

OTENENTE-COMANDANTE Greg Anderson, 33 anos, inspirou profundamente na máscara de oxigênio de seu Hornet F/A-18, preparando-se para a simulação de combate aéreo que estava para ocorrer ao largo da costa da Carolina do Norte. Formado pela escola de aviadores de elite da Marinha e veterano da Guerra do Golfo, Anderson se transferira da ativa, como piloto de carreira, para a reserva em tempo integral, a fim de ter mais tempo junto à família. Já participara de centenas dessas manobras de combate, na qual os jatos passam raspando a menos de 150 metros uns dos outros, em velocidades supersônicas.

Na tarde de 23 de abril de 1996, Anderson e dois outros pilotos de aviões Hornet – os tenentes-comandantes Greg Stubbs e Mike Worthington, ambos com 32 anos – estavam voando em equipe. “Dez horas, abaixo!”, gritou para eles, indicando que avistara o “inimigo”: dois Tomcats F-14, abaixo, à esquerda.

Quando os Hornets se desviaram para noroeste, a fim de persegui-los, os Tomcats “lançaram” seus mísseis. Stubbs simulou com precisão ter sido atingido a 7.300 metros. Iniciou uma descida em rolamento, e esperava pas-

sar com segurança pela rota de vôo de Anderson.

No céu sem nuvens, Anderson apertou os olhos e viu o Hornet de Stubbs logo acima. Também pensou que havia uma distância segura. Mas o espaço entre os aviões diminuía mais rápido do que os pilotos podiam perceber.

Os dois jatos aproximavam-se como raios. Então...

ALERTA!


Colisão aérea

MALCOLM McCONNELL



Segundos depois, os dois jatos colidiram. A asa esquerda do avião de Stubbs atingiu o nariz do Hornet de Anderson, rompendo o cone de seu radar e vários metros da fuselagem. O impacto abriu enorme rasgão por trás da cabina de Anderson enquanto os aviões se retalhavam, e seu tanque de combustível externo foi arrancado.

Na torre da Base Aérea Naval de Oceana, 100km ao norte de Virginia Beach, Virgínia, um alto-falante advertiu:



O F/A-18 Hornet guiado
pelo tenente-comandante
Greg Stubbs

– Alerta! Alerta! Alerta!
Colisão aérea!

– Entendido – respondeu o suboficial Don Rogers, 28 anos, controlador de tráfego aéreo. Todos aguardaram atentamente a chamada seguinte, mas houve apenas silêncio.

O impacto disparou o mecanismo externo de emergência, soltando a capota de plástico existente sobre a carlinga de Anderson. No

mesmo instante, um vento gelado arrancou-lhe o relógio. Seu braço esquerdo bateu violentamente contra o assento ejetor e começou a sangrar. No ar, pairava uma nuvem de neblina congelada.

O jato ameaçava cair, enquanto Anderson o movia com dificuldade na névoa fria. Quando sua

visão clareou, viu apenas uma confusão entre céu e oceano. O pequeno pára-brisa dianteiro estava solto, com um rombo de 10cm do lado direito, mas continuava lá. *Não entre em pânico, pensou. Vamos ver se esta coisa vai voar.*

Lutando contra o vendaval gelado, Anderson deslocou o manete de comando de combustível até o máximo, para aumentar a potência. O avião danificado trepidou e vibrou violentamente. Anderson empurrou o acelerador todo à frente, tentando nivelar a aeronave. O horizonte oscilou.

ARREMESSADO de um lado para outro em seu avião, Stubbs também lutou para recobrar o controle. No painel de instrumentos, piscavam alertas a respeito da asa esquerda e do leme traseiro. Ele girou a cabeça para inspecionar os danos. Havia sido arrancados 150cm da asa esquerda, e o combustível que havia restado estava jorrando. Um terço da empenagem vertical esquerda também sumira.

Muito abaixo, o Atlântico parecia uma pedra azul e gelada. *Se eu precisar me ejetar, pensou, é melhor estar mais próximo da costa.*

Não vendo outros aviões, Anderson apertou o botão do microfone.

– Stubby, você está bem?

Stubbs sentiu uma onda de alívio ao ouvir a voz do colega.

– Estou bem – respondeu.

Mantendo o manche e o leme firmemente para a direita, com o objetivo de evitar que o avião rolasse para a esquerda em direção à asa danificada,

Stubbs chamou Oceana. “Estamos nos separando”, reportou. “Estamos bem, os dois.”

Enquanto se aproximava da costa, Stubbs dirigiu-se ao norte, em direção à base aérea naval. Lá, as pistas eram equipadas com cabos de travamento. Após tocar o solo, o gancho traseiro do avião se prenderia a um cabo bem grosso, diminuindo a velocidade do avião até pará-lo. Stubbs entrou em contato com a sala de prontidão do esquadrao: “Estou voltando.”

Anderson examinou o painel de instrumentos. Estava quase apagado. No único visor que ainda funcionava, piscavam luzes de aviso. O motor direito estava parado, o esquerdo perdera potência, e o sistema hidráulico central falhara. Considerou a possibilidade de disparar o assento ejetor e ficar livre, mas este provavelmente havia emperrado por causa da colisão. Disparar a carga de explosivos da ejeção sob um assento danificado poderia ser fatal. *Ficarei enquanto o jato continuar voando, pensou.*

Sem instrumentos de navegação, Anderson precisou se basear no sol, na costa e no horizonte para se orientar. Como Stubbs, direcionou-se para o sol e a costa, baixos no céu ocidental.

Os dois Tomcats agora voavam ao seu lado. Ao vê-los, Anderson perguntou pelo microfone:

– Quais partes do avião ainda tenho?

– A maior parte do nariz foi arrancada – respondeu uma voz. – Há um buraco na popa da cabina. Caiu a porta do trem de pouso dianteiro, e também o tanque central.

Com toneladas de fuselagem arrancadas, o centro de gravidade do avião se deslocara drasticamente, e o computador de controle de vôo estava lutando para manter a estabilidade. *Isso explicaria a instabilidade*, pensou Anderson.

– Qual é minha velocidade? – perguntou.

– Um-oito-zero nós – respondeu um dos pilotos de Tomcat. Mais de 330km/h. Anderson precisaria reduzir a velocidade para abrir o trem de pouso, caso conseguisse manter o avião no ar por tempo suficiente para se aproximar de uma pista.

Na torre de Oceana, Don Rogers chamou a equipe de acidentes: “Há dois F/A-18 danificados chegando em dois-três.” Os caminhões de acidentes correram pela pista 23, carregando uma equipe de salvamento vestida com amplos macacões isolantes.

Como todos os aviadores militares, Stubbs receava tentar uma aterrissagem de emergência em área populada. Mas sabia que tinha altitude e velocidade adequadas para deslizar bem acima dos subúrbios que cercavam Oceana.

Aproximando-se de Virginia Beach, Stubbs desceu e reduziu a velocidade. O caça se inclinou para a esquerda. *Estou perdendo o controle*, pensou. Com quase um terço da asa esquerda arrancada, o avião ficaria incontrolável em velocidades mais baixas. “Precisarei tentar a aterrissagem em alta velocidade”, avisou no rádio.

Os colegas do esquadrão informaram que os pneus do Hornet talvez não suportassem um pouso em alta ve-

locidade. O jato poderia virar e explodir. Porém, enquanto se aproximava das casas que cercavam a base, Stubbs sabia que não era possível se arriscar a voar mais lentamente, perder o controle e cair.

A TRÊS QUILÔMETROS de distância, abaixou o nariz para começar uma aproximação rasa. Quando a velocidade caiu para 190 nós, puxou o manche levemente para trás. *Firme*, disse a si mesmo. *Estamos quase lá*.

O trem de pouso bateu fortemente na pista. Os pneus agüentaram. Stubbs sentiu o tranco do cabo de travamento e foi atirado para a frente, contra os cintos de segurança. Ele estava salvo.

NESSE MOMENTO, Anderson se aproximava de Oceana, a 30km ao sul.

– Qual é minha velocidade? – perguntou pelo rádio aos que o acompanhavam.

– Um-sete-zero – respondeu o piloto de um dos Tomcats.

A mais de 300km/h, Anderson puxou o manete de comando do motor que ainda funcionava, para reduzir a velocidade.

Agora, Mike Worthington juntara-se aos dois Tomcats que voavam ao lado de Anderson. “Flapes parciais”, disse em tom de urgência, lembrando que Anderson precisava ativar os flapes laterais do jato.

Quando Anderson o fez, o caça arfou violentamente. Ele empurrou a manete do comando de combustível, a fim de aumentar a velocidade, e puxou o manche para nivelar. Em vez de recuperar o controle, foi sacudido por

rápidas explosões. Uma fumaça cinzenta envolveu os escapes da carlinga.

– Fogo no exaustor da esquerda! – avisou um piloto.

A posição em meio-flape deixou a aeronave tão instável que o computador perdeu o controle. Desativando rapidamente os flapes, Anderson soltou o manete de comando e rezou para que o computador restaurasse a estabilidade.

Voltando a 1.200 metros, disse a si mesmo que não podia entrar em pânico.

– Velocidade? – perguntou.

– Um-seis-cinco – respondeu um piloto de Tomcat.



O avião de Stubbs ficou sem parte da asa esquerda e cauda

Anderson já abaixara o gancho da cauda. Estava na hora de baixar o trem de pouso. Empurrando o controle, sentiu três baques, enquanto o mecanismo descia e travava. Olhando à direita, já enxergava Oceana.

– O segundo avião se aproxima de três-dois – disse um piloto de Tomcat para a torre.

Rogers agarrou ansiosamente o binóculo e analisou as duas pistas paralelas conhecidas como esquerda 32 e direita 32.

Ambas cruzavam a pista que Stubbs utilizara momentos antes. O cabo de travamento da aterrissagem de Stubbs estava estendido na transversal da pista direita 32. Além disso, o Hornet danificado, cercado pela agitada equipe de salvamento, bloqueava a pista esquerda 32.

– A pista esquerda três-dois está obstruída – informou Rogers, com ur-

gência, aos pilotos que acompanhavam Anderson.

– Não o mande voltar – respondeu Worthington. O avião estava danificado demais para circular e tentar outra vez.

Anderson precisaria tentar a pista direita 32, mas só teria uma chance. Se o gancho da cauda agarrasse o cabo na extremidade de aproximação da pista, ele

pararia bem perto do cabo de Stubbs, que estava abaixo. Caso errasse, seu avião poderia atingir o outro cabo, virar e ficar fora de controle, arriscando uma colisão grave com a equipe de salvamento.

Tensos, os controladores aguardaram a aproximação de Anderson.

O avião de Anderson direcionou-se para o norte, passando pelas casas nos arredores de Virginia Beach. Seus quatro filhos também estavam em casa, em um subúrbio semelhante, ao sudoeste de Oceana. Fria determinação cristalizava-se na mente de Anderson: não se ejetaria durante a aproximação final, a menos que estivesse certo de que o avião cairia sem causar danos.

Anderson viu um grupo de luzes de emergência piscando na pista da esquerda. *O avião de Stubbs.*

Empurrou o manche para a frente e reduziu a pressão no manete de comando de combustível. Afundando em direção à pista da direita, o avião oscilava para a frente e para trás. Anderson puxou o manche com força, para reduzir a velocidade da descida.

O trem de pouso principal atingiu o chão, com um tranco. Os pneus guincharam e então o trem de pouso do nariz bateu no solo. O gancho da cau-



Momentos depois do pouso, Anderson (esquerda) observa incrédulo os danos em seu jato

da prendeu-se ao cabo de travamento. Um segundo depois, o avião parou.

Soltando os cintos de segurança e saindo da cabina, Anderson viu os rostos atônitos do pessoal da equipe de salvamento. Quando olhou para trás e viu o avião, percebeu por que estavam tão chocados.

“Meu Deus!”, exclamou, vendo toda a extensão dos prejuízos. “Nunca imaginei que um avião tão estraçalhado pudesse aterrissar com segurança.”

Stubbs avançou em direção a Anderson e os dois pilotos se abraçaram. Haviam sobrevivido, contra todas as probabilidades.

NA BOATE CRAZY HORSE, um médico suspira ao ver uma artista de *strip-tease* ir tirando a roupa devagar:

– E eu que vim aqui para pensar em alguma coisa que não fosse o trabalho!

Mina e André Guillois, *Le grand livre des nouvelles histoires drôles* (Marabout, Bruxelas)