



«Nosso piloto desmaiou!»

Com esta terrível mensagem,
teve início um dos episódios mais dramáticos
da história da aviação civil

SCOTT E KATHLEEN SEEGER

«SOCORRO! SOCORRO!» Repassada de pânico, uma nítida voz feminina ressoou na sala de radar do aeroporto de Atlantic City, Nova Jersey.

«Responda, avião em perigo, vocês estão fora de Atlantic City?», perguntou o controlador de tráfego aéreo Thomas Van Swearingen.

«Aqui Comanche N5841 Pop (palavra que identifica a letra P nas transmissões via rádio) fora de Atlantic City, Nova Jersey», respondeu novamente a voz de mulher. «Nosso piloto desmaiou! Alguém pode me ajudar?»

Van Swearingen outra vez: «Cinco oito quatro um Pop, sabe manobrar

o avião? Repito: sabe manobrar o avião?»

Mulher: «Consigo mantê-lo no ar, mas não sei como pousar.»

NAQUELE sábado, dia 15 de junho de 1974, o fim-de-semana havia começado de forma agradável para Bill e Martha Waite e seus vizinhos Dwain e Mary Ballew em Rockville, Maryland. Com Bill Waite, de 52 anos, nos comandos do Comanche de quatro lugares, eles tinham feito facilmente em uma hora o percurso aéreo entre o aeroclube do Condado de Montgomery e o aeroporto de Ocean City. Ali passaram a manhã, tendo decolado de regresso a casa depois do almoço, às

15:46, quando o céu começava a ficar encoberto.

Alguns segundos após a decolagem (antes dos 150 metros de altitude), Martha subitamente sentiu o corpo de Bill inclinar-se e cair sobre ela. «A princípio, pensei que estivesse procurando qualquer coisa entre as poltronas», recorda ela, «mas ele não se endireitava, e então verifiquei que o avião não estava ganhando altitude. Sacudi Bill, mas ele não reagiu. Julguei que tivesse desmaiado; por isso, agarrei no manche defrente de mim e puxei-o lentamente para o avião subir um pouco.»

Martha Waite, de 42 anos, elegante e simpática, já fora aeromoça, tendo portanto alguma experiência de viagens aéreas. Além disso, seu marido (engenheiro e arquiteto naval e também comandante da Reserva Naval aposentado) tinha-lhe ensinado a fazer a leitura dos instrumentos de bordo, para verificar a velocidade, altitude, inclinação na subida e na descida, bússola e o horizonte artificial, que indica o rumo, ou se o avião está voando inclinado. Algumas vezes, ele a deixara inclusive dirigir o aparelho em vôo horizontal, durante alguns minutos. «Tudo isso é muito fácil», dizem os pilotos experimentados, «mas pousar já é mais complicado.»

«As probabilidades de que a Sra. Waite conseguisse pousar com êxito eram extremamente reduzidas», declara Martin Sonnett, chefe do controle de tráfego do aeroporto de Atlantic City.

DWAIN BALLEW, que estava sentado atrás, libertou os movimentos de Martha, endireitando o corpo inerte de Bill Waite e dando-lhe uns tapas na face, procurando reanimá-lo. «Acorde, Bill!», gritava ele. E enquanto Martha se debruçava sobre o marido para alcançar o microfone colocado perto da poltrona do piloto, Dwain tentava recuperar Bill fazendo a respiração boca a boca. «Tomei-lhe o pulso, mas não senti as batidas», disse ele. «Então, fiquei certo de que Bill tinha morrido.»

«Socorro! Socorro!», gritava Martha ao microfone.

O avião subiu 600 metros através das nuvens e, quando chegou aos mil metros e entrou no céu aberto, Martha não fazia a menor idéia de onde se encontravam. Sabia, no entanto, que era preciso pousar urgente, para que Bill fosse socorrido. Pensou igualmente em seu filho de 15 anos e nas duas crianças dos Ballews.

Enquanto isso, o radar de Atlantic City localizava o Comanche, e Van Swearingen podia agora orientar-lhe o rumo. «Cinco oito quatro um Pop, inverta a rota. Siga na direção 200 para o aeroporto de Atlantic City. Pode descer até 450 metros?»

Lentamente e com medo, Martha dirigiu o Comanche, fazendo-o descrever uma curva larga. «Estou agora no rumo dois zero zero, mas não sei como reduzir a velocidade.»

Enquanto todo este intenso drama se desenrolava no ar, no campo-de-pouso Bader perto de Atlantic City, Robert Corson, de 37 anos, fabricante de mobílias, pagava a taxa de ma-

nutenção de seu aparelho. Ouvindo na sala de comunicações do aeroporto a troca de mensagens entre Martha e Swearingen, subiu para seu veloz bimotor Bonanza, 4954B. Corson, que pilotava desde os 16 anos, já em tempos tivera um Comanche; portanto, estava familiarizado com seus comandos. Talvez consiga dar uma ajuda, pensava ele enquanto decolava. «Controle de Largas de Atlantic City! Aqui 4954 Bravo (identificação para a letra B). Qual é a posição do aparelho em perigo?»

Van Swearingen: «Cinco quatro Bravo, o avião está agora a cinco milhas a nordeste do aeroporto de Atlantic City. Conhece bem o Comanche?»

Corson: «Afirmativo. Pode indicar-me a direção exata?»

Martha, ansiosamente: «Tem algumas instruções para mim? Vê minha posição no radar?»

Van Swearingen: «Afirmativo. Vejo sua posição no radar.» Depois para Carson: «Cinquenta e quatro Bravo, vire para sua esquerda e tome a direção dois meia zero.»

Corson: «Entendido, esquerda dois sessenta. Como está ela de combustível?»

Van Swearingen: «Ainda tem gasolina para três horas. O problema é que ela parece não saber dirigir o avião.»

O controlador de tráfego aéreo, de pé e em estado de grande tensão, olhava fixamente a tela do radar onde os dois pontos luminosos iam gradualmente se aproximando. De súbito, ouviu-se a voz de Corson anunciar eufórico: «Controle de Pouso de

Atlantic City! Localizei o avião na posição 12 zero zero... quarenta e um Pop, aqui cinquenta e quatro Bravo. Está compreendendo bem, minha filha? Estou precisamente a duas milhas à sua retaguarda. Vou avançar e colocar-me a seu lado para você me ver.»

Momentos depois, Corson já se achava ali. «Muito bem, cá estamos nós. Conseguir-me ver na direção da sua asa direita?»

Martha: «Ainda bem que o vejo, moço!»

Corson: «Qual é sua velocidade?»

Martha: «Um quatro zero» (140 milhas por hora).

Corson: «Certo. Vou reduzir minha velocidade para um quarenta. Não se afaste, voe junto a mim.»

Nessa altura, as condições de visibilidade sobre Atlantic City pioraram subitamente, e grossas nuvens começaram a formar-se em frente dos dois aviões.

Corson: «Controle de Pouso de Atlantic City! Aqui cinquenta e quatro Bravo. Que tal se tomássemos o rumo de Millville?»

Van Swearingen: «Roger (palavra de código que significa que uma mensagem foi recebida e compreendida) cinquenta e quatro Bravo. Direção dois sete zero.»

Corson: «Agora, quarenta e um Pop, empurre a manete de velocidade um pouquinho e puxe o volante, porque temos de passar para cima das nuvens. Voe junto a mim.»

Martha: «Aqui estou eu.»

Com uma calma impressionante, Corson começou a dar a Martha uma

lição de vôo por controle remoto. «Muito bem, minha senhora, agora vamos ver como se faz o pouso. Já pousou alguma vez?»

Martha: «Não.»

Corson: «Não se preocupe. Vamos fazer uma série de manobras. Está vendo a alavanca do trem-de-aterriçagem?»

Martha: «Estou.»

Corson: «Ótimo. Agora você vai fazer baixar o trem. Empurre a alavanca e veja o que sucede.»

Martha obedeceu e o trem-de-aterriçagem se moveu lentamente até ficar em posição de pouso.

Corson: «Pronto. Já viu como é, não? Agora, recolha o trem, puxando a alavanca. Vamos subir para sair dessas nuvens.»

De repente, o Comanche desapareceu no manto de nuvens.

Corson: «Atlantic City! Aqui cinquenta e quatro Bravo. Perdi o Comanche de vista.»

Van Swearingen: «Ele está à sua esquerda, a uma milha a sudoeste na direção das dez horas sul. Sugiro tomar rumo oeste, pois temos informações de que o tempo ali está muito melhor.»

Minutos depois, Corson divisou o Comanche à sua frente. «Mantenha a direção», transmitiu ele para Martha. «Vou colocar-me outra vez ao seu lado direito. Depois, vamos virar para oeste, a fim de pegarmos melhor tempo. Comece a virar agora.»

Martha: «Aqui vou eu.»

Corson: «Continue a virar... Esplêndido, mantenha agora essa rota. Você está indo às mil maravilhas.»

Martha: «Obrigada, companheiro, mas eu gostaria de saber um pouquinho mais do que sei.»

Entretanto, quando os dois aviões chegaram sobre o aeroporto de Millville, as condições atmosféricas também já tinham piorado ali, pelo que se tornava necessário fazer uma longa descida por entre as espessas nuvens antes de pousar. Então, Van Swearingen avisou Corson de que, para norte, havia melhor visibilidade, na zona da Base Aérea de McGuire.

Corson: «Quarenta e um Pop, vamos para McGuire, mas quero que você se mantenha voando acima das nuvens, para eu não perdê-la de vista.»

Martha: «Minha velocidade é 130. Certo?»

Corson: «Um trinta, está ótimo. Como se sente?»

Martha: «Em tais circunstâncias, acho até que vou bem.»

Corson, serenamente: «Não vai haver problema. Esteja calma. Mantenha a velocidade 130 e deixe o avião descer. Puxe o manche e sentirá o avião baixar.»

Van Swearingen: «O aeroporto McGuire está a seis milhas. Doze zero zero é o corredor aéreo livre para vocês. Podem descer em qualquer das pistas.»

No solo, o pessoal da Base McGuire já havia preparado ambulâncias, material contra incêndios e todo o equipamento de socorros. As luzes dos avisos automáticos piscavam; as sirenes gemiam.

Corson: «Vou explicar-lhe agora o que vamos fazer. Primeiro, damos

uma volta sobre o aeroporto. Está vendo aquela pista de pouso enorme e comprida lá em baixo?»

Neste momento crucial, Martha deixou de ver o Bonanza. «Já perdi você de vista!», gritou ela.

«Calma, agüente firme!», respondeu Carson sem se perturbar. Chamou Atlantic City, mas ambos os aparelhos já estavam agora fora do alcance do radar de Atlantic City, e Van Swearingen não podia ajudar. «Entrem em contato com a Base McGuire», avisou ele. «Lá estão a par da situação.»

Na sala de radar do aeroporto de McGuire, o sargento Philip A. Smith engoliu em seco e se encarregou dos dois pontos luminosos que se deslocavam na tela. *Smith*: «Cinquenta e quatro Bravo, temos contato pelo radar com o avião perdido. Ele está na direção dois zero zero, a três milhas e meia para a sua direita.»

Martha, perdida e se dirigindo para leste em direção ao Atlântico: «Minha altitude é de 300 metros. Velocidade 140.»

Corson: «Continue calma. Perdemos o contato com você, mas... *a localizamos agora!* Preste atenção! Empurre a manete de velocidade, mas não perca altitude. Empurre a manete e puxe o volante ao mesmo tempo, para que o avião não desça mais.»

Martha: «Entendido. Velocidade 120.»

Corson: «Muito bem. Começamos agora a voltar para a direita e a descrever um enorme círculo em volta do aeroporto. Depois, você vai fazer baixar o trem-de-aterriagem. Quan-

do ele começar a descer, repare se o nariz do avião tende a baixar um pouco. Se isso acontecer, puxe o manche e aumente a aceleração do motor. Mantenha a velocidade em 120 milhas por hora.»

Martha: «Trem-de-aterriagem em baixo e bloqueado. Velocidade 120. Altitude 270 metros.»

Corson: «Ótimo! Você está agora atrás de mim. Vou reduzir a velocidade. Venha colocar-se à minha direita. Entendeu?»

Corson sabia que «a hora da verdade» tinha chegado. Qualquer mal-entendido na interpretação das suas palavras ou a menor falha na execução das ordens dadas por ele provocariam a morte inevitável dos amedrontados ocupantes do Comanche. «De agora em diante, só eu vou falar», disse ele para Martha. «Você apenas escute com muita atenção. O trem está descido e o avião preparado para pousar. Está vendo essa pista à sua frente?»

Martha: «Sim.»

Corson: «Muito bem. Dirija o avião para a faixa central da pista. Vamos voar um pouco sobre ela antes de pousar. Seu avião está paralelo à pista?»

Martha, alarmada: «Não vejo onde você está!»

Corson: «Não se preocupe. Continue em frente. Isso mesmo, moça!... Agüente!... Leve o manche à frente... *agora!* Não tanto! Não tanto! Agora empurre tudo!»

O Comanche, no entanto, estava se aproximando da pista num ângulo muito acentuado — suficiente para

provocar um desastre fatal. «Não!», gritou Corson. «Puxe todo o manche! Suba depressa!» O Comanche deu um solavanco e subiu quase na vertical.

Corson, para o sargento Smith: «Parece-me que teremos de tentar esta manobra várias vezes.» *Depois, para Martha:* «Acalme-se! Quase consegui. Simplesmente o avião estava alto demais. Por isso, vamos entrar na pista voando um pouco mais baixo, e você vai manter a altitude agüentando firme o manche. Percebeu?»

Martha: «Sim».

Contudo, a segunda volta sobre o aeroporto tinha conduzido os aviões para um novo perigo mortal; desviando o olhar por um instante, Corson divisou uma rede de alta tensão que cruzava exatamente com a linha de vôo. «Há uns fios elétricos à nossa frente», avisou rapidamente, mas com calma. «Suba! Puxe o manche!» Martha obedeceu, e seu avião tirou um *fino* a menos de 25 metros acima dos fios.

Corson: «Ótimo, está indo bem agora. Baixe o nariz do avião. Empurre o manche um pouco. Empurre... mais... mais... Muito bem. Acelere um pouco... agora, *agora!* Apenas o bastante para se manter sobrevoando a pista. Isso mesmo, você conseguiu! Leve agora o manche todo à frente.»

O avião tocou a pista com violência e saltou no ar. Quando voltou a tocar, o trem-de-pouso se avariou e a hélice bateu no concreto, em meio a um ruído de metais se quebrando e uma chuva de centelhas. O avião foi

deslizando aos solavancos até parar, com os pneus retalhados soltando fumaça. Receando incêndio, Martha abriu a porta rapidamente, gritando: «Saíam depressa!» Ballew arrastou o corpo de Bill até uma das asas, de onde foi retirado pela equipe de uma ambulância que já havia chegado.

Corson pousou em outra pista, entrando em contato com Smith, que lhe disse:

«Ela conseguiu pousar e está bem!»

Corson para Martha: «A senhora foi cem por cento!» Depois, como se ele próprio não tivesse feito nada de importante, decolou novamente e tomou rumo norte, prosseguindo sua interrompida viagem de negócios.

Haviam voado juntos durante uma hora e vinte minutos. Um quarto de hora após terem pousado, o mau tempo atingiu a Base de McGuire e a visibilidade ficou reduzida a zero.

No HOSPITAL próximo, em Fort Dix, posteriormente se confirmou o que David Ballew logo soubera nos dez minutos iniciais daquele regresso acidentado: Bill Waite morrera instantaneamente devido a um coágulo sangüíneo na aorta.

«Suspeitei logo disso», explicou Martha depois, «mas procurei desviar meu pensamento e concentrar-me apenas no que devia fazer para manter o avião no ar. Quando saímos das nuvens e voávamos em céu aberto, tive a estranha sensação de que Bill estava ali me observando e me ajudando a dirigir o avião. E mesmo agora, ainda penso que isso aconteceu.» ▲