

Condensações de artigos de interesse permanente

Copyright © 1967 da Editora Ypiranga S. A.



“Aqui fala o comandante... Preparem-se para um pouso de emergência.” A história heróica de um piloto comercial e sua determinação de salvar as vidas de seus passageiros

Dez Minutos Para Viver

WARREN R. YOUNG

POUCAS PESSOAS recebem aviso quando lhes restam 10 minutos de vida. E pouquíssimas podem escolher a maneira de passar êsses 10 minutos. Mas, segundos antes das 4h 19m da tarde de 4 de dezembro de 1965, o Comandante Charles J. White, no comando do Vôo 853 da Eastern Airlines, teve um aviso tão claro quanto possível de que a morte estava próxima para êle; para quatro outros tripulantes e os 49 passageiros de seu Constellation azul e branco de quatro hélices.

Sobrevoando uma área de matas

uns 80 quilômetros ao norte da cidade de Nova York, o Comandante White ouviu o co-piloto gritar, viu um jato vermelho e branco da Trans World Airlines vindo na direção do seu avião e sentiu um solavanco estranhamente suave. Êle não soube a extensão total da ameaça—nem, até ao fim do vôo, chegaria a saber os pormenores exatos dos danos sofridos por seu avião. (Grande parte do leme do estabilizador tríplice fôra arrancada pela ponta da asa do jato.) A princípio o Comandante White soube apenas que seu avião avariado

se inclinava para a esquerda e para baixo, numa descida de ponta. E foi descobrindo, ao tentar recuperar o comando do avião, que não dispunha de planos de comando—as seções móveis das asas e da cauda—para sair do mergulho.

Nas melhores circunstâncias, a voz do piloto chega pelos alto-falantes à cabina dos passageiros um tanto abafada, vagamente impessoal. Mas qualquer nota de medo transparece. Mesmo quando suas emoções beiravam o pânico, os passageiros ficaram maravilhados com a calma absoluta da voz que ouviram: “Aqui fala o comandante. Tivemos uma colisão em vôo. Favor amarrar os cintos de segurança.”

E em seguida: “Perdemos o controle do avião. Preparem-se o melhor que puderem para um pouso de emergência. Não me ouvirão mais falar. Vou estar ocupado aqui.”

Blips Convergentes

DECOLANDO de Bóston, Massachusetts, 40 minutos antes, o vôo começara como qualquer viagem de rotina—um percurso de vaivém de 300 quilômetros numa tarde de sábado para Newark, Estado de Nova Jersey, com o tempo maravilhosamente claro, tráfego com densidade normal, plano de vôo tão comum que foi ativado pelo apertar de um único botão num computador do Centro de Controle de Tráfego Aéreo. O plano mandava o Comandante White voar para sudoeste (na direção do sol), a 3 000 metros de al-

titude, até ao farol de navegação de Carmel, na parte sul de Salem, depois virar ligeiramente para a esquerda para aproximar-se do padrão de pouso de Newark.

Havia um grupo representativo de viajantes a bordo da nave, preocupados com interesses corriqueiros, embora os mais diversos. No meio do avião, do lado esquerdo, o Padre Patrick Healy, sacerdote católico em licença após sete anos no Japão, palestrava com a Tenente Marilyn Schreiber, enfermeira da Marinha Americana. Do outro lado do corredor, uma jovem negra embalava o filhinho de um ano, que brincava alegremente de esconder com o passageiro da cadeira de trás, um diretor de vendas chamado James Beardsell. Mas Beardsell, que fôra piloto de B-24 na Segunda Guerra Mundial, preocupava-se secretamente pelo fato de o avião estar voando logo acima de uma camada de nuvens. Êle escapara por pouco de uma colisão quando pilotava o seu avião no meio de nuvens.

Um casal môço mais para a frente beijava-se, indiferente à extravagância de um universitário da fileira da frente, que usava um brinco de ouro na orelha. Como a própria viagem, o brinco de Bert Pietranski fazia parte do trote de um grêmio estudantil. Seu companheiro, Jeff Klein, tinha o pulso direito algemado a uma pasta. Os rapazes faziam de conta que estavam representando papéis de um filme de espionagem, e sua viagem de surpresa—iniciada com

À direita: A colisão aérea, segundo a concepção do artista, baseado no relatório da Junta de Aeronáutica Civil



Com. Charles J. White

JF

passagem só de ida, uma câmara fotográfica carregada e nenhum dinheiro—visava pôr à prova sua inventiva e imperturbabilidade.

Espalhados pelo avião havia dúzia e meia de cientistas, engenheiros e dirigentes de emprêsas, uma senhora que ia visitar a mãe doente, dois operários de construção, um joalheiro atacadista, um vendedor de camisas, a mulher do dono de uma casa de perucas e um vendedor de perucas. Entre uns 12 militares a bordo, havia dois homens da Guarda Costeira, um aviador naval e alguns recrutas do Exército.

Quinze quilômetros antes do farol de Carmel as duas aeromoças tinham acabado de recolher as passagens, e, na segunda fileira, a economista Aleta Styers pensava se estaria na hora de fazer as unhas para ir ao balé aquela noite. Nesse momento o Vôo a Jato 42 da Trans World Airlines descia para o Aeroporto Kennedy de Nova York a 650 km/h e também rumando para sua volta por cima do farol de Carmel, um posto de sinalização automática não guarnecido.

Cem quilômetros adiante, no Centro de Contrôles de Tráfego da Rota Aérea de Nova York, em Islip, Long Island, Dave Richardson e Mel Sussman, controladores de rádio e radar, estavam inclinados sobre suas telas de radar examinando as baixas altitudes do Setor 8, a área ao norte do farol de Carmel. Acompanhando atentamente na tela os blips que mostravam as localizações dos aviões, Ri-

chardson concentrava-se no Vôo 853 da Eastern, seguindo-o e dirigindo o seu padrão de tráfego. Uma chamada telefônica do Centro de Bóston havia transferido o contróle de terra dêsse vôo para êle, e êle confirmou a altitude do avião pelo rádio.

Então Sussman perguntou:

—Dave, êsse Eastern está a 10 000 pés?

—Certo, Mel. Dez mil—respondeu Richardson.

—Muito bem—disse Sussman, que estava conduzindo o tráfego do jato da TWA.—Vou mandar o meu subir para 11 000.

Na tela os dois blips do radar nesse momento estavam convergindo. Os controladores viram isso, mas não ligaram. Afinal, os dois aviões deviam estar separados verticalmente 300 metros. Por isso não avisaram nenhum dos aviões a respeito do outro. Não eram obrigados a fazer isso; a despeito de anos de pesquisa, os controladores do tráfego aéreo não têm instrumentos de vigilância automática que lhes dêem a altitude real de um avião.

Ilusão de Óptica

“Cuidado!”

Do assento da direita da cabina do Eastern, o co-piloto Roger Holt foi o primeiro a ver o jato da TWA e gritou. Como num único movimento, êle e o Comandante White, ambos certos de estarem numa rota de colisão, puxaram para trás as alavancas de comando. Quase ao mesmo tempo os pilotos do jato avistaram

o Constellation acionado a hélices. Eles também puxaram para trás suas alavancas para iniciar uma urgente curva ascendente à direita. Conster-nados, os pilotos do jato viram que o avião da Eastern subia mais depressa e que sua manobra não os safaria. Assim, no último momento, inver-teram a ação, tentando mergulhar por baixo ou por trás dêle.

Os dois aviões estavam mesmo numa rota de colisão? Ambas as tripulações tiveram certeza disso, assim como os poucos passageiros de cada avião que avistaram o outro. Mas o relatório oficial sôbre a “causa provável”, emitido pela Junta de Aeronáutica Civil dos Estados Unidos depois de um inquérito exaustivo, atribui a culpa principal a uma ilusão de óptica. As nuvens côm de algodão, aparentemente planas e lisas, encimadas aqui e ali por pináculos em forma de couve-flor, na verdade estavam inclinadas de norte para sul. O resultado era um falso horizonte que pode ter iludido os pilotos, fazendo-os crer que se encontravam no mesmo plano. Os dois aviões haviam estado escondidos um do outro por um tufo de nuvens pouco antes de se verem. E quando se vi-ram estavam tão próximos que não houve tempo para verificar altitudes. Se ambas as tripulações—ou uma delas—não tivessem visto o outro avião, parece certo que as duas aeronaves teriam passado uma pela outra sem perigo.

O motor esquerdo externo do jato bateu na barriga do avião da

Eastern, e sua asa esquerda cortou a cauda de três estabilizadores do Constellation, arrancando tôda a parte da direita à exceção de um espeque em forma de adaga e estraçalhando o leme central e o profundor da esquerda. Um pedaço de sete metros e meio da asa do jato caiu; mas, após uma horripilante manobra de recuperação, a aeronave da TWA pôde voar a salvo até ao Aeroporto Kennedy—uma impressionante demonstração de perícia do piloto e da resistência do Boeing 707.

No centro de contrôle do tráfego aéreo, os operadores de radar nada notaram de extraordinário na fusão dos blips. Mas logo que os pilotos da TWA puderam, eles deram a notícia pelo rádio. Mel Sussman afastou a cadeira para trás, levantou-se de um salto e disse: “Meu Deus! Esse TWA sofreu uma colisão em vôo! Dave, você está conduzindo o seu Eastern? Ele está bem?”

“Eastern 853. Centro de Nova York. Pode-me ouvir?”, chamou Dave Richardson, imediatamente. Não obtendo resposta, êle soube que havia dificuldades.

Dentro do Constellation os passageiros sentiram apenas uma ligeira sacudida—“como numa bolsa de ar”. Para a maioria, o abalo parecera muito suave para fazê-los desconfiarem da gravidade da situação. O jovem Bert Pietranski estava erguendo a câmara para tirar uma foto das nuvens para mostrar aos amigos do grêmio, quando o jato surgiu no meio da cena.

—Fomos atingidos!—exclamou êle após o impacto.

—Tem certeza?—indagou Aleta Styers do outro lado da cabina.

—Êle só está brincando com a gente—garantiu-lhe Jeff Klein.

Mas o Padre Healy pensou que tinham batido num avião pequeno e murmurou para a Tenente Schreiber:

—Oh, aquêle outro avião vai cair!

Mas era o avião da Eastern que estava seriamente danificado. Restavam-lhe menos de 10 minutos de vôo.

“Apenas um Pilôto Típico”

SUBINDO já num ângulo máximo durante a tentativa para evitar a colisão, e atirado ainda mais para o alto pelo choque, o Constellation subiu num ângulo de vôo absolutamente impossível. Por uns breves segundos êle continuou subindo. Depois veio o inevitável: estolou e entrou em mergulho. Instintivamente o Comandante White cortou tôda a fôrça.

“Pressão e quantidade! Pressão e quantidade!” Êste alerta foi dado pelo terceiro homem da cabina de comando—o mecânico de vôo Emile Greenway, sentado em frente ao seu painel de manômetros e mostradores atrás dos pilotos. Emile vira quatro luzes vermelhas de alarma se acenderem: a pressão hidráulica do avião caíra. E os mostradores que indicam a quantidade de fluido hidráulico giravam em direção ao VAZIO.

O Comandante White puxou as alavancas para cortar a ligação de refôrço hidráulico entre as alavancas de comando e os planos de comando nas asas e na cauda, agora inútil. Normalmente essa ação dá uma conexão mecânica direta: os pilotos, exercendo muita pressão, podem movimentar os planos de comando manualmente. White e o co-pilôto Holt deviam ter readquirido contrôle das seções móveis de que tão desesperadamente precisavam para arrancar o avião do mergulho, mas novamente—talvez porque os cabos de conexão se haviam partido—as seções não reagiram.

Mesmo tendo o Comandante White aberto os manetes de gasolina, o castigado avião adquiria cada vez mais velocidade na queda. A agulha do indicador de velocidade do ar ultrapassara as duas linhas vermelhas que marcam os limites de velocidade normal e de emergência. Como grande parte da cauda desaparecera, o avião estava bem mais pesado na parte dianteira, agravando a inclinação da picada. E como a parte direita da cauda estava mais dilacerada, o avião também virava inexoravelmente para a esquerda. Por qualquer lógica comum, era um avião condenado, cheio de pessoas condenadas.

As providências que um homem toma para enfrentar uma emergência dessas não nascem no momento. Elas brotam, seja para o que fôr, de padrões de pensamento, educação e instinto moral que foram implanta-

dos na pessoa no decorrer de toda a vida anterior. Quem era Charles J. White, o piloto que agora enfrentava sua prova suprema?

Ele nasceu e foi criado em Brooklyn, filho de um detective da polícia de Nova York e de uma mãe jovial e carinhosa. Quando menino construiu modelos de aviões, entrou para uma banda de tambores e cornetas e trabalhou depois das aulas como entregador de armazém. Aos 19 anos tornou-se um dos comandantes mais moços de B-24 da Força Aérea dos Estados Unidos, e foi condecorado na Segunda Guerra Mundial por missões de bombardeio sobre a Alemanha. Em 1948, atraído pelo senso do dever, retornou ao serviço ativo para ajudar na Ponte Aérea de Berlim. Diplomou-se afinal na universidade (após frequentar cursos noturnos enquanto voava para a Eastern). O Comandante White tinha então 42 anos, era casado e dedicado pai de uma filha e dois filhos.

Tinha um sorriso fácil, orelhas que a família dizia pareciam um táxi dobrando uma esquina com as portas abertas, e o andar confiante e gíngado de comandante de navio. "Apenas um piloto típico", era como seus vizinhos o consideravam—talvez um tiquinho acima da média em pilotagem. Mas durante toda a sua carreira os instrutores de vôo e os pilotos controladores achavam que White tinha uma mescla de "vivacidade tranqüila" e ânsia de "continuar a procurar a perfeição" que

lhe dava um bom "tato da máquina".

Ele precisava de tudo isso naquele momento. Deviam ter-se passado 20 segundos desde a colisão (e eles bateriam no chão em menos de outros 20 se continuassem no mergulho) quando o co-piloto sugeriu: "E que tal dar-lhe fôrça?"

Não havia tempo para pensar. O Comandante White respondeu: "Por que não?", e sua mão já tomava a decisão, empurrando os quatro manetes de gasolina para diante. A ação *aumentaria* a velocidade do mergulho, mas o Comandante White sabia que, normalmente, o aumento da potência do motor tende a levantar o nariz de um avião. A essa hora eles já tinham mergulhado para além da parte inferior da camada de nuvens. O cinzento do precoce crepúsculo de inverno já enchia o último quilômetro e meio de ar que os separava dos morros pontilhados de árvores lá embaixo.

Lentamente, estremecendo, o nariz levantou-se. O mergulho foi detido a 900 metros do solo. O avião entrou numa segunda subida abrupta.

Mão Firme

UM PUBLICITÁRIO trabalhava no quintal de sua casa, a uns três quilômetros da torre de Carmel, quando ouviu o terrível ruído da colisão. Olhou para cima. Estupefato, viu o avião "com as hélices quase na horizontal, logo abaixo das nuvens". Correu para tirar a esposa e o filho de dentro da casa, convencido de

que o avião ia despencar-se sôbre ela “como uma pedra”.

Mas o Comandante White estava aprendendo depressa a exercer algum contrôle sôbre o que restava de sua aeronave, usando o único recurso de que dispunha—os manetes de gasolina. Errando e acertando, descobriu a posição relativa dos manetes que dava fôrça suficiente para impedir o nariz de entrar em mergulho... e êles estavam baixos demais para saírem dêle outra vez—mas não o suficiente para entrarem em outra chandele.

Mas o avião estava agora circulando regular e inútilmente para a esquerda. Por isso o Comandante White usou outro requinte de suas manipulações com os manetes. Traçando o alinhamento dos quatro manetes de gasolina sob sua mão direita para fazer as hélices da asa esquerda girarem mais depressa do que as da direita, e estabelecendo o máximo contraste de velocidade entre as duas hélices mais afastadas do centro, êle podia levantar a asa esquerda levando-a quase à posição horizontal. Essa ação teve o efeito de tirar um pouco o avião da curva que fazia para a esquerda.

Enquanto lutava com o avião, o Comandante White conseguira arranjar tempo para dar seu aviso em palavras bem calculadas aos 49 passageiros. Perto do fundo uma senhora involuntariamente soltou um gritinho. Uma voz masculina disse-lhe àasperamente: “Cale-se, môça!” E ela obedeceu. Nem mais um grito

de alarma se ouviu durante tôda a descida.

Cada passageiro começava a perceber que a vida podia acabar dali a pouco. A principal reação foi uma estranha mistura de tristonha contemplação, preparativos práticos e atos absurdos. Um dos jovens recrutas do Exército repetia continuamente: “Não devíamos estar já em Newark?” Os dois universitários desvencilharam-se de sua extravagante indumentária. Bert Pietranski tirou o brinco e colocou-o no paletó na prateleira. Depois ajudou Jeff Klein a arrancar a alça da pasta, deixando a algema já sem graça pendente do pulso.

O Padre Healy afastou a idéia de ficar em pé na passagem para dar a bênção e a absolvição final a todos no avião, porque não quis provocar pânico. Em vez disso, silenciosamente, de sua poltrona, deu uma absolvição geral. Vizinhos de lugares aqui e ali ajudavam-se uns aos outros a ficarem calmos, e concluíram que só havia duas coisas a fazer: ler as instruções de emergência e rezar.

“Pór Favor, Fique Atento a Nós”

DOIS MINUTOS e meio se haviam passado. Na nacela o mecânico de vôo Greenway, de 27 anos, que ainda 10 meses atrás chorara a morte de uma comissária que êle namorava e cujo avião caíra misteriosamente, começou a executar um plano particular para o caso de desastre. Havia muito resolvido, em uma situação assim, mandar para terra a maior

quantidade possível de informações.

“Mayday! Mayday! Mayday!”,* gritou êle pelo rádio para o controle de tráfego aéreo. “Aqui fala Eastern 853. Tivemos uma colisão em vôo e . . . estamos em apuros . . .” O controlador Dave Richardson, que estivera tentando em vão obter uma resposta do avião da Eastern, ouviu-o.

Greenway falou depressa, e era evidente a alta tensão em sua voz. “Perdemos o controle. Estamos mergulhando. Subindo agora. Agora descendo. Estamos a . . . 2 100 metros.”

O controlador Richardson pediu a tôdas as outras aeronaves para ficarem atentas, mas em silêncio, na radiofrequência usada pelo Eastern 853. Depois assegurou à tripulação do Eastern que podia ver o avião no radar e manteria livres tôdas as altitudes abaixo de 3 000 metros.

Às 4h 24m da tarde, cinco minutos e poucos segundos após a colisão, Greenway estava de volta ao rádio. Desta vez soava mais calmo. O sucesso do Comandante White com os manetes convencera Emile de que talvez êle fôsse capaz de voar aos trancos até a um aeroporto. Vendo isso, êle pediu rotas pela bússola para o Aeroporto Kennedy, o de pistas mais extensas na região. Imediatamente o controlador do tráfego aéreo especificou a leitura que êle devia adotar. Mas aí a voz mais firme do Comandante White interrompeu para vetar a esperança.

* Pedido de socorro radiotelefônico internacional (do francês *m'aidez*, ajudai-me).

O mal era que o avião, embora estivesse mais ou menos nivelado, perdia altura constantemente. O arranjo dos manetes necessário para evitar o desastre imediato dava-lhe apenas cêrca de metade da potência normal de cruzeiro. Alcançar qualquer aeroporto grande estava fora de cogitações.

—Faremos o que pudermos—disse o Comandante White.—Por favor, fique atento a nós e veja onde vamos parar.

Um Campo Vazio

UM OLHAR ao terreno acidentado salpicado de árvores lá embaixo mostrou ao Comandante White que êle dispunha apenas de três alternativas: seguir em frente, onde um morro íngreme coberto por uma floresta obstruía o caminho; desviar para a direita e pousar em um lago; ou virar para a esquerda e continuar procurando alguns segundos mais.

—Não me agrada muito o lago—disse o co-pilôto.—Não creio que muitos saíssem vivos. O morro escarpado também era lugar arriscado para se bater. Mas aí White lobrigou mais à esquerda o que lhe pareceu ser um pasto vazio ao lado de uma colina chamada Montanha Hunts.

A pergunta de White ao co-pilôto foi apenas uma forma de gentileza:

—Que tal aquêle campo?

—Vamos a êle—concordou Roger Holt, enquanto o comandante apontava o avião irrevogavelmente na direção da clareira coberta de capim.

Escurecia. Quando o avião quase

roçava nos morros e casas que havia antes do campo, o Comandante White viu que a lombada irregular do campo de quatro hectares estava longe de ser o lugar ideal para pousar de barriga um frágil avião comercial construído para descer em pistas lisas e suaves. Mas tinha de ser. Falou pela última vez aos passageiros. "Segurem-se. Vamos pousar."

"Ninguém Vai Sair Vivo"

NO AR, atrás do Constellation, um instrutor de pilotagem e seu aluno em um avião pequeno vinham acompanhando o avião comercial avariado havia um minuto e meio. Viram a cintilante luz vermelha contra colisões apagar no último momento: Greenway, o mecânico de vôo, cortara a energia elétrica.

O campo estava desimpedido de animais, mas havia três meninos lá. O mais velho, Danny Williamson, gritou para seu irmão e o amigo dêles para pularem por cima de um muro que beirava o campo. Não havia tempo para correr para mais longe, e esconderam-se ali quando o grande avião desceu diretamente sôbre êles.

Em frente do campo havia duas casas e um grande paiol com um silo de concreto. A fim de utilizar o campo todo para o pouso, o Comandante White teve de baixar o avião quase até à altura dos telhados e passar entre os prédios. No estábulo havia 20 cavalos de montaria, duas amazonas, um cavaleiro e Geoffrey von Kühn, de 14 anos. Geoffrey, que trabalhava como cavalição de-

pois da escola e, por uma estranha coincidência, era filho de bons amigos de Aleta Styers, estava dando de comer a uma nervosa potranca alazã quando os motores do avião rugiram por cima dêles como se estivessem atravessando o telhado. A potranca fêz-lhe um corte numa perna com um coice que o pegou de raspão, e Geoffrey correu para fora pela porta dos fundos.

Para que a queda lembrasse de algum modo uma aterrissagem, o Comandante White tinha de fazer o avião realizar uma última manobra, a mais crítica de tôdas. Êle pôde ver, ao aproximar-se na obscuridade, que devido ao aclive do morro iriam bater primeiro com o nariz no solo se não fizessem alguma coisa para evitá-lo. Todo o treinamento de um pilôto ensina que ao pousar normalmente êle deve puxar para trás a alavanca de comando e cortar a fôrça, de modo que o avião assente suavemente na terra. Mas, sem comandos, White teria de restabelecer a fôrça para levantar o nariz. Se o fizesse um segundo ou dois cedo demais, o avião cabraria, perdendo inteiramente o campo, depois entraria em perda e cairia num monte flamejante. Se o fizesse um segundo demasiado tarde, o nariz não se ergueria a tempo e o avião bateria no chão com mais fôrça.

O co-pilôto Holt viu a necessidade também e estendeu a mão para empurrar os manetes. Mas a mão do comandante, já no lugar, tinha escolhido o momento. White acelerou

todos os motores ao máximo no instante exato para soerguer o nariz antes do impacto.

“Só aquela manobra final, sentindo quando devia dar a fôrça”, diz Gary Holt, irmão de Roger e éle próprio piloto de Constellation, “deve ser considerada uma das mais magníficas proezas da história da aviação.”

Então, enquanto a barriga do avião deslizava sôbre o capim na extremidade inferior do campo, a asa esquerda despedaçou-se contra uma árvore de pouco mais de um metro de altura. A asa desprende-se completamente pela raiz. O resto do avião bateu contra a rampa de uma ravina, saltou no ar e deslizou ruidosamente morro acima. No momento do impacto, houve uma explosão e uma imensa labareda amarela ergueu-se a 30 metros de altura. Nove minutos e meio haviam decorrido desde a colisão no ar.

Enquanto o avião partido deslizava ladeira acima, pedaços enormes iam-se desprendendo e saltando pelo campo afora. Os quatro motores se soltaram e ficaram saltando atrás do avião. O que restava da cauda caiu. O tóco pontudo, onde antes estivera a asa esquerda, cravou-se no chão, catapultando o casco deslizante do avião para a esquerda. Sob a tensão dessa alavanca, a fuselagem rompeu-se como uma casca de ôvo em três partes. Quando afinal parou, mais de 200 metros morro acima (e a cêrca de 45 metros dos três meninos), ficou completamente dobrado,

as extremidades da frente e de trás viradas para o mesmo lado, para o fundo da encosta, na direção noroeste.

As chamas estavam mais baixas agora, mas eram alimentadas pelo combustível que corria sob a carcaça de metal espatifada. Da ponta do campo, o Dr. Jere Lord, eminente cirurgião que acorrera de sua casa com um pequeno extintor de incêndio e um balde de água—não para o avião, mas para a eventualidade de a casa de seu vizinho pegar fogo—contemplou com sua espôsa a pira flamejante.

—Você quer que eu volte para pegar sua maleta?—perguntou-lhe ela.

—Não é preciso—respondeu o Dr. Lord.—Ninguém vai sair vivo daquilo.

“Eu Acordarei”

QUANDO O jovem Danny Williamson espiou por cima do muro para as fogueiras e as “montanhas de fumaça”, viu o pai vir correndo da casa, pular por cima do muro e ir direto para uma das aberturas da fuselagem em chamas. William Williamson é tenente do Corpo de Bombeiros da cidade de Nova York. Agachando-se para evitar as chamas maiores, começou a puxar gente de dentro do avião.

Um minuto depois juntaram-se a êle o capataz de leiteria Nicholas Montana, bombeiro voluntário, e um policial do Estado de Nova York. Êles foram a vanguarda de

várias centenas de bombeiros, motoristas de ambulância e policiais daquela região que convergiam dali a pouco para o local. Mas, salvo uns poucos, que acorreram primeiro, a maioria chegou tarde demais para ajudar a evacuar o avião. Os passageiros dependeram principalmente de si mesmos para escapar. Seus ferimentos até essa altura variavam de quase nada até aos mais graves que se pudesse imaginar, mas a maioria poderia ainda morrer nos próximos segundos, cercados por vapores espessos e múltiplos focos de incêndio.

O que salvou muitos deles foi a ajuda que cada passageiro prestou aos outros. Bert Pietranski foi um dos primeiros a mergulhar para fora por um buraco aberto no flanco do avião; caiu no chão rolando e rindo. Primeiro êle pensou: "Em um minuto eu acordarei e estarei em outro lugar qualquer." Depois ajudou a arrastar os feridos para longe do avião.

Do estábulo, o jovem Geoffrey von Kühn correu para o local do desastre com uma braçada de mantas dos cavalos para cobrir os feridos. Viu um homem dentro do avião guiar uma mulher até a uma abertura e, quando Geoffrey a levou, desaparecer lá dentro de novo. Os dois jovens membros da Guarda Costeira abriram uma janela de emergência e pularam fora, praticamente sem um arranhão, e depois ficaram correndo de um lado para o outro, ajudando outros a escapar.

Mas o fator casual que talvez te-

nha salvado maior número foi o fato de o avião ter-se aberto completamente. Os passageiros puderam saltar por essas fendas bem mais depressa do que o teriam feito pelas portas e janelas. O bombeiro Williamson disse: "Se o avião não se tivesse rompido, duvido que mais de 15 pessoas saíssem vivas."

No momento do impacto, a Tenente Schreiber deu-se conta de que o padre da poltrona ao lado dela simplesmente desaparecera. Dirigiu-se cambaleando até a uma abertura nos fundos, saiu do avião e caiu. Como enfermeira, sentia que devia ajudar os feridos; mas viu que não podia andar mais. Tinha o calcanhar direito quebrado.

O Padre Healy com o choque fôra arremessado de sua poltrona e perdera os sentidos. Voltou a si, esparado no corredor. A única coisa que pôde ver foi um buraco no piso pouco adiante d'êle. Saiu de gatinhas por êle e encontrou-se salvo do lado de fora, onde pôde andar de um lado para outro confortando os feridos graves.

Como Everett Astroff saiu do avião talvez nunca se saiba, se bem que talvez tenha sido o primeiro a ser arrastado para fora pelo bombeiro Williamson. Astroff, o vendedor de camisas, praticamente nada soube até janeiro do ano seguinte, pois ficou em quase permanente estado de coma durante cinco semanas, depois do que despertou feliz e foi reunir-se à família.

A aeromoça Kathy DePue tentou

insistentemente caminhar pelo corredor para ajudar uma passageira a sair, mas seus esforços pareciam estar-se transformando num filme em câmara lenta.

Gritando por socorro, transferiu a missão de auxiliar a mulher para alguns homens e saiu tropeçando para o morro lá fora, onde um dos soldados a carregou para lugar seguro. Tinha esmagado um disco da espinha, que teria de ser retirado. Agora tem a espinha soldada nesse lugar.

A outra comissária, Patricia Skarada, acabara de pular da extremidade partida da fuselagem quando ouviu a jovem mãe gemer e viu-a ainda no meio dos destroços. Pat tomou-lhe o bebê dos braços e conduziu a mãe para fora do avião. Depois voltou às pressas para ajudar outros passageiros. Mais tarde, viu Kathy DePue deitada no solo onde o soldado a colocara. Pat inclinou-se para examinar os ferimentos de Kathy e então descobriu que *ela* própria não podia endireitar-se. Não podia porque tinha cinco ossos quebrados nas costas.

Todos menos um dos jovens soldados que estavam a bordo conseguiram abrir caminho para fora, um tanto queimados, mas vivos. O soldado Dennis Flucker, o único negro entre os recrutas, ficou entalado. Seus colegas tentaram ajudá-lo e desprender a fivela enguiçada do cinto de segurança, mas sem resultado. Por fim tiveram de escapar do calor das labaredas.

Choque e Socorro

NESSA altura o morro estava quase transbordando com os feridos deitados em mantas de cavalos ou em casacos, os aturdidos, que vagueavam simplesmente daqui para lá e de lá para cá, e os moradores locais que tinham vindo ajudar. No instante em que o Dr. Lord compreendeu que havia sobreviventes, mandara a espôsa buscar sua maleta preta. Nesse momento êle estava em ação no estábulo, onde instalou um centro de curativos. Muitos dos passageiros, inclusive os dois operários de construção, cujas calças foram consumidas pelo fogo, conseguiram chegar até ao estábulo. Foram solicitados lençóis limpos e cobertores para fazer ataduras, e até esparadrapos para tornozelos de cavalos foram usados como envoltórios externos.

Daí a pouco dezenas de ambulâncias, inclusive um helicóptero, chegaram para transportar os passageiros para hospitais das localidades vizinhas. No morro, a espôsa de um publicitário, enfermeira diplomada, insistiu para *não* darem a James Beardsell uma injeção de morfina porque, conforme ela disse: "Acho que o pulmão dêle pode estar perfurado e morfina atrapalharia o diagnóstico." Ela estava certa. Êle de fato tinha um pulmão perfurado, nove costelas quebradas, uma clavícula partida e queimaduras.

Junto com os passageiros e as comissárias, os veículos de socorro levaram o co-pilôto e o mecânico de

vôo. Emile Greenway pôde caminhar e foi encontrado sentado perto do muro de pedra com um feio corte através da orelha. Tinha a mão esquerda cortada, talvez pelos interruptores elétricos que êle desligara no último momento, e estava em estado de choque. Sua lembrança de todos os acontecimentos a partir da aproximação final estava obliterada, e de fato não pôde recordar nada do acontecido durante os dois dias seguintes. Aparentemente êle saiu da nacela por uma porta da tripulação ao lado de seu assento.

O co-pilôto Holt ficou mais seriamente ferido e sua fuga do avião fôra difícil. O soldado da aviação naval, Jerry Outtersen, que chegara ao solo, viu Holt rastejar ou cair por uma pequena janela corrediça do lado esquerdo—o lado do comandante—da nacela, e depois cair sôbre um monte de capim. Outtersen ajudou-o a afastar-se dali.

Quando a ambulância conduziu Holt para o hospital, uma etiquêta foi amarrada a um dedo do seu pé segundo o minucioso plano do hospital para casos de desastres. Êle estava consciente bastante para temer (sem razão, como se viu) que seus salvadores o julgassem morto. Tentou desesperadamente reunir forças suficientes para dizer-lhes: "Ainda estou vivo", mas entrou em coma. Acordou no hospital dois dias depois e verificou que lhe tinham sido tirados 51 pontos do couro cabeludo e mais 15 do rosto. Êle também precisou de uma séria intervenção num

tornozelo, mas restabeleceu-se. Hoje tanto Holt como Greenway estão voando.

O Dever Final

NEM HOLT nem Greenway jamais puderam recordar se saíram sòzinhos ou se foram ajudados a sair pelo comandante. E até ao dia de hoje ninguém sabe exatamente o que aconteceu com o Comandante White. Parece evidente que, imediatamente após a queda, êle não tinha ferimentos graves. Êle trouxera seu maltratado avião até ao chão graças a um soberbo talento e sangue-frio inabalável. Verdade é que a carcaça amarrotada e chamejante estava longe de parecer um símbolo de sucesso, e os ferimentos de muitos passageiros foram por demais terríveis. O químico J. H. Wilkinson e uma passageira, a Sr.^a Donald Thibodeau, ficaram mortalmente feridos. Entretanto, todos os outros—salvo o soldado Flucker—estavam agora lá fora, e 50 pessoas viveriam para contar a história da perícia do pilôto White. Seu dever para com o vôo estava quase terminado.

Pouca dúvida resta de que Charles White poderia ter saído andando dos destroços para reunir-se aos sobreviventes e desfrutar dos aplausos a que fizera jus. Mas há uma regra no ar, como no mar, de que o comandante deve ser o último a deixar sua embarcação inutilizada. E a mãe dêle recorda: "Charlie nunca foi de procurar atalhos. Sempre procurou fazer tudo o melhor possível."

Seu irmão mais moço, Lou, lembra-se da vez em que Charles lhe confidenciou seu sentimento de dever durante o seu tempo na Fôrça Aérea. Acabara de ser noticiado um desastre com um bombardeiro em que o pilôto saltara de pára-quadras salvando-se, mas todos os outros tripulantes caíram com o avião. “Se um avião *meu* algum dia cair”, disse êle, “até os mortos sairão de pára-quadras antes de mim.” Suas palavras foram mais do que proféticas.

Pois a coisa é certa. O Comandante White foi mais tarde encontrado, não na nacela, mas atrás, na cabina de passageiros. Todos os indícios mostram que, sozinho na nacela e com duas saídas abertas, êle enfrentou seu dever final. Apenas nove minutos e meio depois da colisão em pleno vôo, quando garrafões de oxigênio estouraram e as chamas e a fumaça envolveram todo o avião, êle foi até ao fundo para tentar salvar o último de seus passageiros. Há tênues indícios de que êle conseguiu desapertar o cinto de segurança do soldado Flucker e se voltou para conduzi-lo para fora.

“Em minha opinião pessoal”, diz o investigador de segurança Jack Carroll, que chegou ao local aquela noite a fim de estudar o acidente para a Junta de Aeronáutica Civil, “não há dúvida de que o comandante

voltou deliberadamente à cabina para ajudar o jovem soldado.”

Ali, talvez uns 30 segundos depois, junto com o soldado Flucker, o Comandante White morreu, vítima dos vapôres venenosos do fogo.

TRIBUTOS à coragem do Comandante White têm chegado à sua família desde seu funeral com honras especiais no Cemitério Nacional de Arlington—tributos de congressistas, de governadores e das famílias dos passageiros. Os berlinenses concederam a cada um de seus filhos um subsídio de 25 dólares mensais para o resto de suas vidas escolares (como fazem para os filhos de todo aviador da Ponte Aérea de Berlim que morra em desastre). A Eastern Airlines instituiu bôlsas de estudo em nome dêle, e uma placa em sua memória foi instalada na terminal da companhia no Aeroporto Kennedy. Suas palavras terminam: “Maior amor não tem nenhum homem . . .”

Mas talvez o maior tributo de todos lhe esteja sendo prestado por seu filho mais moço, Steve. Jovem amável e confiante, que anda com um jeito que lembra o pai, Steve alistou-se na aviação do Corpo de Fuzileiros Navais pouco depois de completar 18 anos no ano passado. Êle está decidido a tornar-se pilôto profissional.



É INÚTIL dizer: “Estamos fazendo o possível.” Precisamos fazer o que é necessário.

—Sir Winston Churchill

“Entre Aspas”

SE VOCÊ se propuser a descrever a verdade, trate de deixar a elegância por conta do alfaiate.

—Albert Einstein, citado em *Think*

O SUJEITO que fica em casa no dia das eleições porque não quer ter nada a ver com a política corrupta, tem muito mais a ver com a política corrupta do que pensa.

—*Times-News* de Kingsport, Tennessee

O DESTINO da civilização é como um trabalho de agulha: a gente pode pegá-lo e preocupar-se com êle na hora que quer.

—Frank Sullivan

O AMOR ao estudo é um elo agradável e universal, pois trata do que a gente *é* e não do que a gente *tem*.

—Freya Stark, *The Journey's Echo* (John Murray, Ltd., ed.)

DE UM MODO geral, as pessoas que gostam da vida também gostam do casamento.

—Phyllis Battelle, Hearst Headline Service

A LIBERDADE é um mar tumultuoso. Os homens tímidos preferem a calma do despotismo.

—Thomas Jefferson

SE PUDÉSSEMOS aprender a utilizar tôda a inteligência e evidente boa vontade com que nascem as crianças, em vez de desprezar tão grande parte delas—poderia até haver o suficiente para todos!

—Dorothy Canfield Fisher

NÃO BASTA ser trabalhador; as formigas também o são. Em que aplica você sua diligência?

—Henry David Thoreau

QUANDO você estiver competindo, deve empregar-se—até ao último instante—como se houvesse uma possibilidade de perder. Isto se aplica às guerras, à política, a qualquer coisa.

—Dwight D. Eisenhower

NÃO HÁ nada mais fácil do que achar defeitos; não é necessário talento, nem sacrifícios, nem inteligência para a gente se estabelecer no ramo das reclamações.

—Robert West, citado em *Elbert Hubbard's Scrapbook* (Roycrofters, ed.)