



**Doug White  
e o painel  
de controle  
do King Air 200.**

**DEPOIS DE UMA  
TRAGEDIA DENTRO  
DAQUELE AVIAO  
PARTICULAR,  
UM PASSAGEIRO  
FAZ UM PEDIDO  
DESESPERADO  
AO CONTROLE DE  
TRAFEGO AEREO:  
“PRECISO DE  
AJUDA AQUI!”**

**POR KENNETH MILLER**

FOTOGRAFADO POR KELLY LADUKE

**oe Cabuk era o tipo** de piloto que fazia os passageiros se sentirem em boas mãos. Coronel da Força Aérea, 67 anos, pilotara caças F-100 no Vietnã, comandara uma esquadrilha de caças na Inglaterra e fora vice-diretor de operações da Otan na Itália. Depois da reforma, em 1989, voltou para o Estado americano da Louisiana, onde nascera, e passou 20 anos pilotando voos fretados no Aeroporto Regional Monroe. De cabeça branca e postura ereta, era pai de dois

filhos adultos, diácono da igreja batista e nunca corria riscos com seu avião.

Por volta de uma e meia da tarde do Domingo de Páscoa deste ano, Cabuk estava nos controles de um Beechcraft King Air 200, de seis lugares, informando os itens da lista de verificação depois de ter decolado de Naples, na Flórida: “Yaw damper, ligado. Potência de subida, ajustada. Hélices a 1.900 rpm.” Em sua companhia, no assento do copiloto, estava o dono do avião, o empresário da construção civil Doug White. A mulher de White, Terri, e as duas filhas adolescentes aconchegavam-se sob cobertores na área dos passageiros, na esperança de ler e cochilar durante o voo de três horas para casa.

White, 56 anos, acalmou-se com o recitar cuidadoso de Cabuk. Fora uma semana difícil. No sábado anterior, o irmão do empresário, 53 anos, morador de Naples, tivera um infarto e morrera. White e a família, que moravam na cidadezinha rural de Archibald, na Louisiana, tinham ido à Flórida para o funeral. Agora, Cabuk levava os quatro de volta ao Oeste.

“Vamos ter um pouco de turbulência quando passarmos por essas nuvens”, avisou Cabuk, e começou a ligação de rotina para os controladores de tráfego aéreo de Miami, usando o número N559DW, identificação do avião na FAA, órgão federal de controle da aviação comercial americana: “Centro de Miami, King Air Cinco-Cinco-Nove-Delta-Whiskey...” De repente, a sua voz sumiu e a cabeça pendeu sobre o peito.

White deu um tapinha no ombro do piloto e o chamou pelo nome. Cabuk ergueu a cabeça e soltou um longo gemido. Depois, os olhos rolaram nas órbitas e ele ficou imóvel.

White virou-se e gritou para sua mulher:

– Terri, venha cá! Estou com um problema.

Quando ela viu Cabuk caído na poltrona, agarrou-lhe o braço e tentou sacudi-lo.

– Não adianta – disse White, depois de alguns segundos, ao perceber a terrível verdade. – Ele está morto.

Na cabine, Maggie, 18 anos, caloura na Universidade do Estado da Louisiana, e a irmã Bailey, 16, que cursava o segundo ano do secundário, começaram a tremer. O avião estava 1.500 metros acima do solo, subindo numa velocidade de 600 metros por minuto. Ninguém a bordo sabia fazê-lo pousar com segurança.

**Doug White tinha brevê** de piloto, mas pouca experiência. Em 1990, fizera

**O ÚNICO  
CONTROLE  
QUE ELE SABIA  
USAR ERA  
O DO RÁDIO.  
WHITE  
PERGUNTARA  
AO PILOTO  
COMO  
AQUELE  
APARELHO  
FUNCIONAVA.**

horas de voo suficientes para a prova num Cessna 172, monomotor minúsculo projetado para iniciantes. Só voara sozinho uma vez, depois abandonara o passatempo. White era assim: inquieto e curioso, disposto a aceitar desafios, e a buscar outro assim que venciasse um. Dezoito anos mais tarde, comprara o King Air usado, como investimento, a

fim de alugá-lo ao Aeroporto Monroe para voos fretados. Ser dono do avião fez com que voltasse a se interessar pela pilotagem, e cumpriu mais algumas horas de voo em pequenos Cessnas. Mas aqueles eram aviões bem básicos, com velocidade de cruzeiro de uns 100 nós (cerca de 185 km/h).

Em comparação, o King Air era complicadíssimo: bimotor turbo-hélice, três vezes mais veloz e cinco vezes mais pesado do que todos os aparelhos que White já pilotara, com o painel de instrumentos cheio de mostradores e comandos desconhecidos. O único que ele sabia operar era o rádio; da última vez que estivera a bordo, perguntara ao piloto como funcionava.

Agora, o avião voava no piloto automático, sistema que White nunca usara. Estava regulado para 3 mil metros de altitude, mas, como Cabuk ainda não havia apertado todos os botões, o avião continuou subindo depois de ultrapassar esse limite. White sabia que, se o avião subisse muito além dos 10 mil metros, perderia a sustentação no ar e despencaria em parafuso.

Um temor mais urgente era que Cabuk caísse sobre os controles.

- Tire-o daqui! - gritou White para Terri.

Ela chamou Maggie, mas não havia espaço na cabine para que as duas se segurassem. Terri lutou para erguer sozinho o corpo de Cabuk, mas desistiu e apertou bem o cinto de segurança a fim de mantê-lo preso no lugar.

- Volte para lá e reze o quanto puder - disse-lhe White.

Terri o beijou no rosto e falou:

- Você vai conseguir.

Em seguida, voltou à cabine e abraçou as meninas. Depois de consolar Maggie, que, cheia de medo, vomitara, fez o que o marido pedira. Sobrevivera a um câncer havia quatro anos. *Senhor, pensei, se a minha hora de morrer chegou, tudo bem. Mas minha sogra já enterrou um filho esta semana. Por favor, não lhe dê mais razões para chorar.*

**White** pegou o rádio.

- Miami - disse -, tenho uma emergência. O meu piloto está inconsciente. Preciso de ajuda aqui em cima!

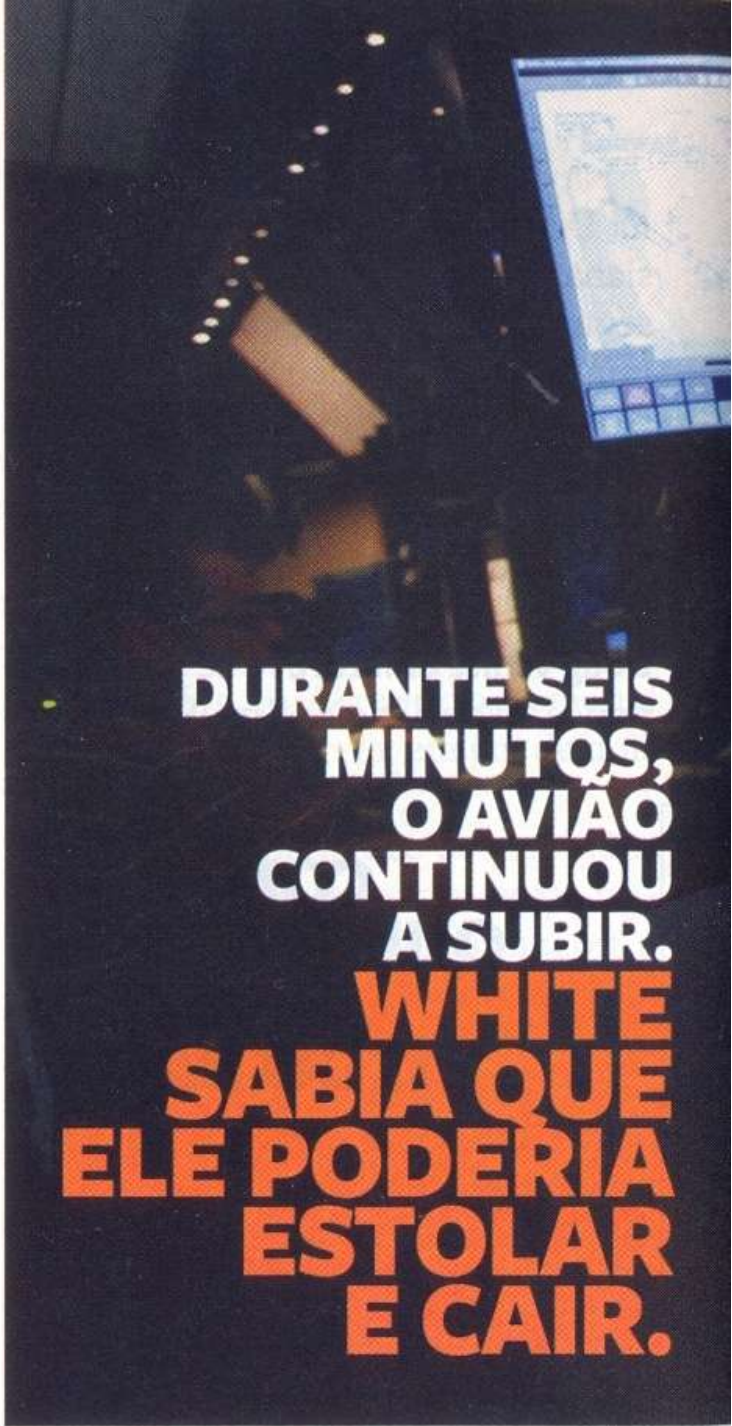
Nate Henkels, de 30 anos, sentado diante de uma tela de radar que cobria uma faixa do espaço aéreo da Flórida, recebeu o chamado no Centro de Controle de Tráfego Aéreo de Miami.

- O senhor é piloto? - perguntou ele, um dos 97 controladores de plantão naquele dia.

- Com pouca experiência e só em monomotores. Preciso falar com um piloto de King Air.

Henkels se assustou; embora houvesse passageiros que pousavam aviões quando o piloto ficava incapacitado, poucos aparelhos eram tão grandes e complexos quanto aquele. Depois de avisar os supervisores do problema de White, Henkels o instruiu a manter a altitude de 3.600 metros, mas, por ter pouca experiência, não sabia explicar a White o que fazer. Durante seis minutos, enquanto Henkels controlava a dezena de aviões naquele setor, o King Air continuou ganhando altitude.

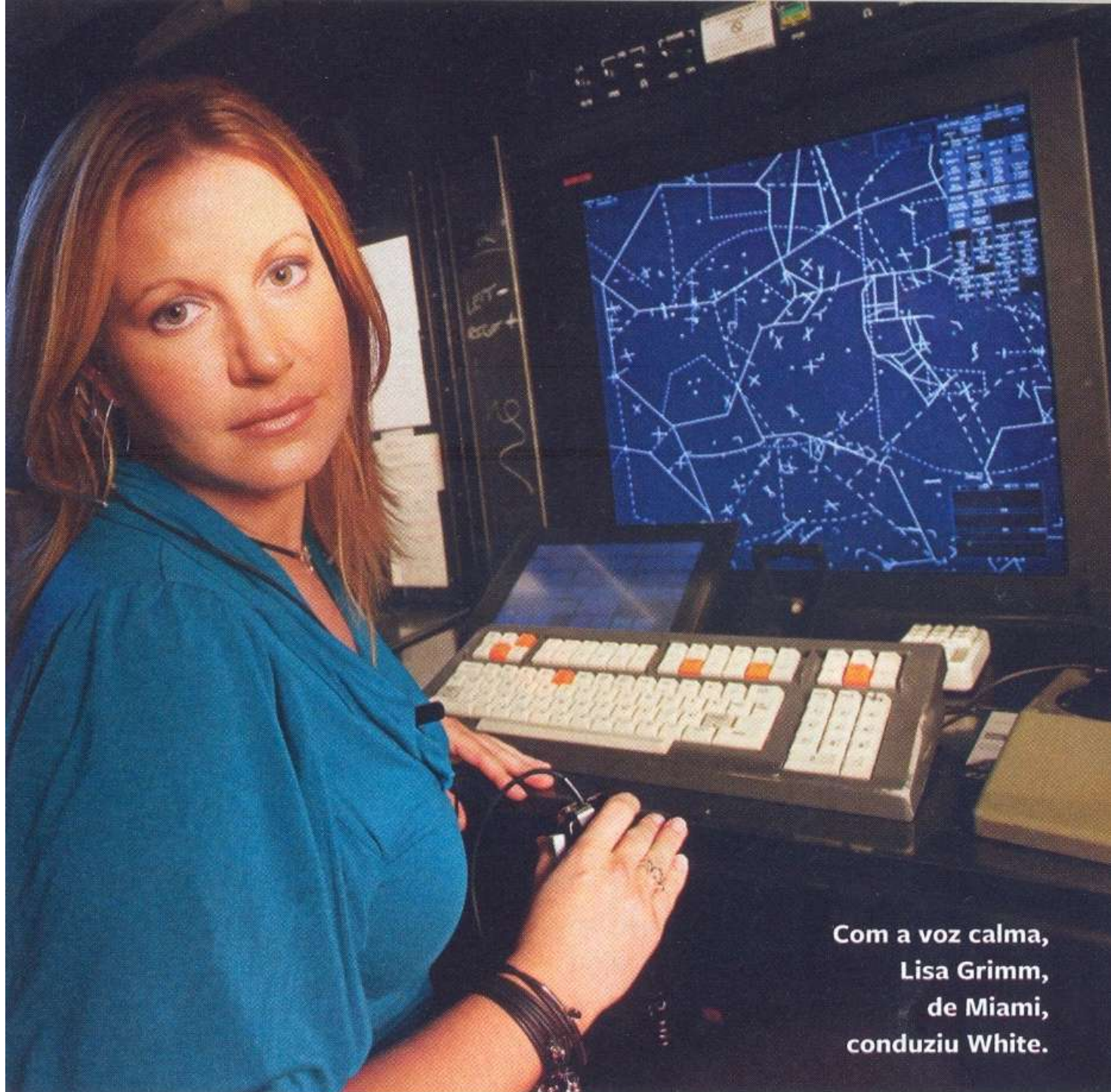
- Preciso parar de subir - disse White. - Fique comigo.



**DURANTE SEIS  
MINUTOS,  
O AVIAO  
CONTINUOU  
A SUBIR.  
WHITE  
SABIA QUE  
ELE PODERIA  
ESTOLAR  
E CAIR.**

- Estou aqui - respondeu Henkels, lutando contra o próprio medo. - Não se preocupe. Estou tentando encontrar uma solução.

Nisso, chegou um supervisor trazendo Lisa Grimm, que se ajoelhou ao lado de Henkels e ligou o fone de ouvido no painel do radar. Com 31 anos, ela já pilotara Learjets e trabalhara como instrutora de voo antes de se tornar controladora; embora só tivesse pilotado um King Air uma vez durante duas horas, conseguiu explicar a White como desligar o piloto automático.



Com a voz calma,  
Lisa Grimm,  
de Miami,  
conduziu White.

Antes disso, o avião já chegara aos 5.300 metros de altitude.

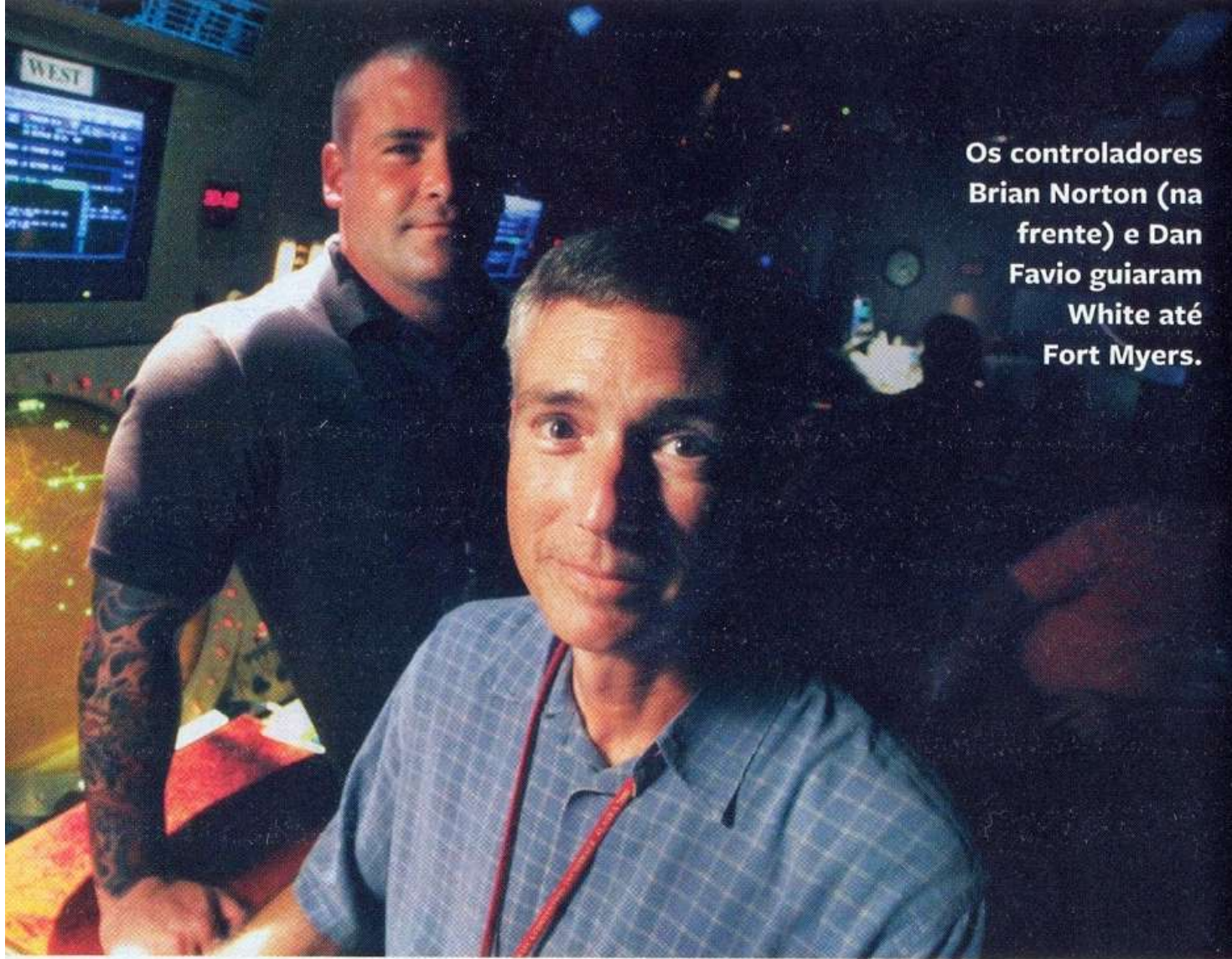
“Agora vamos começar uma descida lenta e suave”, disse Lisa, com voz calma. “Puxe devagar a manete para trás e solte o manche suavemente.”

O “suavemente” é que foi difícil. Mesmo em condições normais, mudar manualmente a direção de um King Air exige mais força do que White estava acostumado. Mas, com os outros controles do avião ainda ajustados para subir, para mover o leme ele teve de usar toda a sua força. Lembrou-se do

compensador, que ajusta o fluxo de ar para aliviar a pressão nos controles principais, no lado esquerdo do console central. Empurrando para o lado a perna de Cabuk, virou o disco, do tamanho de um pires, e conseguiu baixar o nariz do avião.

No centro de controle de Miami, Lisa continuava orientando White.

“Quero que o senhor desça para 3.300 metros”, disse ela. Ele tentou manter a descida gradual, mas a velocidade e o ângulo variavam loucamente. Ao lado de Lisa, Henkels e a colega Jessica



Os controladores Brian Norton (na frente) e Dan Favio guiaram White até Fort Myers.

Anaya, 26 anos, trabalhavam freneticamente para afastar do caminho os outros aviões.

Quando o aparelho de White chegou à altitude de cruzeiro adequada, Lisa começou a pensar no pouso. Sabia que seria difícil e que ele não poderia pousar em Miami; a FAA exige que os aviões com problemas sejam guiados para o aeroporto mais próximo. O supervisor já entrara em contato com o Aeroporto Internacional do Sudoeste da Flórida, em Fort Myers.

“Daqui a um minuto o senhor vai falar com a torre de Fort Myers para a aproximação”, informou Lisa. “Eles o ajudarão a pousar em segurança.” Ela disse a White que virasse para a esquerda, por sobre o Golfo do México, para começar a manobra circular que

o colocaria na rota correta. Quando o horizonte sumiu num borrão azul, ele só conseguiu se orientar pelo horizonte artificial do mostrador do painel de instrumentos. Era difícil manter constante a altitude e, ao mesmo tempo, ficar de olho no mostrador, de modo que White regulou o piloto automático para 3.300 metros e voltou a ligá-lo, sem prever que isso faria o avião se inclinar para a direita. Rapidamente o desligou.

“O senhor está indo bem”, disse Lisa, e em seguida lhe explicou como passar o rádio para a frequência de Fort Myers. White detestou interromper o contato com Lisa; a sua voz calma era como um salva-vidas. Ela prometeu ficar de prontidão, caso ele quisesse conversar com ela de novo.

**Brian Norton estava indo embora do centro de controle de Fort Myers quando o chefe foi buscá-lo.**

“Temos uma emergência”, disse o supervisor.

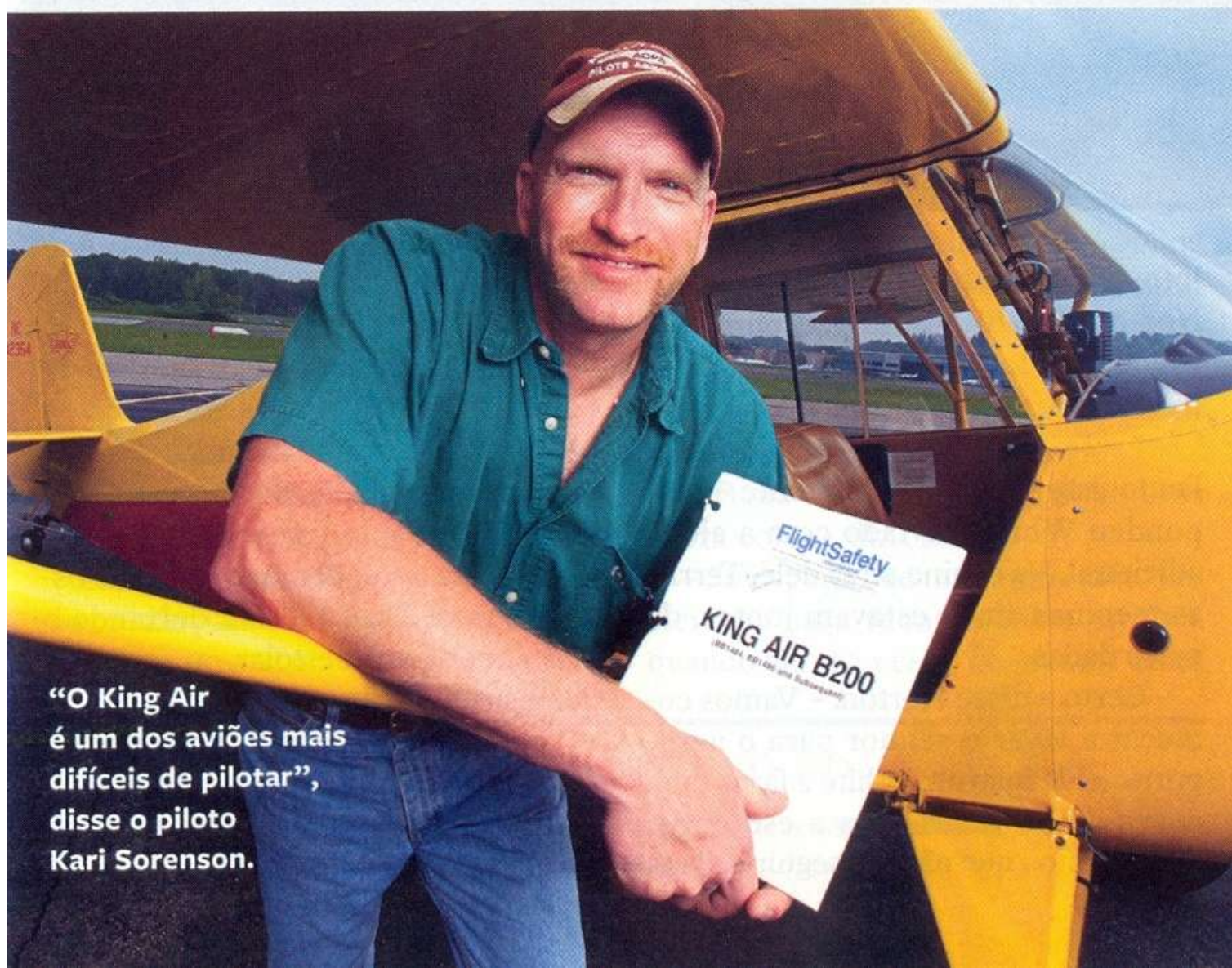
Norton, 48 anos, era um dos dois controladores com experiência de pilotagem que trabalhavam naquela tarde, junto do recém-chegado Dan Favio, 29 anos, que estava em Fort Myers havia só dois meses. Nenhum deles pilotara um King Air 200, mas Favio sabia de alguém que conhecia o avião: o antigo colega Kari Sorenson, 43 anos, piloto de empresa que ele conhecera quando trabalhava no aeroporto de Danbury, em Connecticut.

Sorenson colecionava tragédias aéreas no seu histórico. Quando adolescente,

perdera o pai, também piloto, num acidente aéreo; o padrasto, piloto de prova de jatos particulares, morreu em 1996, quando o voo 800 da TWA explodiu em Long Island. Sorenson, que, entre outras razões, era piloto em homenagem a seu pai, se dedicava a impedir novos desastres.

Quando Norton ligou o fone no painel do radar, Favio sentou-se ao seu lado e puxou o celular para ligar para Sorenson. O amigo disse que desde 1995 não pilotava um King Air, mas que ainda tinha o manual e o esquema da cabine. Com os dois na mão e o número de série do avião de White, sentou-se ao computador de casa para verificar qual era o modelo certo.

- Conseguimos ajuda de outro pi-



“O King Air é um dos aviões mais difíceis de pilotar”, disse o piloto Kari Sorenson.





“Meu pai é o meu herói”, diz Bailey White (a partir da esquerda), com Doug, Terri e Maggie.

loto que conhece o seu avião – disse Norton a White pelo rádio. – Está usando o piloto automático ou o controle manual?

– Eu e o bom Deus estamos controlando este avião manualmente – respondeu White, aliviado com a ajuda adicional. Na cabine atrás dele, Terri e as meninas ainda estavam juntas, de mãos dadas.

– Certo – disse Norton. – Vamos começar a levar o senhor para o aeroporto. – Ele instruiu White a fazer uma curva de 90 graus para a esquerda. White achou que não conseguiria, dada

a velocidade da descida. Perguntou como ajustar os controles para ficar na velocidade adequada. A sugestão de Sorenson, que Favio passou a Norton e este a White, envolvia ajustar um aparelho chamado indicador de curso. Mas White não sabia usá-lo e não havia tempo para aprender. A velocidade oscilava entre 230 e 110 nós, deixando o avião em risco de estolar, ou seja, perder a sustentação.

Finalmente, Sorenson encontrou a solução: “Diga-lhe que pilote o King Air como se fosse um monomotor. Todo avião é um avião.”

O conselho deu liberdade a White para confiar no instinto de piloto; enquanto isso, os três homens em terra limitaram as instruções aos comandos mais básicos do aparelho. Logo, White voava de forma mais regular.

Quando o King Air chegou aos 600 metros de altitude, White avistou uma faixa cinzenta a distância.

- Acho que estou vendo a pista bem à frente - disse. O avião estava a menos de 25 quilômetros do aeroporto, na posição para a aproximação final. Sorenson pediu a White que reduzisse a velocidade para 160 nós, e depois baixasse o trem de pouso e os flapes.

- Quando eu tocar o solo, é só reduzir a manete? - perguntou White.

- Isso mesmo - disse Norton. - Reduza a manete e freio no máximo.

O altímetro mostrou 550 metros, depois 300, depois 150. Um exército de ambulâncias e carros do corpo de bombeiros alinhava-se ao longo da pista. Terri e as garotas rezaram ainda mais.

- Daqui tudo parece bem - disse Norton a White. - A pista é toda sua.

**Em Miami**, um supervisor gritou para Lisa Grimm:

- Ele pousou!

- Como assim? - berrou ela. - O avião está inteiro ou pegou fogo?

Em Fort Myers, Favio saiu correndo do prédio para ver o que acontecera. O King Air estava parado na pista, depois

de um pouso perfeito. Na torre e no centro de controle de Miami, os gritos de alegria e os tapinhas nas costas já haviam começado.

Depois de receber do controlador em terra instruções para desligar o motor, White e a família saíram do avião. Paramédicos tiraram Joe Cabuk da cabine e tentaram em vão revivê-lo. Mais tarde, a autópsia confirmou que ele morrera de infarto.

**Em casa**, na Louisiana, White mandou vales-presentes para Lisa, Norton, Favio e Sorenson. Por sua vez, eles lhe deram quase todo o crédito por fazer o King Air descer do céu são e salvo.

"Para nós, é uma sensação de dever cumprido", diz Sorenson. "Mas, na verdade, foi Doug quem fez tudo. Só lhe demos as ferramentas para realizar o serviço." Depois do incidente, durante um mês, White acordou, por volta das três da manhã, com sonhos nítidos: estava mais uma vez no controle de um avião que não sabia pilotar. Logo voltou às aulas de voo, decidido a se preparar para qualquer emergência. Além da ajuda que recebeu naquele domingo, ele acredita que havia um poder maior envolvido na salvação de sua família.

- Deus nos poupou para alguma outra coisa - diz ele.

- Só espero que tenhamos juízo suficiente para reconhecer o motivo, quando ele aparecer - acrescenta Terri.

---

## AS QUATRO IDADES DO HOMEM

**Quando acredita** em Papai Noel; quando não acredita; quando é o Papai Noel e quando se parece com ele.