

Salvamento nas Nuvens

Isolado sôbre mau tempo impenetrável, com o combustível quase acabando, o pilôto de um pequeno avião pede socorro. E um veterano atende

JOSEPH P. BLANK

PARA JOSEPH Clesi III, pilôto-chefe da Comissão do Rio Mississípi (MRC), nenhum vôo era de rotina. Simpático, cabelos escuros, aparentando menos que os seus 44 anos, êle voava desde a idade de 13 anos e tinha mais de 5 600 000 quilômetros registrados na sua caderneta de vôo. Nunca teve um acidente devido a êrro de cálculo, e na sua opinião "cada vôo é uma lição, apenas um preparativo para o vôo seguinte e tudo o que êle possa trazer".

Às sete horas da manhã de domingo, 1.º de maio de 1966, Clesi e seu co-pilôto, Robert Pierce, chegaram e deram partida em seu bimotor Grumman Mallard, de nove passageiros, no aeroporto de St. Louis, Estado de Misúri. Êles deviam regressar a Vicksburg, no Mis-

sisípi, sua base de operações, com o General-de-Brigada Ellsworth Davis, na época presidente da MRC, e sua comitiva, que tinham ido tomar parte em uma conferência. Uma chuva fina caía sôbre o aeroporto de St. Louis. O serviço de meteorologia informara teto baixo, turbulência moderada. Tempestades esparsas cobriam a rota. Mas as condições de tempo não preocuparam muito Clesi, pois o Mallard tinha equipamento eletrônico avançado e êle estava tècnicamente qualificado para vôo cego.

Às 7h 55m a tôrre deu permissão para a decolagem do Grumman N2965. Quando Clesi decolou suavemente com o avião e o apontou para o sul para o vôo de 725 quilômetros, disse a Bob Pierce:

—Está ficando um pouco feio para

o lado de lá. Vamos deixar o radar ligado.

QUASE duas horas antes de Clesi partir de St. Louis, um jovem comerciante do sul do Mississípi* apanhou uma garrafa térmica com café, deu um beijo de despedida na espôsa e levantou vôo, em seu Cessna monomotor, da pastagem atrás de sua casa. Êle tencionava voar 1 250 quilômetros até Chicago, para tomar parte em uma convenção comercial, fazendo uma parada para reabastecimento em um pequeno aeroporto 140 quilômetros ao norte de Mênfis, no Tennessee. As informações meteorológicas indicavam nuvens esparsas na rota, mas nada que êle não pudesse contornar. Não tendo habilitação para vôo por instrumentos, estava proibido pelos regulamentos da Agência Federal de Aviação de voar dentro ou através de nuvens.

Tudo indicava que ia ser um vôo de rotina. O avião—seu número de matrícula abreviado para “Charlie 48” para fins de comunicação pelo rádio—deslocava-se serenamente através do espaço a 200 km/h. O comerciante tomou um pouco de café e apreciou o panorama. Jackson, no Mississípi, informou “nuvens esparsas”. Greenwood, no Mississípi, anunciou “céu encoberto”. Chuva e nuvens pesadas deslocavam-se para o sul em direção a Mênfis.

O Cessna Charlie 48 passou sôbre Greenwood a 1 500 metros. Aumentando gradualmente a sua altitude

* O nome é omitido a seu pedido.

para vencer as massas de nuvens, o piloto passou sôbre Mênfis a 3 000 metros. Esta altitude é considerada segura para operação diurna. Acima dela, a falta de oxigênio pode prejudicar a coordenação e o raciocínio do piloto.

Mas no instante em que o Charlie 48 sobrevoou Mênfis foi necessário subir mais abruptamente, pois altas paredes de nuvens do tipo cúmulo se elevaram na frente da aeronave. O piloto foi para 3 250, 3 500, 3 750 e 4 000 metros tão rapidamente quanto pôde conduzir o seu pequeno avião. Subiu raspando sôbre o tôpo das nuvens e pensou: *Passarei sôbre aquêle ponto mais alto, e então estarei na zona limpa.* Levou a aeronave para 4 400 metros e olhou novamente para fora. Naquele instante compreendeu com um choque que não iria vencer aquêle ponto mais alto. As nuvens se formavam mais depressa do que êle podia subir.

Um piloto sem preparo para voar por instrumentos pode ficar completamente confuso dentro de nuvens. Os seus sentidos não ajudam nada porque não pode ver o solo. Não pode saber se o seu avião está descendo em mergulho ou mesmo se está voando na posição normal ou de cabeça para baixo. O piloto se transforma em uma ameaça para êle mesmo, para todo o tráfego aéreo nas imediações e para a população abaixo dêle.

Em um instante de desespero, o piloto do Charlie 48 compreendeu tudo isto, e uma onda de terror lhe

percorreu o corpo. Pensou na morte. Olhou para cima através do imenso espaço vazio que o cercava e começou a falar a Deus. Então, embora assaltado pelo terror, fêz algo de muito bom senso: pediu socorro.

VOANDO por instrumentos, 55 quilômetros ao norte de Mênfis, Clesi estava dando, pelo rádio, a sua posição ao centro de contrôle quando o Charlie 48 interrompeu súbitamente.

—Centro de Mênfis, Centro de Mênfis, aqui é o Cessna Charlie 48! Estou a 4 400 metros e com dificuldade de manter-me acima das nuvens. Não sei voar por instrumentos. Estou terrivelmente assustado. Façam alguma coisa, por favor!

Clesi e Pierce ficaram rígidos em seus assentos. Eles sentiram o terror nas palavras balbuciadas. O Charlie 48 era uma aeronave que surgia inesperadamente e preocupava todos os pilotos que voavam nas imediações de Mênfis.

—Não podemos trazê-lo para aqui — informou o Centro de Mênfis. — O campo está fechado para tôdas as aeronaves em vôo visual. O campo mais próximo em que você poderá pousar é o de Marion, Illinois, 290 quilômetros ao norte.

—Mas eu não posso voar para o norte — suplicou o Charlie 48. — Por causa das nuvens. Por favor, mande alguém aqui para cima para ajudar-me.

—Quanto combustível você tem?

O Cessna tinha iniciado a viagem com 140 litros de combustível—o

suficiente para quatro a quatro e meia horas de vôo. Já estava no ar havia mais de duas horas.

—Duas horas no máximo—respondeu o Charlie 48.

Clesi interveio:

—Centro de Mênfis, aqui é o Grumman Mallard N2965. Nós estamos na área. Se você nos der uma subida por vetor radar tentaremos interceptar o Charlie 48 e fazer o que fôr possível.

—Positivo.

O centro tinha o Grumman na tela do seu radar. A equipe de contrôle rapidamente reorientou os outros aviões na vizinhança, deixou limpa uma área de cêrca de 130 quilômetros quadrados em tórno dos dois aviões e indicou-lhes uma frequência exclusiva para as comunicações pelo rádio.

Em seguida, o centro começou a fazer a aproximação dos dois pontos em movimento na tela do radar, determinando um rumo sul para o Charlie 48 e dando as coordenadas de Clesi por meio de alterações contínuas de sua proa magnética a fim de acompanhar a mudança de posição do Charlie 48.

Ao mesmo tempo, Clesi falava com o Charlie 48:

—Você tem de baixar dessa altitude. As suas unhas estão azuis? (Isso é um sinal indicativo de falta de oxigênio.)

—Negativo.

—Desça até que suas rodas toquem as nuvens; informe-me então a leitura do seu altímetro.

—Estou a 4 000... 3 500... 3 000... 2 500. Pronto.

—Muito bem. Mantenha 2 500 metros.

O centro informou Clesi:

—A sua proa agora é 171 graus e você está a uma distância de 3 000 metros... 2 000... 1 500... 750.... Você passou por êle. Você o perdeu.

—Dê-me as minhas coordenadas e eu tentarei outra vez—disse Clesi.

Seguindo as instruções, Clesi fêz uma curva fechada pela esquerda, enquanto o centro informava novamente a distância que separava os dois aviões. Clesi olhou fixamente através dos fiapos de nuvens e finalmente informou:

—*Já o vejo.*

Manobrou o Mallard para o lado do Charlie 48—uma galinha protegendo um pintinho nervoso.

Charlie 48, numa voz ansiosa e um pouco aguda, exclamou:

—É uma satisfação vê-lo! Por favor, não saia de perto de mim.

—Não se preocupe—disse Clesi em tom tranqüilizador.—Nós vamos com você até ao fim.

—Meu Deus, como é solitário aqui em cima!

—Agora não está mais. Há uma porção de gente trabalhando para você agora. Vamos levá-lo para o chão.

O Centro de Mênfis interrompeu:

—Estamos verificando as condições de Greenville. Parecem boas no momento, mas o mau tempo está-se aproximando. Quais são as suas intenções?

Clesi pensou com rapidez. O terreno em Greenville era plano e se o Charlie 48 tivesse de fazer um pouso forçado, teria boas probabilidades de escapar.

—Charlie 48—chamou êle—vamos pousar em Greenville, 200 quilômetros a sudeste. Nós faremos a navegação para você. É só pilotar. Estamos atrás de você o tempo todo.

Clesi preferiu segui-lo em vez de ir na frente, com medo de perder o Charlie 48 de vista ou se distanciar muito dêle. A velocidade de cruzeiro do Cessna é de 185km/h e a do Mallard de 300. Clesi baixou o seu trem de pouso e abriu as aletas de refrigeração dos motores para aumentar a resistência e diminuir a velocidade. O Mallard mal se mantinha pendurado no ar.

—Charlie 48, como está a sua gasolina?—perguntou Clesi:

—Eu... bem... eu...

O Charlie 48 não sabia o que dizer. O seu tanque esquerdo marcava zero. No zero o tanque contém combustível suficiente para meia hora de vôo. Mas, desde quando o indicador estava marcando zero? Êle não se lembrava. O seu tanque da direita indicava abaixo de um quarto.

—Qual foi o ponto de origem do seu vôo?—perguntou Clesi.

Quando o Charlie 48 respondeu, Clesi e Pierce abriram apressadamente uma carta aérea. Êles sabiam a quantidade de combustível que o Cessna podia transportar. Fizeram um cálculo da distância e do tempo de vôo.

—Você calcula que êle talvez tenha combustível para uma hora?— Clesi perguntou ao seu co-pilôto.

—Acho que sim. Devemos ser capazes de levá-lo até Greenville em 50 minutos.

Enquanto êles passavam sôbre o tôpo de uma nuvem, agora a 2 000 metros, uma nova voz entrou no rádio. Era um pilôto da Southern Airways que estivera ouvindo as mensagens.

—Acabei de sair de Greenville— informou.—O tempo está piorando rapidamente. Eu não aconselharia, repito, não aconselharia um pouso lá.

Clesi verificou as condições de tempo no aeroporto de Greenwood, 80 quilômetros a leste de Greenville. Era a última alternativa dentro do alcance do combustível do Charlie 48. Clesi calculou que poderia alcançar Greenwood com uns seis ou sete minutos adicionais. O aeroporto informou estar todo encoberto, com um teto de 300 metros.

—O tempo está alternadamente aberto e fechado; não garanto que você possa aterrar.

Mas *tinha* de ser Greenwood. Clesi informou sua decisão ao Centro de Mênfis e depois disse ao Charlie 48 em um tom perfeitamente natural:

—Vamos fazer uma mudança de rumo para Greenwood. As condições lá estão melhores.

Os dois aviões guinaram rumo ao sul.

Os pensamentos de Clesi estavam em tumulto quando se aproximou de Greenwood. A segurança do

Charlie 48 e possivelmente de tôdas as pessoas a bordo do seu próprio avião dependia do acêrto do seu julgamento. Poderia êle levar o inexperiente Charlie 48 através de uma camada sólida de nuvens de 1 200 metros de espessura e em condições de tempo imprevisíveis? Havia pouca margem para êrro. O tempo e o combustível se esgotavam.

—Charlie 48—disse Clesi.—Estamos a 30 quilômetros de Greenwood. Eu passarei para a sua frente e guiarei você. Vou ligar o meu farol rotativo vermelho; você se guie por êle. Informarei as mudanças de velocidade e altitude à medida que formos descendo, e direi quando a pista estiver próxima.

Clesi e Pierce trocaram olhares. Ia ser arriscado. A luz vermelha na cauda tinha apenas 10 centímetros de altura e o Charlie 48 teria de ficar muito perto para mantê-la à vista nas nuvens densas como um nevoeiro. Se êle perdesse o côntrôle, poderia colidir com a cauda do Mallard.

—Está pronto?—perguntou Clesi.

O jovem comerciante respirou fundo e respondeu:

—Positivo.

Clesi avançou suavemente dentro das nuvens e da chuva, com o Charlie 48 a segui-lo obedientemente. Logo em seguida as coisas ficaram terrivelmente complicadas para o Charlie 48. Às vêzes fragmentos de nuvens escondiam o farol rotativo. Êle tinha de manter as asas do avião niveladas, manter o rumo, alterar a altitude de acôrdo com as ordens de

Clesi. Não previra a onda de turbulência provocada pelo Mallard. O sopro violento do vento inclinou 45 graus as suas asas. Êle as endireitou, mas perdeu o rumo—e o farol rotativo vermelho tinha desaparecido.

—Você está-me seguindo?—perguntou Clesi.

—Não. Perdi a minha proa, mas estou mantendo as asas niveladas e ainda estou descendo.

—Qual é o rumo? Qual é o rumo? Depressa!

—Sessenta e três graus.

—Vou dar uma volta para me aproximar de você. Observe o farol rotativo.

Clesi fêz uma curva para a esquerda.

—Está-nos vendo? Está-nos vendo?

—Sim. Sim.

—Siga-nos.

Clesi esperava atingir tempo limpo a 300 metros, mas o teto havia baixado para menos de 150 metros.

O operador do Serviço de Vôo de Greenwood estava debruçado para fora da janela com o microfone na mão.

—Estou ouvindo vocês—disse para Clesi.—Agora os estou vendo. Vocês estão vindo certos!

Clesi chamou:

—Charlie 48, você está vendo a pista?

—Não. Não. Sim! Estou vendo!

—Faça uma aproximação direta. Pouse! Agora!

Clesi, voando a 90 metros, estava sobre a metade da pista de 1 200

metros. Quando iniciou a subida, uma violenta pancada de chuva escondeu o campo. Se o Charlie 48 conseguira pousar, êle o fizera com uma margem de 10 segundos. Caso contrário . . .

Quando Clesi fêz a curva, no ar cheio de turbulência, perguntou:

—Você está no solo, Charlie 48?

O rádio de Greenwood interrompeu:

—O seu garôto está no chão. Sem um arranhão.

Tinha-se passado uma hora e cinquenta e quatro minutos desde o instante que o Charlie 48, dominado pelo pânico, informara o Centro de Mênfis de que tinha duas horas de combustível.

Clesi pensou: *Graças a Deus.*

MAIS tarde, prosseguindo no Mallard para Vicksburg, Clesi e Pierce falaram muito pouco. Cada um queria ficar com os seus próprios pensamentos. Um ser humano tinha necessitado de auxílio em uma crise, e êles, com a assistência vital de tôda uma rêde de proteção de vôo, estavam lá para prestá-lo. Era uma sensação agradável.

Quando Clesi chegou a casa, sua espôsa, Willi, perguntou:

—Você fêz um bom vôo?

Clesi nunca discute os problemas de um vôo com a espôsa. Prefere evitar mencionar detalhes que possam deixá-la preocupada durante o seu vôo seguinte.

—Claro—disse êle, espreguiçando-se com naturalidade.—Rotina.