

DENSAS NUVENS escuras baixavam sobre o Aeroporto de Milwaukee quando John Fanselow obtinha permissão para decolar. Fanselow, de 30 anos, retornava com um monomotor Piper Cherokee à sua base, em Janesville, 40 quilômetros a sudoeste dali, onde trabalhava como instrutor de vôo. O esguio piloto de óculos levou o acelerador à frente e, exatamente às sete da noite daquele 16 de janeiro de 1995, a branca aeronave ganhou velocidade e logo se elevou suavemente.

– Subindo a 4.000 pés, direção um-nove-zero, altitude 13.000 pés – disse pelo rádio na frequência do Controle de Tráfego Aéreo (ATC) de Milwaukee .

– Contato pelo radar – logo veio a resposta. – Prossiga direto a Janesville.

Só rotina, pensou Fanselow. A camada de nuvens estava a apenas 800 pés de altitude, mas ele não estava preocupado. Piloto há 11 anos, poderia facilmente encontrar sua rota usando os instrumentos eletrônicos do avião.

Dez minutos após a decolagem, Fanselow

PERDIDO

DRAMA DA VIDA REAL

NAS

NUVENS

PER OLA E EMILY D'AULAIRE

**Era como um
videogame, mas
vidas humanas
estavam
em jogo**



nivelou a aeronave a 4.000 pés de altitude e examinou rapidamente os indicadores. Subitamente o ponteiro do amperímetro mergulhou em direção ao zero. Com o coração acelerado, Fanselow acionou o interruptor inutilmente. Seu alternador havia falhado.

Ao contrário de um automóvel, o motor do avião funcionava independentemente do alternador. Como em

os ocupadíssimos controladores de vôo em Milwaukee?, ponderou.

Ele se comunicou pelo rádio com o ATC de Milwaukee:

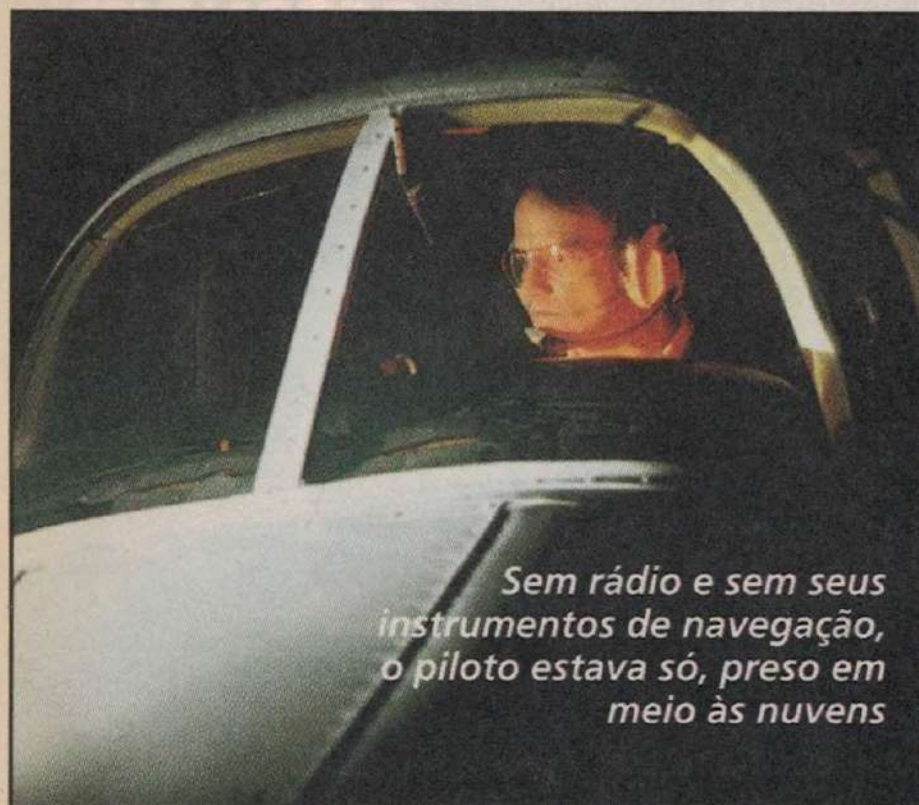
– Aqui fala um-cinco-um-Delta-Sierra. Perdi o meu alternador. Prosseguindo para Janesville só com a bateria.

– Entendido – veio a resposta. – Mantenha-nos informados.

Fanselow se lembrou de uma das principais lições que ele enfatizava com seus alunos: *Em qualquer situação crítica, vocês precisam de cabeça fria, calma e raciocínio lógico.* Para economizar a bateria, desligou as luzes externas e do cockpit. Desligou também dois de seus três rádios de navegação e um de seus dois rádios de comunicação.

NA ESCURA SALA de radar da torre de controle em Milwaukee, o supervisor do controle do tráfego aé-

reo Don Gunderson, de 41 anos, ouviu a mensagem do piloto do Cherokee sobre a falha do alternador. Imediatamente se deu conta de que problemas estavam por vir. Olhou para a tela do radar onde um pequeno ponto luminoso se movia emitindo sinais sonoros e indicava a posição do Cherokee. Alguns números ao lado daquele pontinho – que identificavam o avião, sua altitude e velocidade – eram enviados por um transmissor localizado no nariz da aeronave. Subitamente os dados numéricos desapareceram.



Sem rádio e sem seus instrumentos de navegação, o piloto estava só, preso em meio às nuvens

um carro, entretanto, o sistema de bateria-alternador do Cherokee fornecia energia para as luzes, rádios e outros instrumentos eletrônicos. Sem o alternador, a bateria se descarregaria totalmente até os instrumentos ficarem inoperantes.

Fanselow poderia voltar a Milwaukee, mas aquela não lhe parecia uma situação de emergência. Se ele reduzisse sua carga elétrica, a bateria o manteria voando por pelo menos uma hora, e ele estava a menos de 30 minutos de vôo de Janesville. *Por que perturbar*

OS NÚMEROS em vermelho no painel de instrumentos de Fanselow cintilaram e desapareceram. *Falha elétrica total*, conscientizou-se. A bateria havia se descarregado a uma velocidade incrível e agora seus rádios e instrumentos eletrônicos de navegação eram inúteis. O piloto estava sozinho no meio da escuridão total, preso acima das nuvens. *Fique calmo*, Fanselow disse para si mesmo, *como você ensina a seus alunos. O Controle de Tráfego está observando-me através do radar. Eles conseguirão, de alguma forma, manter os outros aviões fora de minha rota.*

Fanselow poderia determinar sua posição manualmente e até mesmo sem instrumentos ele acreditava que poderia descer com segurança e, visualmente, encontrar a pista de pouso quando estivesse abaixo das nuvens.

O piloto sabia que estaria sobrevoando Janesville às 19:30h; ele poderia reconhecer a cidade pelo clarão das luzes através das nuvens. Sua principal preocupação era o motor do avião. Dos três instrumentos giroscópicos que lhe indicavam qual direção tomar, o elétrico já não funcionava mais. Os outros dois eram acionados pelo motor. Se este morresse, enquanto ele estivesse envolto pelas nuvens, não teria meios de saber que lado estava para cima ou para baixo e poderia levar a pequena aeronave a colidir com o solo. Na abarrotada tela do radar, o pequeno avião era agora nada mais do que um pontinho reluzente e não identificado. Gunderson não sabia mais a que altitude e velocidade estava o avião, e o Cherokee estava sem contato radiofônico.

Gunderson só via uma solução: encontrar um avião para conduzir o Cherokee através das nuvens. O problema era que as normas da FAA – Federal Aviation Administration – não permitiam que os controladores colocassem aviões em formação, a não ser que *ambos* os pilotos estivessem cientes do plano. *Tenho que trazer aquele cara aqui para baixo*, disse Gunderson para si mesmo.

Era uma manobra arriscada que poderia custar-lhe seu emprego se as coisas saíssem erradas. Contudo, a alternativa era observar o pontinho luminoso desaparecer da tela do radar e ler sobre a queda de um pequeno avião no jornal da manhã seguinte. Esquadrinhando a tela do radar, ele procurou um outro avião naquela área.

NO CHEROKEE, Fanselow fazia rápidas estimativas. Eram 19:30h, porém, ele não via luzes suficientemente fortes para ser Janesville. Foi então que teve consciência de seu erro: o que ele havia suposto ser o clarão de Rockford, Illinois, uma cidade ao sul de Janesville, era na realidade Chicago, com seus vários arranha-céus ameaçando perigosa e invisivelmente no meio das nuvens. Ele havia dado uma brusca guinada em direção ao sul.

Estou perdido, pensou. *Meu Deus, o que faço agora?* No momento seguinte ele achou a resposta. *Voarei sobre o Lago Michigan, o qual posso localizar por sua forte cor escura junto às luzes ao longo de sua margem.* Uma vez sobre a água, ele imaginou que poderia localizar Milwaukee através da bússola e das fortes luzes. Ele desceria a uma

altitude inferior a das nuvens para evitar qualquer colisão e em seguida voaria até o aeroporto de Milwaukee visualmente.

Ele se perguntou se o ATC de Milwaukee ficaria intrigado com o que ele estava fazendo. Só podia esperar que eles adivinhassem seu plano.

Gunderson observou o minúsculo pontinho tomar a direção de Milwau-

Em uma das telas viu um grande monomotor Cessna-208 Caravan Turboprop. Denominado Iron-Air-Sixty, ele transportava carga do Federal Express para Milwaukee.

– Iron-Air-Sixty – Gunderson enviou a mensagem –, tenho um pedido especial. Há um piloto voando em círculos acima das nuvens com problema no sistema elétrico. Você me ajudaria a procurá-lo?

Nos controles estava Brian Barton, de 40 anos, que tinha mais de dez mil horas de voo.

– Sim, senhor – respondeu firmemente. Só nos mantenha separados por uma distância segura, murmurou para si mesmo.

Barton acendeu todas as luzes que tinha: as luzes de navegação e as estroboscópicas das asas, a rotatória da cauda, os faróis de pouso e as luzes de táxi. Tinha que depositar sua fé na habilidade do controlador em man-

ter os aviões afastados via radar, entretanto, não haveria problema algum se ele ficasse tão visível quanto possível.

FANSELOW vislumbrou um monomotor vindo em sua direção no meio das nuvens a apenas 400 metros em sua frente. Pensando que o avião havia sido enviado para ajudar, ele passou ao largo. O outro avião piscou então seus faróis de pouso, girou abruptamente e voou na mesma direção de Fanselow. *Ele deve estar dando sinais para que eu o siga.*

Don Gunderson,
supervisor do
Controle de
Tráfego



kee e, em seguida, zigzaguear sobre o lago. *Exatamente o que eu pensei!* Ele havia suposto que o piloto perdido estava tentando encontrar seu caminho de volta ao aeroporto. “Suspendam pousos e decolagens”, anunciou para a torre de controle. “Temos uma emergência.” Todas as luzes do aeroporto foram acesas. Enquanto isso, uma dúzia de aviões estava circulando a milhares de pés acima do pequeno avião perdido. *Preciso conseguir alguém para encontrar este cara,* concluiu Gunderson.

GUNDERSON nunca havia tentado colocar dois aviões em uma formação-cega anteriormente e teria que posicionar o Cessna perigosamente próximo ao Cherokee. Era como jogar um videogame gigante – *só que desta vez era para valer*, pensou.

– Iron-Air-Sixty, vire à esquerda, direção um-dois-zero, mantenha 4.000 mil pés – orientou Gunderson calmamente. – Ele está agora à sua esquerda, às nove horas, a 800 metros, voando rumo ao sul. Por que você não voa em direção ao norte para ver se ele o segue?

O Cessna fez uma curva súbita em direção ao norte, com seus faróis de pouso piscando. Para Fanselow aquele foi um claro sinal de “siga-me”. *O.k., estamos todos tocando a mesma música aqui*, conscientizou-se aliviado. *Preciso ficar na cauda deste cara*.

NA TELA do radar Gunderson viu que quando o Cessna mudou de direção, o outro pontinho também mudou.

– Ele está seguindo você – confirmou aliviado. – Daremos a você instruções de pouso por instrumentos na Pista 19.

A quatro quilômetros do aeroporto, o avião-líder começou a descer ao longo da rota eletrônica de aproximação. Uma vez dentro da camada de nuvens, Fanselow perdeu o contato visual com o avião que o guiava. Não havia nada que ele pudesse fazer a não ser manter a velocidade, o mesmo ângulo de apro-

ximação e a direção exata em que os dois aviões estavam voando antes de entrar na camada de nuvens de 400 metros de espessura.

Isto é como dirigir numa rodovia em um denso nevoeiro a 40 quilômetros por hora e não saber onde estão os caminhões, pensou ele. Qualquer erro seria fatal.

Gunderson observava na silenciosa sala do radar enquanto os dois pontinhos luminosos voando, em visibilidade zero, fundiam-se em um só. *Eles estão provavelmente a apenas 30 metros um do outro*, estimou.

Na torre, os controladores observavam, com seus binóculos, a base da camada de nuvens onde os aviões possivelmente apareceriam. Após uma espera aparentemente infinita, o Cessna rompeu as nuvens e os controladores respiraram aliviadamente.

– Bom trabalho, Sixty – irrompeu a voz de Gunderson. – Conduza-o até a pista.

AO SAIR da camada de nuvens, Fanselow teve uma das mais bonitas visões de sua vida: a longa pista brilhantemente iluminada que se estendia à sua frente. Alguns minutos mais tarde, precisamente às 20:30h, o Cherokee tocou o solo em um pouso quase perfeito e um caminhão de emergência o levou até a rampa do hangar que ele havia deixado há apenas 90 minutos. Para Fanselow, pareceu uma vida inteira.

– MEU MARIDO e eu nunca brigamos, mesmo quando estamos muito zangados – dizia uma jovem esposa. – Nós nos sentamos e analisamos racionalmente os nossos pontos de vista. Depois, faço uma lista de toda a louça que pretendo quebrar.

Bill Naylor, Reino Unido



ENTRE ASPAS

A tentativa de fazer calar um homem é a maior homenagem que se pode prestar a ele. Significa que você reconhece ser ele superior a você.

Joseph Sobran, Universal Press Syndicate

O amor é o que fica de um relacionamento depois que foi retirado todo o egoísmo.

Cullen Hightower

A descoberta consiste em ver o que todos já viram e pensar sobre o que ninguém jamais pensou.

Albert Szent-Györgyi

O verdadeiro sucesso é encontrar a obra de sua vida no trabalho que você ama.

David McCullough

O amor não consiste em olhar longamente um para o outro, mas sim para a frente, juntos e na mesma direção.

Antoine de Saint-Exupéry

Algumas pessoas fazem um elogio como se estivessem esperando por um recibo.

Kin Hubbard

Você pode descobrir mais sobre uma pessoa em uma hora de brincadeira do que em um ano de conversa.

Platão

Cabe ao cidadão não deixar de falar as coisas.

Günter Grass

Prefiro ter uma mente aberta pela imaginação do que uma mente fechada pela crença.

Gerry Spence, *How to Argue and Win Every Time* (St. Martin's Press)

A inteligência é a insolência educada.

Aristóteles

Nunca permita que um problema a ser resolvido se torne mais importante do que uma pessoa a ser amada.

Barbara Johnson, *The Joy Journal* (Word)

A arte é a assinatura da civilização.

Beverly Sills

A melhor herança que um pai pode dar a seus filhos são alguns minutos diários do seu tempo.

O. A. Battista