuindo aos poucos com a chegada de mais água e a ação do vento do seu helicóptero. Então, para ganhar tempo, resolvi instalar o cesto e tentar resgatar algumas vítimas, enquanto você fazia a operação com o Mc Guire.”

Verifiquei então que o mesmo já estava em aproximação final para o topo do prédio, com o Cesto. Não entendi muito bem como o faria, uma vez que ele não tinha nenhum tripulante a bordo para fazer o lançamento, afinal tripulavam a aeronave, além dele, o segundo piloto, o oficial médico e o sargento enfermeiro. Depois o Tenente Beni me explicou:

*“Resolvemos pousar no **playground** e instalar o Cesto. O Capitão Monte Oliva me perguntou se eu seria capaz de fazer o lançamento e eu, claro, disse que sim. O Sargento Pimentel, prontamente se ofereceu para ir no Cesto. Fizemos a instalação, um pequeno **briefing** e decolamos. Só depois fui ver como a situação era difícil. Fiquei deitado no piso da aeronave, e a sensação foi muito estranha, pois nunca tinha feito aquilo antes, apesar de ter participado, como segundo piloto, em várias situações e saber perfeitamente como proceder. No entanto a situação assim o exigiu. Vi que a responsabilidade foi transferida toda para mim no que dizia respeito à orientação da aeronave, à vida do Sargento Pimentel e à vida das vítimas colocadas no Cesto.”*

Disse depois o Sargento Pimentel:

“Nunca estive numa operação com Cesto, nem dentro dele. Mas, a confiança que temos em Deus e na perícia dos pilotos, me deixou tranqüilo. Só não esperava que o Cesto, apesar de não pendular, girasse tanto. Achei que ia cair do topo do edifício na hora que desci do Cesto, pois eu estava muito tonto. Cheguei até a tropeçar. Ao colocar o pé na laje, minhas botas foram encobertas pela água fervente; foi quando senti a real situação daquelas pessoas. Colocamos mais três pessoas no Cesto, as que estavam piores, de acordo com minha avaliação de enfermeiro, entre elas a senhora grávida que quis se jogar lá de cima. Percebi, então, que vários bombeiros já estavam conseguindo chegar ao teto e começaram a evacuá-las pela escada, protegidos pela água lançada pelo caminhão de bombeiros. Dei, então, o sinal ao Tenente Beni para decolarmos.”

Como os bombeiros já haviam conseguido chegar à laje e começavam a retirar as vítimas, uma vez que o fogo já havia baixado, o Capitão Monte Oliva resolveu pousar e suspender a operação de Cesto com seu helicóptero. O risco já não mais compensava, e a situação já estava sob controle dos bombeiros, apesar de ainda muito intenso o fogo. Continuou, então, com o apoio da equipe médica, na remoção dos feridos.

Enquanto o Capitão Monte Oliva fazia o salvamento com o Cesto, fiquei no pairado observando e avaliando a situação, quando o Tenente Peixoto, que já foi do Corpo de Bombeiros, notou que o combate ao incêndio estava prejudicado, pois os bombeiros não tinham acesso à parte dos fundos da favela, para onde o fogo se propagava. O vento estava levando as labaredas para os barracos próximos e ao outro prédio em construção, também invadido e não evacuado.

Que fique claro que isso não foi uma falha dos bombeiros, uma vez que a favela tem muitas ruelas estreitas e a distância da rua mais próxima, pela qual seria possível terem acesso as viaturas de bombeiros, era muito grande.

Também nos foi comunicado que a água das viaturas AT¹⁹ estava acabando e os hidrantes mais próximos, existentes no local, não estavam funcionando, o que aconteceu, provavelmente, devido ao fato de o local ter sido invadido, e as obras não terem sido concluídas. Tentaram coletar água do prédio em frente, mas a vazão era insuficiente.

Apesar de já não haver vidas humanas potencialmente em risco, a não ser no caso de as chamas atingirem o outro prédio, decidi me deslocar com o Águia Seis ao Campo de Marte para instalar o Bambi Bucket.²⁰

O Águia Cinco, tendo como Comandante o Tenente Henrique, como segundo piloto o Tenente Gaspar e Tripulante Operacional o Sargento Minozzi, já tinha decolado com equipamentos de salvamento Rapel / McGuire e Cesto para apoiar, se necessário. Eles compunham a Equipe "C". Enquanto eu me deslocava para apanhar o Bambi Bucket, o Tenente Henrique começou a procurar algum manancial próximo ao local do incêndio que permitisse a coleta rápida de água.



FIGURA 4 -BAMBI BUCKET

As aeronaves da imprensa, que não perdiam nenhum detalhe, se prontificaram a também procurar, no entanto, quem acabou encontrando foi a própria tripulação do Águia Cinco. Tratava-se de um reservatório da SABESP próximo à divisa com Diadema. O Tenente Gaspar plotou o local através do GPS²¹ e passou as coordenadas para nós, no Águia Seis.

¹⁹ Viatura de grande porte, equipada com tanque de capacidade aproximada de 8.000 litros de água, cuja função principal é o transporte de água para o local do sinistro.

²⁰ Equipamento canadense desenvolvido para combate a incêndios; consiste num cesto de nylon conectado ao gancho do helicóptero. Através desta técnica, coleta-se a água e, através de acionamento elétrico feito pelo piloto, alija-a sobre o fogo.

²¹ Global Positioning System (Sistema de Posicionamento no Globo), aparelho navegador/localizador que usa satélites existentes na órbita terrestre para dar informações de latitude/longitude (coordenadas geográficas).

Sugeri, então, que o *Águia Cinco* também retornasse à base para pegar outro *Bambi Bucket* para auxiliar nos lançamentos, diminuindo, assim, os intervalos entre os mesmos.

Chegando ao Campo de Marte, solicitei à Torre aproximação direta para o pátio do hangar da Polícia Militar, procedimento não rotineiro. A Torre Marte imediatamente autorizou, uma vez que foi informada da emergência.

Os mecânicos já estavam a postos, com o *Bambi Bucket* regulado para 100% (580 litros), uma vez que estava com apenas 30% de combustível e o peso permitia. Depois de dois minutos, devido à presteza dos mecânicos, o mesmo já estava instalado. Solicitei à Torre decolagem imediata com carga externa (o *Bambi*) e, após autorizado, retornamos ao local, chegando lá por volta das 8h e 40 min.

Cerca de dez minutos depois, o *Águia Cinco* decolou com o *Bambi Bucket* a 70% (cerca de 410 litros), visto o mesmo estar com limitação de peso, pois estava com cerca de 50% de combustível.

Encontrei, sem problemas, o local para abastecimento do *Bambi Bucket* graças às coordenadas geográficas fornecidas anteriormente. Efetuamos cinco lançamentos cada um, alternadamente, acabando por extinguir, quase que totalmente, o fogo e afastando de vez o perigo de o mesmo atingir as circunvizinhanças.

Enquanto fazíamos a extinção do fogo, o *Águia Dois* retornou à sua missão inicial de fazer o socorro de vítimas que aguardavam para serem removidas ao Hospital Heliópolis, com os cuidados de nossa equipe médica.

Retornamos todos ao Campo de Marte, a tempo de ver os comentários das várias emissoras de televisão, cujos jornalistas não se cansavam de tecer elogios à atuação de nossa Corporação. A operação foi divulgada ao vivo nas principais emissoras televisivas do território nacional e para todo o mundo através da CNN e diversas outras empresas internacionais.

Em momento algum tivemos expoentes de atuação, executando todas as ações de maneira coordenada, não se desperdiçando um segundo sequer de tempo. Tudo funcionou como um relógio: enquanto uma aeronave fazia uma coisa, a outra fazia outra, todos se comunicando e se entendendo perfeitamente. Pela primeira vez, numa única operação, foram tão diversificadas as técnicas e meios para o combate a um incêndio em edificações elevadas, além dos convencionais.

Existe o risco real do emprego da aeronave próximo ao fogo ou em ambientes próximos devido a vários motivos técnicos²². Angustiava-me saber que a única solução seria arremeter o mais rápido possível, a fim de salvar minha tripulação embarcada e não causar estragos maiores. No caso de Heliópolis, se isso acontecesse, teríamos que primeiro cortar os cabos ou alijar o cesto, para depois arremeter, sendo este o principal risco que correram os tripulantes, verdadeiros heróis.

Com relação às cenas presenciadas por mim e por todos os que participaram da operação, as mesmas nunca mais serão esquecidas, cenas que mostraram momentos de verdadeiro horror e angústia, por não se ter certeza do quê e como fazer para controlar a situação. Sempre vou lembrar aquelas crianças chorando, daquelas pessoas gritando e gesticulando para nós, aquela senhora que tentou pular e foi salva por aquele homem que, muito calmo, a segurou. Lembro-me de todos saltitando de tão quente o chão e de um senhor que ficou o tempo todo agachado, até ser retirado por um bombeiro, enquanto o outro helicóptero ficava no pairado no meio do fogo e da fumaça. Coisas que só vemos em filmes.

Nada foi tão emocionante e gratificante quanto a retirada das primeiras vítimas, após todas as tentativas frustradas de aproximação com pêndulo. Achei que não iria conseguir, mas depois de pousar, aquela tremedeira nas pernas acabou e pude respirar aliviado ao ver que tudo dera certo. Naquele momento, tivemos que ultrapassar vários limites dos helicópteros e principalmente pessoais, o que fizemos com absoluto sucesso. Tão apreensiva foi a operação realizada com o McGuire, a operação de lançamento de água sobre o fogo com o Bambi Bucket, normalmente tensa, chegou a ser até uma atividade agradável.

Gostaria de referenciar e agradecer aqui a atuação dos sargentos Adão e Januário (do Corpo de Bombeiros), que ficaram no Mc Guire, salvando as primeiras vítimas e do Sargento Pimentel, que desceu no Cesto, salvando mais três vítimas. Esses profissionais são os verdadeiros heróis que arriscaram suas vidas, uma vez que, pelo bem daquelas pessoas, se expuseram às chamas, enfrentaram o risco particular das operações de Cesto e McGuire sem hesitar e se submeteram a ficar à mercê dos comandantes das aeronaves, os quais pouco poderiam fazer caso as mesmas perdessem a sustentação, a não ser alijá-los.

²² O ar fica turbulento devido às correntes ascendentes que existem no local; fica também rarefeito, diminuindo a sustentação e conseqüentemente exigindo maior potência do motor. A sustentação diminui, uma vez que é diretamente proporcional à massa de ar existente e à velocidade da superfície aerodinâmica. Como a tendência da aeronave é se deslocar para o local mais quente (que tem menor resistência ao movimento), no caso de a aeronave começar a descer, o piloto aplica instintivamente o coletivo aumentando a potência. Com isso o ângulo de ataque das pás aumenta e ocorre o fenômeno do "stol de ponta de pá", que é a perda de sustentação, pois a mesma faz com que a camada de ar que passa por ela se desloque a partir da extremidade do disco do rotor. Resumindo, quanto mais potência se aplica, mais sustentação se perde.

No dia seguinte ao ocorrido, a equipe de reportagem da Rede Globo compareceu à nossa Sede, no Campo de Marte, somente para nos agradecer e cumprimentar pela atuação. Recebi pessoalmente a equipe, quando a repórter Eleonora Paschoal deu o seguinte depoimento:

“ Vocês são demais! Estávamos fazendo um sobrevôo sobre o Osasco Plaza Shopping, onde, aliás, vocês tiveram uma brilhante atuação, fazendo umas tomadas para verificar se estavam fazendo alguma obra no local, com as imagens ao vivo. Ao terminarmos, o Luchesi perguntou para onde iríamos e, não sei o motivo, pedi para irmos para a Zona Sul, ver a favela da Vila Prudente. Quando lá chegamos, fomos afastando a aeronave para melhorar o ângulo das tomadas. Em determinado momento, o repórter cinematográfico Edson Silva avistou, na direção do Ipiranga, uma fumaça muito grande e resolvemos verificar o que era. Qual nossa surpresa quando, mais próximos do local, na favela Heliópolis, avistamos um fogo imenso. Solicitei à Central da Emissora para colocarmos as imagens ao vivo no ar, a fim de que alguém, Bombeiros, Policiamento, CET, Grupamento Aéreo, etc. as visse e tomasse as melhores providências. Enquanto isso, o Luchesi tentava fazer contato pela fonia aeronáutica com o Solo Águia²³, quando solicitou que mandassem imediatamente uma aeronave para o local e acionassem o Corpo de Bombeiros que, até o momento, não havia conseguido chegar. O trânsito estava complicado demais. Depois de termos conseguido o contato com vocês, chegando mais perto, avistamos aquelas pessoas correndo de um lado para o outro. A impressão que eu tinha é de que podíamos pegá-los com a mão, mas era mera ilusão. Emocionei-me muito nesse momento, e é uma cena que nunca mais vou esquecer. Senti-me totalmente impotente ante a situação e achei que as vítimas iriam morrer, pois ninguém chegava ao local. Havia um civil com uma mangueira de jardim, do edifício em frente, jogando água e várias pessoas gesticulando e gritando, desesperadas.

O Edson Silva chegou até a dizer que não poderia mostrar ao vivo aquelas imagens de terror, mas era preciso, pois poderíamos ajudar em alguma coisa no planejamento da operação de salvamento.

²³ Nome operacional da Sala de Rádio do Grupamento de Radiopatrulha Aérea.

Quando a emissora colocou no ar nossas imagens, já estávamos lá há cerca de quinze minutos. Ninguém chegava, e comecei a entrar em desespero. Foram minutos que pareceram eternos até vocês chegarem, quase junto com uma viatura do Corpo de Bombeiros. Ficamos torcendo muito e, no meio aquela situação confusa, não entendi muito bem o que seria feito, quando vi que o helicóptero de vocês se colocou próximo ao fogo, afastando as labaredas do teto, como se fosse um enorme ventilador. Achei isso sensacional, uma idéia magnífica. Menos de cinco minutos depois chegou o outro helicóptero e se aproximou mais ainda do teto, no meio do fogo e da fumaça, de tal modo que não podíamos nem vê-lo direito de onde estávamos. E o resto você já sabe, pois estava lá.

Minha sensação de impotência ia aos poucos desaparecendo à medida que vocês atuavam. Tudo era perfeitamente coordenado, como se vocês tivessem ensaiado aquilo. Ficamos sabendo que nada semelhante no mundo havia sido feito anteriormente. Ficamos maravilhados com a atuação de vocês e dos bombeiros. O tempo todo vocês nos passavam informações da situação, através do Luchesi, as quais transmitíamos ao vivo para a televisão. Fiquei muito gratificada por isso, pois de impotente ante a situação passei a me sentir útil novamente. A maior recompensa foi ver, no final, que ninguém havia morrido pelo fogo, a não ser aquelas crianças intoxicadas que não saíram a tempo do prédio.

O trabalho de vocês foi fantástico. Já havia visto vocês operarem todos aqueles equipamentos isoladamente em outras ocasiões. A criatividade, a sensibilidade, a rapidez nas decisões acertadas me deixou extasiada. A troca de informações entre vocês e as aeronaves da imprensa foi bárbara.

Vocês são realmente heróis, pois não é qualquer um que teria a coragem de fazer o que fizeram. Sempre que precisarem contem com a gente, e que Deus os proteja!”

Dentre os vários ensinamentos que certamente assimilei naquele fatídico dia, um deles é que nada é absolutamente verdadeiro, a não ser que se prove na prática. Nunca sabemos realmente quais são nossos limites, apesar de sempre respeitá-los.

Acabamos, todos, cravando na história de nossa gloriosa Corporação mais uma página de um relevante serviço prestado à comunidade paulista, que serviu de exemplo ao Brasil e ao mundo. Certamente, sem a presença Divina, nada poderíamos ter feito.

Abstract: A flight over borderline.

This is an analysis of the performance of helicopters belonging to the "Grupamento de Patrulha Aérea" (Air Patrol Grouping) of the Military Police of the State of São Paulo during the fire in a slum called Heliópolis, in the State capital.

Key words: *use of helicopters, fire, rescue and salvage operation.*