



Resgate vindo do céu

Só um helicóptero poderia chegar ao rebocador encalhado – assim mesmo, somente por milagre

Por JOHN DYSON

O REBOCADOR *Godinn* – “o deus” – avançava com dificuldade pelas ondas. Luzindo na escuridão do inverno, despeñadeiros cobertos de neve erguiam-se a cada lado da remota baía, na extremidade leste da Islândia.

O capitão Kristján Sveinsson olhou para o relógio. Eram 3 horas da manhã do dia 10 de janeiro de 1994. Ele e a tripulação tinham acabado de conectar um cabo de reboque de 800 metros a uma traineira encalhada na praia de areia vulcânica escura.

Agora teriam de ficar ali até o meio-dia, quando a maré estaria mais alta, permitindo-lhes então retirar a traineira da praia.

– Nada a fazer por enquanto, pessoal – disse Kristján. – Vamos descansar um pouco.

De sua cabine atrás da ponte de comando, Sveinsson ouvia o vento se tornar mais intenso. Ele não estava muito preocupado. Vinha utilizando o vigoroso rebocador para resgatar barcos na costa tempestuosa da Islândia havia mais de 25 anos. E o genro, Geir Jónsson, em cujo julgamento confiava muito, estava de guarda. Se o tempo

‘Vamos ao Trabalho!’ – O vôo de treinamento dos pilotos Jim Sills e John Blumentritt transformou-se numa missão de resgate.

piorasse e houvesse perigo, ele soltaria o cabo e seguiria para mar aberto.

Sem qualquer aviso, uma onda gigantesca atingiu o rebocador, derrubando os homens de seus beliches. A água gelada do mar entrou violentamente por portas e escotilhas. Outras duas ondas se seguiram. A depressão entre as duas ondas era tão profunda que não deixava água suficiente para o rebocador flutuar – um raro e temido fenômeno conhecido como *groundbrott*.

O rebocador se chocou contra a areia, danificando o leme. Antes que os assustados tripulantes pudessem chegar à ponte de comando, esta foi submersa por uma avalanche de água. Tentando não ser arrastado pela torrente, Jónsson agarrou o timão, mas este se quebrou. Com o horror estampado no rosto, tentou em vão alcançar a mão que lhe estendiam, mas foi levado pelo turbilhão.

– Geir! – gritou Sveinsson.

– Ele se foi – disse um marujo.

À deriva, o *Godinn* acabou encalhando a 275 metros da praia.

As ondas martelavam o barco com violência. Sveinsson e os outros vestiram rapidamente os trajes térmicos de sobrevivência.

O capitão verificou mentalmente cada um de seus homens. Três deles estavam bem: o cozinheiro Sigmar Björgvinsson, o taifeiro Marijan Krajacic e Kristbjörn Gudlaugsson, um policial que nas férias fazia parte da tripulação. Sveinsson estava preocupado com os outros dois. O engenheiro-chefe Niels Hansen, 63 anos, tinha sido submetido a uma cirurgia cardíaca recentemente, e o engenheiro Ómar Sigtryggsson, 47 anos, era diabético.

Quando a luz do dia se infiltrou por entre as nuvens, faróis piscaram na praia. Sveinsson acenou com um sinalizador através de uma janela quebrada. Nesse momento, outra onda engoliu o barco, atravessando a porta estilhaçada da cabine.

– Temos de sair daqui! – gritou o capitão.

Agarrando-se ao barco com as mãos enregeladas, ele guiou os outros através da mistura de chuva e neve que caía.

Cuidadosamente, os seis homens subiram no escorregadio teto da ponte de comando, de nove metros quadrados.

Estreitando os olhos, Sveinsson procurou a enorme figura do genro entre os homens na praia. Suas esperanças de que Geir tivesse conseguido nadar até lá em segurança desmoronaram ao ver as figuras distantes





S.O.S. no Mar— Por 25 anos, o capitão e o rebocador socorreram navios. Agora *eles* estavam afundando.

puxarem algo grande e enrijecido das ondas. Com um peso no coração, soube que era o corpo de Geir.

NA ESTAÇÃO AÉREA NAVAL de Keflavik, na costa oeste da Islândia, o tenente-coronel Jim Sills percebeu certa eletricidade no ar enquanto se dirigia a dois helicópteros Pave Hawk. Uma tempestade traiçoeira se aproximava, vinda da Escócia. Como comandante do 56º Esquadrão de Resgate da Força Aérea dos EUA, Sills, 42 anos, sabia que pilotos de resgate deveriam treinar em todo tipo de condições climáticas. Seu esquadrão, como parte das forças da OTAN, dava assistência a tripulações militares e civis em perigo em toda a região.

Já na cabine do outro helicóptero com seu co-piloto e engenheiro de vôo, o capitão John Blumentritt, 32

anos, percebeu que uma viagem difícil o esperava. O texano, conhecido como Blumer, era novato no violento inverno da Islândia.

Então, o rádio de Sills anunciou:

— Temos um barco à deriva com pessoas a bordo e ventos de 60 nós, em águas de nove metros de profundidade.

A intensidade da tempestade era assustadora. Os ventos de 112 km/h tinham força semelhante à de um furacão. E, na latitude subártica, a luz do dia duraria pouco mais de quatro horas.

Abrindo o mapa, Sills observou que a embarcação estava em uma região isolada, constituída por fiordes e montanhas pontiagudas. Para piorar, a tempestade havia bloqueado a rota mais direta; eles teriam de



O capitão tinha certeza de que eles não sobreviveriam a

contornar a costa sul, percorrendo mais de 500 quilômetros ao todo.

– Vamos tentar e ver até onde conseguimos chegar – decidiu Sills.

Com o vôo de treinamento se transformando de repente numa verdadeira missão de resgate, dois membros reservas da equipe correram para o helicóptero de Blumentritt. Para Jesse Goerz, 22 anos, de Monroe, no estado americano de Washington, seria a primeira missão de verdade. Matt Wells, 25 anos, de Mount Lebanon, na Pensilvânia, seria o líder da equipe de resgate. Enquanto isso, um médico da Marinha e dois outros membros da tripulação juntavam-se a Sills no primeiro helicóptero.

Voando abaixo das nuvens, a cerca de 100 metros de altura, os helicópteros lutavam contra um vento tão intenso que reduzia a velocidade pela metade. As hélices vibravam ao bater no gelo.

Com chuva e neve castigando o pára-brisas, Blumentritt viu que estavam sendo ultrapassados por um carro na estrada costeira logo abaixo. Nesse momento ouviu a voz de Sills ecoar no fone de ouvido:

– Este vai ser um *longo* dia!

CURVADOS para se proteger das incessantes ondas, os seis sobreviventes na ponte de comando do rebocador usaram as cordas dos trajés flutuantes para se amarrarem à estrutura de

ação da antena do rádio. Ainda assim, ondas enormes com frequência os derrubavam. Os esforços para manter o bom humor falhavam. Björgvinsson pensava nos filhos e suspirava, lágrimas e água salgada misturando-se em seus olhos.

Em meio à penumbra, o capitão Sveinsson viu os homens na praia tentando dirigir um veículo de terraplenagem através da arrebentação até o rebocador. Era uma idéia maluca: a primeira onda a atingi-la parou a máquina e o motorista foi obrigado a pular para se salvar.

Sem chance de resgate por mar ou terra, Sveinsson olhou para as nuvens baixas. Flocos de neve batiam em seu rosto. Ele balançou a cabeça. Era loucura pensar nisso. Um resgate aéreo estava totalmente fora de questão.

MERGULHANDO e rodopiando como se enfrentassem corredeiras, os dois helicópteros sacudiam-se no ar turbulento. O grupo foi informado de que a aeronave de apoio fora obrigada a retornar. As incertezas começaram a aparecer.

Em missões de vida ou morte, não há regras. O sucesso depende de liderança, sangue-frio e da habilidade da equipe. Mas, se a missão fracassasse, Sills sabia que ele seria o responsável.

Nesse momento, o rádio estalou com a mensagem vinda da base: “O grupo na praia recolheu um corpo caído do barco.” Isso mudava tudo.

outra noite. De repente, alguém exclamou: **'Olhem aquilo!'**

O grupo sabia que outros poderiam morrer se eles não chegassem lá.

– O tempo está ruim na frente e na retaguarda, pessoal – anunciou Sills, com energia. – Prefiro ir em frente.

Não houve discussão.

JÁ ERAM 2 da tarde e a noite ártica de 20 horas se aproximava. Sveinsson e a tripulação estavam molhados havia oito horas. O mar estava a poucos graus acima da temperatura de congelamento. O capitão tinha certeza de que eles não sobreviveriam a outra noite.

De repente ele ouviu alguém exclamar:

– Olhem aquilo!

Na praia, um homem pulava e outro se movia em círculos, com os braços abertos. Estariam apenas se aquecendo ou teriam ficado loucos?

O capitão então compreendeu.

– É um sinal – disse, sem ousar acreditar. – Os helicópteros estão vindo.

DEPOIS DE PARAREM num pequeno aeroporto costeiro para reabastecer, Sills disse a Blumentritt, que levava dois homens de resgate, para ir na frente. Demoraria mais 15 minutos para encher o tanque de seu helicóptero.

Enquanto Blumentritt voava baixo sobre o mar, a agulha do indicador de velocidade vertical de repente apontou diretamente para baixo.

Apanhado pela turbulência, o Pave Hawk começou a cair.

Blumentritt viu ondas gigantescas vindo em sua direção. Se batesse na água, o helicóptero viraria e se partiria. Faltando pouco mais de 15 metros para o choque, o helicóptero perdeu velocidade num mergulho mortal e ganhou altura novamente. O grupo ficou em silêncio enquanto o helicóptero se afastava do perigo. Todos sabiam que por muito pouco não tinham morrido.

NO REBOCADOR, os sobreviventes se abraçavam e batiam nas costas e pernas uns dos outros para ativar a circulação.

Com um pressentimento, o capitão olhou fixamente para a praia, agora envolta pelo crepúsculo. Os helicópteros não viriam mesmo.

Nesse momento fez-se uma pausa no vento e Sveinsson apurou o ouvido:

– Estão escutando algo, rapazes?

FINALMENTE, depois de mais de quatro horas de um vôo traiçoeiro, o helicóptero aproximou-se da praia. E, emergindo de trás de uma onda, lá estava o rebocador com um grupo de homens tentando manter-se sobre ele.

Enquanto se aproximava dos destroços, Blumentritt viu quatro rostos assustados em capuzes laranja olhando para cima. Outros dois não ti-

Nesse momento Goerz viu uma parede de água

nham energia nem para olhar. Com Sills ainda a caminho, Blumentritt sabia que agora era com ele.

– Ao trabalho! – disse então.

Com tempo bom e objetos fixos como ponto de referência, um piloto habilidoso pode pairar a poucos centímetros de uma superfície. Mas com as ondas vindo em sua direção, Blumentritt tinha a sensação de que o mundo todo se movia.

– Você vai ter de me guiar até lá – avisou Blumentritt ao engenheiro de vôo, Jeff Frembling.

Deitado no chão da cabine com a cabeça para fora, de modo a ver os destroços logo abaixo, Frembling ia dando as instruções a Blumentritt:

– Adiante, cinco... quatro... três...

– A velocidade da contagem indicava a velocidade necessária.

Com o polegar no manche, Blumentritt conduzia o helicóptero de 10 toneladas.

Frembling começou a baixar o guincho que levava Goerz, deixando escorregar o cabo pela mão enluvada.

Pendendo acima das ondas,

Concentração Máxima-
Lutando contra ventos de
112 km/h, o piloto Blumentritt
tenta manter-se na rota.



pronta para desabar sobre suas cabeças. 'Aí vem ela!', gritou.

Goerz viu a ponte de comando se aproximando.

Com o teto inclinado poucos centímetros abaixo, ele pulou para o barco, prendendo o cinto de segurança à pequena balaustrada. Wells chegou em seguida e disse com um sorriso:

– E aí, pessoal, precisam de uma carona?

O capitão riu. Estavam todos exaustos, com os olhos vermelhos, expressão de abatimento e movimentos descoordenados. Os dois en-

genheiros olhavam apáticos. Wells sabia que estavam em péssimo estado. Foi então que Goerz viu uma parede de água prestes a desabar sobre suas cabeças.

– Aí vem ela! – gritou.

A onda de três metros de altura cobriu-os com um estrondo. Ao emergirem, Wells se perguntou como aqueles homens tinham agüentado horas e horas de tanto castigo.

Os homens fizeram sinal para que o helicóptero baixasse o equipamento de resgate, um cilindro com três assentos dobráveis. Foi uma luta amarrar com segurança os engenheiros enfraquecidos nos assentos de aço, escorregadios como gelo.

Três homens poderiam sobrecarregar perigosamente o cabo, mas Goerz não hesitou. Sentou-se na terceira cadeira e passou as pernas em torno dos sobreviventes, prendendo-os no lugar. Wells fez sinal e os três começaram a subir.

De repente, Wells viu a corda de segurança de náilon pendendo da cintura de Goerz. Ainda estava presa ao barco.

– Jesse, a corda! – gritou o líder da equipe.

Por alguns segundos agonizantes os três homens ficaram balançando no ar, até que Wells conseguiu soltar a corda.

Amontoados como peixes numa rede, os três homens faziam muito volume para passar pela porta do helicóptero.

– Não consigo fazê-los entrar! – gritou Frembling.

– Vamos para a praia! – decidiu Blumentritt.

O piloto deu a volta, voando para a praia e pousou com cuidado. Os sobreviventes foram conduzidos rapidamente para veículos aquecidos.

Quando Goerz voltava aos destroços para içar dois outros sobreviventes, o segundo helicóptero apareceu. Sills posicionou-se para içar os dois últimos, o policial e o capitão. De repente, uma turbulência fez o helicóptero perder altitude. O cabo afrouxou e uma onda enorme varreu a ponte de comando, atirando os dois homens na água.

Com cuidado, Sills recuperou altitude e, em poucos segundos, os dois

homens emergiram na superfície espumante, sinalizando que estavam bem. Cuspindo água, Sveinsson riu, enquanto olhava para o policial.

– Já não estávamos molhados o suficiente? – brincou.

Momentos depois seus pés tocavam a areia da praia.

A equipe que resgatou a tripulação do "Godinn" foi condecorada pela Força Aérea americana por bravura e habilidade no ar. Mas nenhuma das honras significou tanto quanto um cartão que cada um recebeu alguns dias depois. Nele havia a fotografia de Sigmar Björvinsson, o cozinheiro, com um sorriso radiante, abraçado à mulher e a dois filhos. A mensagem em lápis de cera dizia: "Obrigado por salvar meu pai."

CURTAS E BOAS



impressão digital.

A polícia de Toronto procurava o ladrão que roubara 75 dólares de um escritório, mas esqueceu-se de algo. Ainda no local, o ladrão brincou com massinha de brinquedo, na qual deixou sua

–CHUCK SHEPHERD, *Universal Press Syndicate*

Placa num bar da Carolina do Sul: "Usamos somente os melhores produtos, preparados com orgulho. No entanto, se não ficarem satisfeitos com algum pedido, por favor, devolvam que o nosso pessoal o consumirá com prazer."

Um computador e um gato têm certa semelhança – ambos ronroam e gostam de ser tocados, e passam grande parte do dia imóveis. Também guardam segredos que nem sempre partilham.

–JOHN UPDIKE em *The New Yorker*

Perguntaram a Jim Riggleman, gerente do Chicago Cubs, se ele tinha algum presságio antes de uma estréia. "Não acredito em superstições", respondeu Riggleman. "Não dá sorte." –WGN-TV, Chicago