Material com direitos autorais

Flight Check

Série Retrô

OPINIÃO DO PASSAGEIRO

GIG/JFK • RG844

Texto: Carlos André Spagat

Mais uma matéria retrô, desta vez trazendo a Varig dos anos 1960, considerada por muitos a melhor companhia aérea internacional do planeta. Não era bem assim, mas era a melhor da América Latina, com certeza.
Mostramos nesta retrospectiva inédita como era voar naquele tempo, que infelizmente não volta mais, com todo o seu luxo, glamour e serviço.

Material com direitos autorais

1

2

1. Voamos de Congonhas para o Galeão no Super G Constellation.

2. Os uniformes da Varig da época eram clássicos e discretos.

3. Este é o primeiro anúncio da Varig do novo serviço de bordo do 707, ainda em preto e branco.

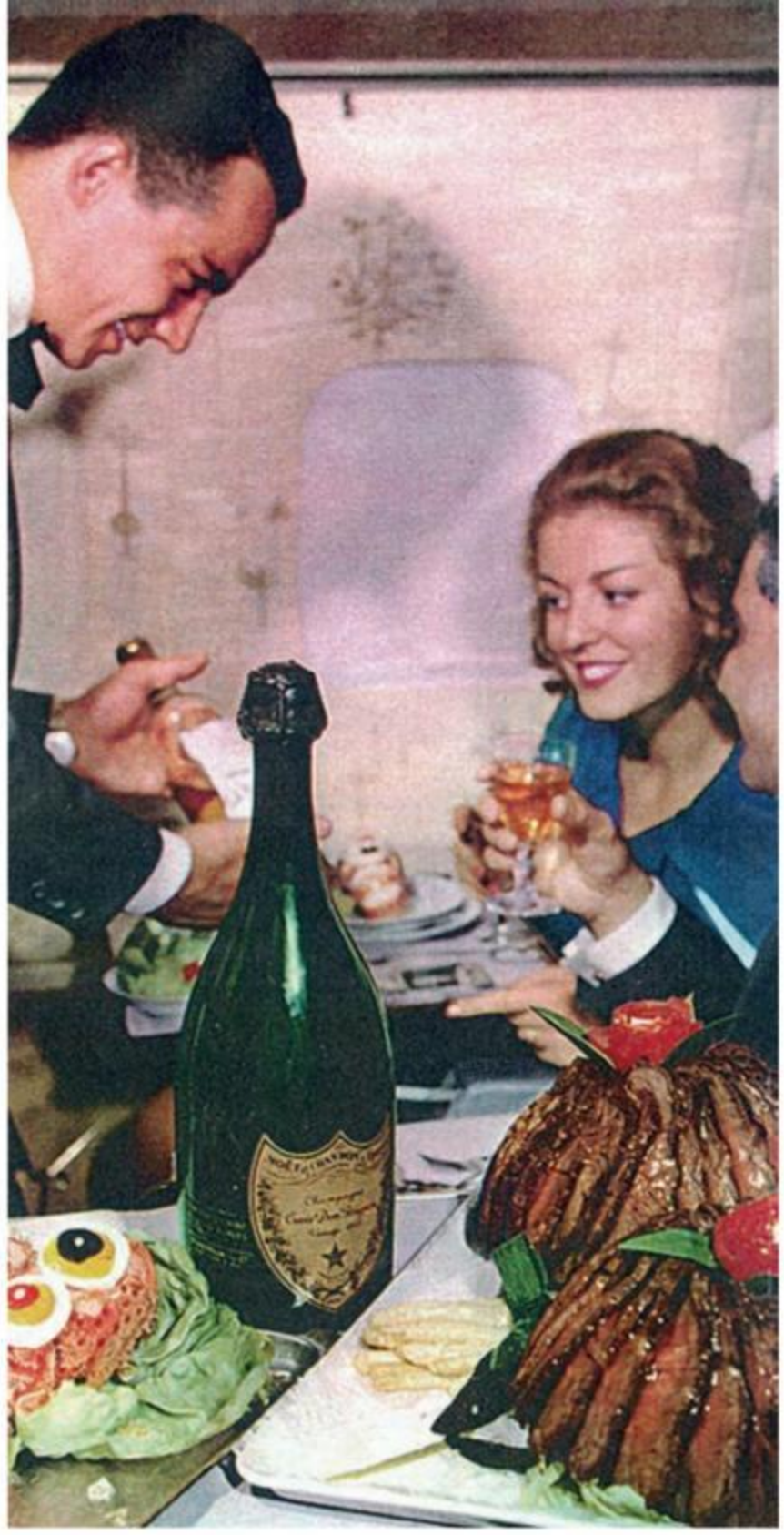
3

Corria o ano de 1966, a *Flap* estava comemorando os primeiros anos e ganhei de presente uma passagem São Paulo-Nova Iorque-São Paulo da Varig, para visitar uma feira de aviação nos Estados Unidos, de seu diretor, Helio Smidt, que mais tarde viria a ser o presidente da empresa.

Naquele tempo não existia ainda o aeroporto de Guarulhos e, em Viracopos, a Varig não operava. O voo que fiz partia de Congonhas, em um Super G Constellation, pousando no Galeão, para ali fazer a conexão com o Boeing 707-441 da Varig, depois de pouco mais de uma hora de voo.

Todo o check-in era feito no aeroporto paulista, não havia sala VIP e o balcão da área internacional deste aeroporto, que hoje é ocu-

Material com direitos autorais



4

5

6

pado pela Gol e Latam, era dividido entre a empresa gaúcha e as internacionais da época, como Pan Am, KLM, Iberia, Air France, etc. Tudo muito acanhado, até a alfândega era feita ali.

Já de posse de meu tíquete, escrito à mão, fui chamado pelo César, gerente do aeroporto, que disse que o sr. Oscar Siebel, vice-presidente da empresa, tinha me dado um upgrade para a primeira classe. Como ainda estava engatinhando na aviação, apesar da *Flap* já ter completado quatro anos de existência, não tinha ideia do tamanho do presente.

Embarcamos no Super G, usado pela Varig para inaugurar os seus serviços para os Estados Unidos em 1956 – era o avião a pistão mais elegante e confortável de sua época, agora relegado a voos domésticos. Todos os passageiros finamente vestidos de paletó e gravata (menos eu), para um voo de quase uma hora de duração, em que foram servidos vários tipos de bebidas, como refrigerantes, uísques e uma bandeja com doces e pequenos sanduíches.

Pousamos no Galeão e fomos transferidos para um terminal muito antigo, sem ar condicionado, num calor infernal, e levados para uma pequena sala, já com ar refrigerado, bem elegante, para esperarmos o chamado para o embarque no PP-VJA, nosso Boeing Rolls-Royce, como a Varig o chamava, pois era impulsionado por quatro RR Conway, autênticos beberrões de querosene, e o primeiro desse tipo recebido pela empresa.

4. Os melhores champanhes acompanhavam as refeições.

5. O PP-VJA preparando-se para voar para o Brasil.

6. Havia um trolley para servir as saladas, embutidos, camarões e outras entradas.

Senti-me deslocado, pois era o único desconhecido no meio de deputados, industriais importantes, todos muito bem vestidos e, eu, um jovem à paisana, atraindo olhares não muito cúmplices.

O garçom me ofereceu um canapé de foie gras (eu não tinha noção do que era aquilo) e, com uma cara de mordomo do Buckingham Palace ao encontrar um plebeu, afastou-se com uma ar de indignação: "o que será que esse garoto está fazendo aqui?", estava refletido no rosto dele.

Nada de ônibus para nos levar até a porta do avião, todos foram a pé mesmo, suando naquele verão tórrido.

Para mim, que até então nunca havia voado em um jato grande, só no Caravelle, bem menor e também pela Varig na classe econômica, com escalas em Miami, Ciudad Trujillo (agora Santo Domingo), Caracas, Port of Spain, Belém Brasília, Rio, São Paulo, tudo era imenso.

Não havia, naquele tempo, classe executiva, só primeira e econômica, chamada na época de "turista". Não tinha os hoje chamados bins, na época, racks, e a bagagem de mão era colocada numa prateleira acima das poltronas, sem proteção nenhuma.

Material com direitos autorais

7

A First Class era imensa, 32 assentos em fileiras 2x2, enquanto que a turística tinha apenas 84, uma piada para os dias de hoje, dispostas em 3x3 também por fileira.

As poltronas não ficavam na posição full flat e, se não fosse pela largura, seriam inferiores às de uma boa business class de hoje. Existia uma área entre elas, para colocar objetos, que era muito larga, o que colaborava para os assentos não serem espaçosos. Não havia também mesinhas para o serviço de bordo como hoje e, sim, eram individuais e acopladas nos braços da poltrona. Mas eram de bom tamanho, permitindo que vários pratos fossem acomodados de uma só vez.

Uma relativamente espaçosa sala de estar, com sofás e mesas, para conversar com os amigos, tomar um drinque ou até jogar cartas, estava à disposição na parte dianteira da cabine.

Tudo perfeito! As comissárias e seus colegas, impecáveis no trajar, penteado, elegantes em seus uniformes, perfeitamente apresentados.

Muitos anos depois e muitas primeiras classes de outras empresas viajadas, penso na lenda de que a Varig tinha o melhor serviço, o que não procede exatamente. Suas refeições

7. Este diploma era oferecido quando se cruzava a linha do Equador.

8. A Varig chegou a servir churrasco a bordo, que era fatiado na hora.

8

Material com direitos autorais

LES GRANDS VINS FINS

UNE SELECTION VARIG

BLANCS

MOSEL — *Bernkasteler Badstube Spaetlese 1969*
Original Abfuellung der Pfarrkirche St. Michae

RHEINGAU — *Rauenthaler Wieshell Cabinet 1969*
Original Abfuellung — Winzerverein Rauenthal

ROSÉ

Tavel 1971
Appellation Tavel Controlee
Mise En Bouteille Au Domaine de Longval

ROUGES

BORDEAUX — *Château Tournefeuille 1966*
Appellation Lalande-de-Pomerol Controlee
Mise En Bouteille Au Château

BOURGOGNE — *Gevrey Chambertin 1966*
Appellation Gevrey Chambertin Controlee
Grand Vin de Côte D'Or

COTE DU RHONE — *Chateauneuf Du Pape 1966*
Appellation Chateauneuf Du Pape Controlee
Mise En Bouteille Au Domaine de Sénéchaux

CHAMPAGNES — *Cuvée Dom Pérignon — Vintage 1964*
Moët & Chandon — Brut Imperiat 1966

FINE CHAMPAGNE — *Courvoisier V. S. O. P.*

PORTO — *Antonio José da Silva 1950*

LIQUEURS — *Drambuie*
Cointreau
Bénédictine D. O. M.
Cherry Marnier
Chartreuse Jaune
Crème de Menthe

MENU
À LA CARTE

HORS-D'OEUVRE
APERITIVOS

Canapés chauds et froids assortis
Canapés variados

Caviar frais malossol sur blinis
Caviar Beluga malossol sobre blinis

Langouste en Belle-vue
Lagosta "Belle vue" ao molho tártaro

Filet de boeuf Wellington froid
Filé recheado à "Wellington"

Dindonneau fumé
Peito de peru defumado

POTAGE / SOPA — *Crème Saint-Germain aux croûtons*
Creme de ervilhas

ENTRÉES / ENTRADAS — *Carré de veau braisé à la Richelieu*
Lombo de vitela assada à "Richelieu"

Suprême de faisan chasseur
Faisão à caçadora

Coeurs d'artichauts Grand-Duc — *Champignons à la Bordelaise*
Coração de alcachofra ao "Grand Duc" — *Cogumelos à Bordeleza*

Riz créole
Arroz "à la Creole"

SALADE / SALADA — *Salade de saison*
Salada da estação

DESSERT / SOBREMESA — *Pâtisserie Française assortie*
Patisseria Francesa sortida

Plateau de fromages — *Bel Paese, Brie, Camembert,*
"Plateau" de queijos — *Edam, Ementhal et Roquefort*

Corbeille de fruits
Frutas variadas

Café du Brésil
Café do Brasil

VARIG JET SERVICE

9

e vinhos não eram melhores do que os da Air France, Swissair, Lufthansa e outras, mas sua grande diferença era nas tripulações, treinadas à perfeição, como quase já não existe mais hoje, que vestiam a camisa da empresa e tinham orgulho de lá voar.

Serviam, antes da decolagem, champanhe em copos de cristal, não de vidro, tão comum hoje em dia, com canapés, de salmão, presunto cru e caviar, artisticamente apresentados.

Chegou a hora da decolagem e, eu, sentado junto à janela, na poltrona 2A, comecei a ficar apreensivo, pois a pista já estava acabando e nada do avião deixar o solo. Creio que nos últimos metros a aeronave saiu do chão e demorou tanto para alcançar a altitude de cruzeiro que passamos baixo, a poucas centenas de metros, sobre o Aeroporto Santos Dumont. O comandante depois, ao visitar os passageiros para uma rápida conversa, coisa rara hoje em dia, nos contou que esse modelo específico de aeronave decolava no limite de peso e que, inclusive, o Santos Dumont era fechado para pousos e decolagens quando ele sobrevoava a região, tentando ganhar altura.

9. O cardápio da época era como de um restaurante de hotel cinco estrelas.

10. Em quase todos os voos eram servidas lagostas.

10

Material com direitos autorais

11

12

11. Veja o tamanho das bandejas, que não eram ainda colocadas atrás dos encostos e, sim, encaixadas uma a uma no braço das poltronas.

12 Já em cores, esta propaganda mostrava o serviço de bordo da primeira classe e, na parte inferior da mesma, uma foto da cama que era montada acima das poltronas, serviço este que foi desativado pouco tempo depois.

13. No fim de cada viagem, o passageiro recebia de brinde um compact disc de 33 RPM com músicas brasileiras.

13

Começou o tão esperado serviço, os comissários trocaram de roupa e agora estavam vestidos com uma espécie de smoking e gravata-borboleta, como um maître de um restaurante seis estrelas. Foram distribuídos os cardápios, muito bem impressos em francês e português, nada de inglês, apesar de ser um voo para os Estados Unidos. Os nécessaires eram de couro, muito sofisticados, e com dois vidros médios de perfume Hermes em cada um (fragrâncias para homens e senhoras distintamente), além de outros apetrechos. Foram oferecidos ainda uma caixinha individual com cinco cigarros Kent, americanos, para cada passageiro, e fósforos com o logotipo da Varig. Infelizmente, era permitido fumar naquela época e o passageiro ao meu lado parecia uma chaminé, me causando um grande desconforto.

Apesar de não apreciar bebidas alcoólicas, fiquei impressionado com o carrinho onde estavam colocadas, pela variedade e a arte dos comissários em preparar coquetéis, os mais variados. Um autêntico bar móvel, classudo e sofisticado.

O serviço de drinques e canapés demorou

Material com direitos autorais

14

15

quase uma hora e, após a fase etílica, começou o de jantar, que durou exatos 180 minutos.

O menu da Varig sugeria três entradas, uma sopa e dois pratos quentes, além de uma sugestão do dia. Seus concorrentes europeus e, incrivelmente, até os norte-americanos ofereciam uma variedade bem maior, porém não tão bem apresentados. No trolley, uma grande lata de caviar Malossol, um dos mais caros, estava colocada em uma concha de prata e era servido à vontade sobre as pequenas panquecas de trigo sarraceno, os blinis.

Uma garrafa de vodca russa repousava dentro de um bloco de gelo maciço, com rosas incrustadas e minilâmpadas acesas. Cafona, mas ao mesmo tempo algo delicado.

Medalhões de lagosta eram apresentados como uma escada, sobre sua casca, com diversos acompanhamentos, como barquetes variados, fora o peito de peru defumado, servido frio em finas fatias, e diferentes molhos e a tradicional cascata de camarões. A seguir vieram os pratos quentes, antecedidos por um creme de ervilhas com croutons. Na seleção, um lombo de vitela à la Richelieu, servido com molho de vinhos Madeira e Porto, conhaque, caldo de car-

14. Fotos dos pratos sendo preparados na cozinha cinco estrelas da própria Varig.

15. Este folheto foi produzido logo após a introdução do primeiro 707 (Rolls-Royce) na rota de Nova Iorque. Pode-se observar que a primeira classe ocupava mais da metade do avião.

Material com direitos autorais

16

16. Era impressionante a seleção de bebidas, tudo do bom e do melhor.

ne e creme de leite, cozido com ervas. A outra opção era supremo de faisão à caçadora. Como acompanhamento, arroz, pedaços de fundo de alcachofras, champignons à Bordelaise e uma salada. De sobremesa, tortas, queijos variados e uma cesta de frutas, cesta de palha mesmo, enorme. Tudo servido em pratos de porcelana japonesa Noritake e talheres de prata, muito apreciados pelos colecionadores de suvenires, o que deve ter dado um prejuízo enorme à Varig.

Os vinhos eram de primeira qualidade e os comissários entendiam bastante, pois fizeram um curso sobre o assunto e sabiam o que oferecer e discutir com os passageiros enófilos suas qualidades e adequações.

Como nos navios, quando passamos a linha do Equador, todos receberam um diploma, que nos tornou membros honorários da Confraria do Ar.

Dormir naquelas poltronas antiquadas não era muito fácil e me acordaram para o café da manhã, que, curiosamente, não estava no menu. Fui ao toalete e a comissária me ofereceu um barbeador elétrico, hoje proibido por questões sanitárias.

O breakfast não era espetacular, mas muito saboroso, especialmente o prato de frios e queijos, que junto com os pães quentinhos e a omelete fechavam a refeição com chave de ouro. Café, chás e sucos também estavam disponíveis.

Um dos comissários me presenteou com uma foto e um cardápio de outra atração culinária da empresa, nada menos do que um suculento churrasco, com farofa de ovos, arroz à carreteiro, além de camarões grelhados na casca, tudo fatiado a bordo, na melhor tradição gaúcha.

Brindes no fim da viagem: um disco de 33 1/3 rotações com músicas brasileiras, que guardo até hoje, e uma caixa de chocolates.

Um tempo que não volta mais! ■

Avaliação: as notas vão de 0 a 10

Reservas: nota 8
Foi feita na loja da Varig em São Paulo de uma forma muito lenta.

Embarque: nota 8
Muito bom em São Paulo; meio caótico no Rio.

Assentos: nota 7
As poltronas não viravam uma cama e muitas tinham partes desniveladas, bem desconfortáveis, não dava para ter um sono perfeito.

Entretenimento: nota 4
Naquela época, nada de cinema ou monitores, apenas leitura de bordo e revistas nacionais (incluindo palavras cruzadas) e internacionais, enquanto outras concorrentes tinham mais opções como gamão, dominó, banco imobiliário, quebra-cabeças, etc.

Serviço dos comissários: nota 10
O padrão que tornou a Varig conhecida como um dos melhores serviços do mundo. Todos bi ou trilíngues, com uma classe e categoria que poucas companhias conseguiram alcançar, uma marca registrada.

Refeições: nota 10
Todas saborosas, com ingredientes de primeira qualidade e apresentação de restaurante cinco estrelas. Caviar, lagosta, foie gras e outras delícias à vontade, com as melhores louças e cutelaria.

Bebidas: nota 10
Vinhos e destilados de altíssima qualidade, o que tinha de melhor no mercado.

Desembarque: nota 10
Funcionou perfeitamente!

Nécessaire: nota 10
Todo em couro, com dois vidros de perfume Hermes, sendo diferente para homens e mulheres, além de meias, kit costura e enxaguante bucal. Não tinha escova e nem pasta de dente, pois estavam colocadas no toalete. Perfeito!

Pontualidade: nota 10
Nenhum minuto de atraso, tanto na saída quanto na chegada.

Nota final: 8,7

Comentário final: a Varig, nessa época, tinha fama de ser a melhor companhia aérea internacional do mundo e, exageros e nacionalismo à parte, era boa mesmo, mas seus concorrentes também o eram, então não merece esse ufanismo.
Algumas companhias, tanto europeias quanto americanas, tinham sim ótimo serviço, até com superioridade. Mas se aliarmos alimentação e serviço, aí a Varig se sobressai, pela simpatia e dedicação dos funcionários para com os passageiros.
Infelizmente, são tempos que não voltam mais e que os mais velhos, como eu, não se cansam de recordar com saudade e tristeza imensa.

Material com direitos autorais