



## “Não deixe este pássaro cair!”

*Perdido e desorientado,  
sobre um mar de nuvens,  
o piloto rezou em silêncio  
uma oração*

REX ALAN SMITH

**S**EMPRE que me recordo daquele dia, meus pensamentos principiam no meio da aventura e eu me vejo mais uma vez voando, a bordo de um pequenino, velho e barulhento Piper Super Cruiser, sobre as montanhas a leste de Fayetteville, Arkansas. Sentado no banco já puído e desbotado, eu sentia a trepidação do desconjuntado motor, e a cabina, banhada pelo sol, tinha aquele odor ca-



racterístico dos aviões já velhos — cheirava a gasolina, óleo queimado e instrumentos de rádio superaquecidos. Trezentos metros abaixo de mim, um alvo lençol de nuvens se estendia uniforme, fazendo lembrar uma paisagem antártica.

Geralmente, uma cabina de avião é um lugar confortável, e quase sempre há um toque de estranha beleza no espetáculo que se desfruta quando voamos por cima das nuvens, mas naquele momento eu não me apercebi de nada disso. Só sabia que, naquela

ocasião, eu me achava metido no que se poderia chamar educadamente de «uma fria». A cabina era então para mim um ambiente hostil e o branco tapete de nuvens havia se tornado meu inimigo. A terra, aquela terra firme que eu pisara tão confiante havia apenas uma hora, desaparecera de minha vista.

Os pilotos veteranos costumam dizer: «Quando você enfrentar uma situação dessas, pondere e veja qual é seu *ativo* e seu *passivo*.» Foi o que fiz, sabendo que iria ter grandes problemas com minha «contabilidade».

Minhas «contas do ativo» foram rapidamente determinadas: combustível suficiente, motor trabalhando sem grandes dificuldades e um perfeito controle pelo rádio com o posto transmissor mais próximo.

O pior era que a lista das «contas do passivo» era muito mais extensa: o teto de nuvens tinha fechado e se tornado mais espesso; o sol, que então brilhava diante dos meus olhos, daí a pouco iria desaparecer no horizonte; o ponteiro do navegador automático dançava para cá e para lá sem descansar; a bússola tinha-se avariado ainda antes da decolagem, e agora não me inspirava a mínima confiança. O pior de tudo, porém, era que eu precisava furar aquelas nuvens, se quisesse pouso. Teria que descer, de qualquer jeito, pois a gravidade é uma daquelas leis de que não podemos escapar. No entanto, um fato supercomprovado é o de que, para voar por dentro de espessas nuvens, um piloto precisa dispor de instrumentos que lhe digam para que lado é o céu e para que lado

é a terra, e se está voando no plano ou descrevendo uma curva. Se não tiver esses instrumentos, não tardará muito para o piloto se descontrolar e, se perder a calma, uma das coisas que pode lhe acontecer é acabar no cemitério. Eu já não contava com qualquer desses instrumentos — e essa era a *conta do passivo* que eu mais temia. Com ela, o «balanço» estava encerrado. Verifiquei minha contabilidade e concluí que estava prestes a «ir à falência» — uma falência causada exclusivamente por desmazelo.

AINDA hoje, às vezes, começo a pensar por que fui me meter em tal encrenca. Como é que tudo começou?

Eu tinha um importante negócio a tratar na região centro-leste do estado, em Batesville, e os pilotos que querem a todo custo respeitar compromissos, geralmente, ficam sendo conhecidos no dia seguinte, através de suas fotos nos jornais. Eu sabia desse risco de acidente, mas apesar de tudo...

Naquela tarde, quando ia de carro para o aeroporto, notei que as nuvens estavam baixas, mas não *muito*, e eram esparsas, em vez de cerradas. Além disso, segundo o boletim meteorológico, a área de Batesville estava nublada, mas com um teto de nuvens bem alto, e, embora houvesse nuvens baixas, elas eram esparsas, logo essas condições tendiam a melhorar. Não dei importância ao fato de que o boletim meteorológico já estava desatualizado várias horas, e essa foi a primeira conta do passivo que entrou no meu «livro razão».

Enquanto estava aquecendo o motor do avião, testei o rádio. Os sinais do navegador automático eram fracos e confusos, mas a fonia, tanto na recepção como na transmissão, era nítida. *Está ótimo*, pensei eu. *Para um vôo tão simples não é preciso mais!* Entre os aviadores, existe a convicção de que nenhum vôo deve ser considerado *simples*. Também não liguei a isso — mais outra conta para o passivo!

Quando rolava até a cabeceira da pista para decolar, verifiquei que a bússola não estava boa; dava indicações erradas em todas as posições. Assim mesmo, introduzindo amplas correções nos dados que ela fornecia, pensei que, de certo modo, poderia confiar nela — terceira conta para o passivo!

Se as condições meteorológicas são boas, voar é um dos maiores prazeres, e aquela viagem começou com tudo correndo bem. O avião, que até ali tinha apresentado alguns problemas, começou a ganhar leveza à medida que foi adquirindo velocidade. Puxei a alavanca de comando e o aparelho subiu no espaço como se estivesse deslizando sobre um tapete de veludo. À minha frente, erguiam-se os montes Ozark, de um tom verde-azulado, envoltos numa neblina prateada.

À medida que as montanhas se aproximavam e pareciam ir ficando mais altas, as nuvens, pelo contrário, estavam cada vez mais espessas e mais baixas. Era como se o «teto» e o «chão» estivessem me apertando entre si. *Provavelmente, isto é coisa local*, pensei eu. *Vou voar mais para o norte e contornar o mau tempo.*

Quinze minutos depois, as nuvens e as montanhas ainda formavam uma muralha compacta a leste. Então, subitamente, desci por um buraco rasgado nas nuvens. Por cima dessa abertura, via-se um céu muito azul, me tentanto para retornar ao espaço ensolarado. Deixei-me levar por essa tentação, e lá fui eu, subindo por aquele imenso *desfiladeiro* de neblina. Depois de ter me elevado e colocado o avião horizontal sobre o imaculado tapete de algodão, compreendi que tinha voado muito para o norte e que já estava fora dos limites marcados em minha carta. Não me incomodei. Em breve, voltaria para trás.

Minha coluna do *passivo* estava agora completa. Eu já não era um piloto — era um acidente em potencial.

Vinte minutos mais tarde, entrei no tal teto de nuvens mais alto de que falava o boletim meteorológico. O espaço entre ele e as nuvens baixas era pequeno e escuro — uma tenebrosa caverna cor de chumbo onde eu não tinha o menor interesse de entrar. Foi então que tomei minha primeira decisão inteligente desse dia: voltar para casa. Obrigando o aparelho a descrever uma curva apertada, peguei no microfone.

Uma vozinha sumida, vinda de longe, respondeu ao meu chamado. Era o operador da estação de rádio de Fayetteville. Perguntei as condições do tempo.

«Fayetteville, nublado a 250 metros», respondeu o operador.

*Nublado!* Senti um calafrio. Entrei em contato com outras estações, em Fort Smith, depois Little Rock, Tulsa

e até Springfield, no Missouri. A resposta era sempre a mesma: «Nublado!» As condições climatológicas tinham sofrido variações imprevisíveis. Toda a região estava densamente nublada e, dentro do raio-de-ação que o combustível me permitia, todos os aeroportos estavam cobertos de espessas camadas de nuvens.

Tinha de enfrentar a situação de qualquer jeito. Não havia dúvida de que aquele era um dia negativo para mim, e eu tinha sido apanhado. Naquele exato momento, senti um desejo louco de fugir da sinistra armadilha, mergulhando por dentro das nuvens em direção à terra oculta que estava lá embaixo, a apenas 1.500 metros. Tinha que me arriscar a descer. Então, não sei como, me veio à mente a lembrança daqueles pássaros que eu tinha visto no celeiro um dia quando era garoto. Em minha curiosidade infantil, eu ficava indagando por que razão os pássaros, quando ficavam assustados e queriam fugir do celeiro, chocavam-se como loucos contra as vidraças das janelas fechadas. Se tivessem só um pouquinho mais de calma, poderiam procurar uma janela aberta e fugir. Agora, na mesma situação, eu não iria esbarrar contra as vidraças fechadas. Haveria de ter calma suficiente para procurar uma janela aberta.

Quando estamos em dificuldades, existe em cada um de nós uma espécie de temor infantil que nos incita a voltar para casa — e era precisamente em casa que eu gostaria de estar naquele momento. Eu só queria voltar para Fayetteville, voltar para casa. Isso es-

tava muito certo, mas qual era a rota? De repente, pensei na posição do sol. Lá estava ele! Fayetteville deveria ficar precisamente à esquerda do lugar onde o sol se punha, e foi nessa direção que orientei o aparelho.

MEU LONGO tempo de espera começou, e eu suava à medida que os minutos passavam. Cinco... dez... quinze... e nada de aberturas nas nuvens. A estação de rádio de Fayetteville estava transmitindo um alerta a todos os pilotos que voavam sobre aquela área. Era estimulante saber que o pessoal lá embaixo estava procurando uma abertura para mim, mas só isso não bastava para que as nuvens se afastassem. Eu precisava de um milagre.

Subitamente, quando meus olhos fitavam o painel de instrumentos pela centésima vez, notei uma alteração no navegador automático. O ponteiro tinha deixado de oscilar e estava firmemente encostado ao pino. Girei o botão que me dava a indicação da rota e, quando fiz isso, o ponteiro se moveu. Embora ainda oscilasse, consegui fixá-lo o suficiente para obter uma leitura aproximada: 300 graus em relação à estação de rádio de Fayetteville. Foi nessa direção que corrigi a rota.

À medida que o aparelho avançava, o ponteiro se mantinha firme e os sinais de rádio iam chegando mais fortes. Eu estava no caminho de casa, mas, para chegar lá, o pássaro precisava de uma janela aberta. Por que cargas d'água eu continuava pensando em pássaros? Foi então que me ocorreu uma passagem da Bíblia: «E nenhum deles cairá sobre a Terra sem

a vontade de vosso Pai. Não temais, pois; que mais valeis vós que muitos pássaros.»

Aí, rezei em silêncio uma oração: *Senhor! Não deixe este pássaro cair!*

Pouco depois, o ponteiro começava a oscilar freneticamente para a esquerda e para a direita. A estação de rádio de Fayetteville devia estar mesmo por baixo de mim. Chamei: «Fayetteville! Piper 964 sobrevoando o transmissor. Mantenham vigilância e avisem. Câmbio.»

«Recebido 964», respondeu o operador. «Continue sobrevoando e aguarde.»

Esperei. Descrevi uma longa órbita e mais outra. Depois, veio o aviso: «Atenção 964! Piloto da Central Airlines comunica que há uma abertura na radial 180 em Fayetteville, a 25 milhas. Câmbio.»

Uma abertura! Obriguei o avião a descrever uma curva que quase lhe dobrou as asas. Eu precisava chegar lá antes que ela fechasse. Girando o indicador automático para uma posição de 180 graus em relação ao transmissor, consegui seguir uma rota em que o ponteiro ficava centrado. Mais uma vez, os minutos pareciam intermináveis. As nuvens iam adquirindo tonalidades rosa e púrpura com o pôr-do-sol. Quase de um momento para o outro, escureceu lá embaixo. Os faróis dos automóveis começavam a piscar na penumbra do crepúsculo. Eu estava agora sobrevoando a abertura! No entanto, ela havia começado a fechar — era agora uma estreita fenda de nuvens, com uns 2.500 metros de comprimento e talvez 700 ou 800 de

profundidade. Se eu tentasse um mergulho pela fenda, o atrito produzido pela velocidade poderia espatifar o avião. Minha única chance era um vôo picado, e eu devia aproveitar aqueles momentos preciosos para descer abaixo das nuvens e depois endireitar o aparelho, voando de sul para norte em direção às luzes da cidade, e através de um vale, em vez de na direção das escuras montanhas.

Com a mistura reduzida, desci vacilando através da neblina, precisamente por uma das extremidades da abertura. Era uma maneira muito arriscada, mas agora que estava metido na encrenca tinha de continuar. Não havia jeito de voltar atrás.

O altímetro indicava uma perda de altitude de 210 metros por minuto. Ainda não era o bastante. Acionando os controles, forcei o aparelho a uma violenta glissagem. Agora, ele estava voando para frente e caindo de lado, simultaneamente. As lonas do avião começaram a bater, como que protestando contra tanto esforço, à medida que as luzes da cidade se aproximavam vertiginosamente de mim. De súbito, tudo escureceu outra vez. Eu tinha saído fora da brecha e havia entrado de novo nas nuvens! Felizmente, esse pesadelo durou pouco. Antes que o pavor se apoderasse de mim, eu já estava sobrevoando uma esparsa constelação de estrelinhas — as luzes da pequena cidade de West Fork, a

poucos minutos do aeroporto de Fayetteville!

Senti o choque de uma brusca transição: a rápida saída de um mundo etéreo de flocos de algodão e a entrada no mundo real das pessoas, das casas e da terra firme para pisar.

À distância, avistei as duas fileiras de pontinhos luminosos da pista do aeroporto. Quando equilibrei o avião e me aproximei da pista, comecei a recordar todas as coisas que, a despeito de meu «passivo negativo», tinham conseguido trazer este pássaro de volta ao lar: a brecha que surgiu nas nuvens quando o céu estava literalmente toldado, e que ficou aberta o tempo suficiente para me deixar passar; o piloto que atravessou essa brecha e comunicou sua posição exata, no momento exato; o navegador automático que começou enfiado mas acabou por funcionar quando eu mais precisei dele, e sem o qual me teria sido impossível encontrar a abertura.

O avião baixou entre as luzes da pista. O trem-de-aterriagem tocou o solo e o aparelho começou a deslizar em terra firme. O «balanço» da contabilidade tinha dado certo, mas não fui eu quem o acertou. Coincidências? Milagres? Ninguém poderá saber. A verdade é que os pilotos veteranos costumam dizer: «Entre os aviadores, não há nenhum que seja ateu.»



UM HOMEM, cuja mulher tinha tido o primeiro filho, dizia: «Tive certeza de que era hora de ir para o hospital quando minha sogra começou a telefonar de cinco em cinco minutos.»

— P. G.