

Milagre no voo 516

Bem acima do norte da Rússia, os sistemas de controle do avião, um a um, começaram a se desligar

POR KENNETH MILLER

Numa manhã gelada e cinzenta de setembro de 2010, 72 passageiros embarcaram num avião Tupolev Tu-154 para as cinco horas de viagem de Polyarny, no noroeste da Rússia, a Moscou. Como muitos outros passageiros, Stanislav e Ekaterina Shestakov tinham feito a viagem vezes suficientes para conhecer os tripulantes pelo nome. Mas isso não deixava Stanislav, 30 anos, mais calmo. Como sempre, tinha certeza de que o voo ia acabar mal. Ekaterina, também de 30 anos, usava o argumento de costume: “Se estamos destinados a



cair, estamos destinados a cair. Se não estamos, não estamos.” Sabe-se lá como, esse raciocínio o acalmava.

A única opção de Stanislav era voar. Não há outro modo prático de fazer a viagem das remotas minas de diamante perto de Udachny, cidade onde mora o casal, até Moscou. O voo parte do aeroporto de Polyarny, com uma só pista e uma única empresa, Alrosa Mirny, pertencente ao monopólio estatal que gerencia as minas.

Era uma época muito tensa para os Shestakovs. Seis meses antes, Ekaterina fora nomeada chefe do departamento de delinquência juvenil da força policial da região. O novo emprego era em Mirny, 500 quilômetros ao sul de Udachny: longe demais para voltar todo dia para a casa que dividiam com a filha pequena. Stanislav, operador de máquinas pesadas da mina, não podia se mudar. Assim, Ekaterina alugou um apartamento perto do escritório, e era comum passar alguns meses sem ver os seus entes queridos. A separação provocara brigas, e o casal mandara Sofia, 5 anos, passar o verão com a avó no Mar Negro enquanto tentavam resolver a situação.

Agora iam se juntar à filhinha e tirar umas férias familiares bem necessárias. Mas Stanislav ainda achava impossível se acalmar.

Na cabine de comando, o clima era mais relaxado. Os quatro integrantes da tripulação faziam a rota Moscou-Polyarny-Moscou havia quase uma década. Os pilotos Evgeny Novoselov, 42 anos, e Andrey Lamanov, 43, eram veteranos experientes, somando os

dois quase 20 mil horas de voo; ambos tinham o posto de comandante e eram igualmente altos e magros. Novoselov, de cabelos escuros, é calmo e reservado, enquanto Lamanov, com topete e traços cinzelados, é mais impulsivo e maroto, e gosta de uma boa piada. Mas os dois trabalhavam em dupla como um par de patinadores olímpicos. Conheciam bem o Tu-154 e, quando terminaram a verificação de segurança, taxiaram até a pista e fizeram o grande avião se alçar no céu, não tinham razão para suspeitar de que a viagem daquele dia seria diferente das outras.

No entanto, dessa vez a ansiedade de Stanislav se justificaria. Dessa vez, haveria problemas.

Cerca de três horas depois da decolagem, quando sobrevoavam o noroeste da Rússia, o avião se sacudiu violentamente e o piloto automático se desligou. Nesse momento, Novoselov e Lamanov assumiram os controles. Virando-se para o mecânico de voo, Rafik Karimov, pediram-lhe que descobrisse por que o piloto auto-

mático deixara de funcionar. Ao examinar o painel de instrumentos, Karimov viu uma luz vermelha piscar.

“Estamos com falta de energia”, disse. O sistema elétrico básico do avião enguiçara e o aparelho trocara automaticamente para o sistema de baterias de reserva. Mas este também não funcionava. Karimov, franzino, de bigode, com a atenção tranquila de um jóquei, não sabia o que causara o problema, mas logo entendeu a sua gravidade. Olhou o relógio. Faltava um minuto para as sete da manhã.

Novoselov, comandante do voo naquele dia, chamou pelo rádio o centro regional de controle de tráfego aéreo e o avisou sobre o problema.

– Há a possibilidade de precisarmos de um pouso de emergência – disse. – Por favor, verifique o aeroporto mais próximo.

– Favor confirmar a razão... – começou o controlador, mas o rádio desligou. Então os medidores, instrumentos, aparelhos de navegação e sistemas de controle do avião começaram a se desligar, um a um.

O Tu-154 tem quatro baterias de reserva, e as do voo 516 de Polyarny tinham pelo menos 11 anos – com uma validade nominal de 12 anos. Mais tarde, os investigadores concluíram que uma das quatro sofrera um “vazamento térmico”, ou superaquecimento a ponto de o fluido eletrolítico ferver. Isso afetou a bateria ao lado, que não funcionou mais. Então, sem ligação

com o defeito nas baterias, um pico de voltagem no sistema elétrico principal do avião o avariou. As duas baterias remanescentes não conseguiram alimentar os complexos sistemas eletrônicos e, em poucos minutos, até elas se esgotaram. Seria preciso controlar o que fosse possível no modo manual.

Os Shestakovs, sentados perto da frente, na classe econômica, viram a luz de “apertem os cintos” se apagar aos poucos, como se houvesse um redutor de voltagem. Então, de repente o avião balançou de lado e, durante vários segundos, pareceu que os pilotos lutavam para manter o controle.

“Algo está acontecendo”,
Stanislav disse à mulher.
“Vamos cair.”

– Algo está acontecendo – Stanislav disse à mulher. – Vamos cair.

– Não se preocupe – respondeu ela. – Tudo vai dar certo.

Elena Razumova, aeromoça-chefe, notou as mesmas anomalias. Foi à cabine e perguntou se havia algo errado.

“Temos um grande problema”, respondeu, tenso, o mecânico Karimov. “Mais tarde explico melhor.”

Razumova, cinquentona de aparência juvenil, frequentara o Instituto de Aviação Civil de Moscou e voava havia 30 anos; adivinhou que era uma falha elétrica. Voltou ao salão e disse aos outros comissários de bordo que ficassem atentos a novas instruções. Os cinco verificaram se estavam com

a carteira de identidade no bolso, procedimento-padrão caso alguém tivesse de identificar seus corpos.

Os pilotos fizeram o avião descer de 10.600 metros para 3 mil e depois para 1.200, a fim de sobrevoar o topo da camada de nuvens. Era perigoso descer mais sem o indicador de altitude, aparelho que permite aos pilo-

Uma luz indicou que o nível de combustível estava fraquíssimo.

tos manter as asas do avião niveladas quando as nuvens encobrem o horizonte. Voaram talvez uns 150 quilômetros, procurando uma abertura pela qual pudessem passar em segurança e procurar onde pousar.

De repente, uma luz de alerta, um dos aparelhos que ainda funcionavam indicou que o nível de combustível estava baixíssimo. Pouco depois, um alarme começou a soar. Não saía mais combustível dos tanques principais porque não havia corrente elétrica para fazer as bombas funcionarem – e os três motores só podiam usar o que restava no pequeno tanque que os alimentava diretamente. A tripulação sabia que só lhes restava combustível para 30 minutos.

Não havia tempo a perder. Concentrando-se no treinamento e não nas batidas fortes do coração, o navegador Serguei Talalaiev, 52 anos, tentou mandar um SOS pela frequência de

emergência, sem saber que o transmissor já deixara de funcionar.

– Temos de mergulhar abaixo das nuvens – disse Novoselov ao comissário de bordo Nikolai Dmitriev, que fora ver se precisavam de ajuda. – É melhor voltar ao salão.

Dmitriev, 42 anos, não precisou ouvir mais nada. Transmitiu a notícia aos

outros comissários, um dos quais, Elena, era sua mulher. Os dois voavam juntos havia sete anos.

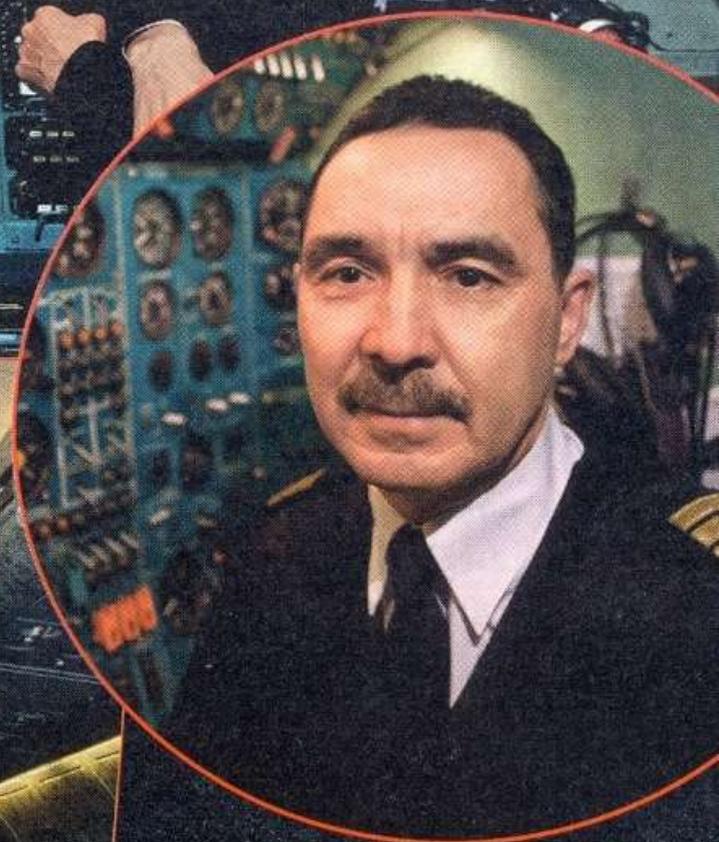
– Vamos morrer

– disse Stanislav a

Ekaterina.

– Tudo vai dar certo – repetiu ela, embora começasse a acreditar no marido.

Não era a primeira emergência aérea de Dmitriev. Em março de 2001, trabalhava num voo de Istambul a Moscou quando três sequestradores chechenos esfaquearam outro comissário, ameaçaram explodir o avião e mandaram Dmitriev abrir a cabine de comando. Com uma faca junto ao coração, ele jurou (falsamente) que a porta estava trancada e não podia ser aberta por fora. Os pilotos concordaram em pousar na Arábia Saudita, onde os terroristas libertaram alguns dos 174 reféns. Mais tarde, um comando saudita invadiu o avião; um sequestrador, um passageiro e uma comissária de bordo morreram. Dmitriev recebeu uma medalha de bravura.



A partir de cima, em sentido horário: dois pilotos veteranos, Andrey Lamanov (à esquerda) e Evgeny Novoselov, estavam na cabine do voo 516, além do mecânico de voo Rafik Karimov (acima). Os comissários eram a chefe Elena Razumova (à esquerda) e o casal Nikolai e Elena.

Agora Dmitriev estava assustado, mas, como antes, pessoas dependiam de que escondesse o medo e enfrentasse a situação. Enquanto pedia aos passageiros que voltassem aos seus lugares e apertassem os cintos, evitou olhar sua mulher nos olhos. Era melhor, pensou, que os dois se concentrassem no trabalho.

Quando o avião começou a descer e entrou na brancura desorientadora, Novoselov e Lamanov se firmaram nos controles. Por sorte, a camada de nuvens era fina e em segundos saíram dela.

A terra abaixo deles estava coberta pela taiga, a floresta de pinheiros e bétulas que reveste a maior parte do norte da Rússia. Um rio ondeava pelo terreno plano, com um banco de areia no meio. Não era o lugar ideal para um avião de 82 toneladas tentar pousar na água, mas qualquer coisa era melhor do que a floresta. “Vamos tentar a areia”, disse Novoselov a Dmitriev, que voltara à cabine.

O comissário saiu para avisar os colegas. Os comissários começaram a trancar armários, prender equipamento solto e mudar os passageiros de lugar para abrir espaço junto às saídas de emergência.

Os pilotos voaram mais baixo para ver melhor. Ao avistar uma pequena aldeia a distância, decidiram contorná-la. E, quando completaram a volta, seus olhos viram uma imagem incrível: uma pista de pouso!

A pequena aldeia de Izhma – cuja principal atividade econômica é a

criação de renas – fica 1.500 quilômetros ao norte de Moscou. Na era soviética, um minúsculo aeroporto civil foi construído ali perto, mas fechou em 1997, para mais tarde reabrir como heliporto. A pista não era mais necessária e havia mato entre as lajes. Mas o gerente Serguei Sotnikov manteve o concreto em bom estado.

No céu de Izhma, os pilotos do Tu-154 continuavam a dar voltas, tentando alinhar o avião para o difícil pouso. A pista de Izhma tem apenas 1.340 metros de comprimento; o Tu-154 precisaria de 2.500 metros. Os pilotos queriam garantir que o avião tocasse o chão nos primeiros metros da pista, para usar o máximo possível da parte pavimentada.

O trem de pouso poderia ser baixado manualmente, mas os flapes, os *slats* e os *spoilers*, de funcionamento elétrico e usados para reduzir a velocidade na aproximação, não funcionavam. Novoselov e Lamanov teriam de usar a antiga habilidade com manche e manete para pousar um mastodonte aeronáutico moderno numa pista projetada para aviõezinhos com hélice.

Fizeram uma, duas, três voltas, reduzindo a velocidade do avião e aprimorando o ângulo de aproximação. A cada passo, os comissários de bordo repetiam para os passageiros as instruções para pouso de emergência.

Alguns passageiros rezavam; outros vomitavam nos saquinhos apropriados. Os comissários andavam pelos corredores, distribuindo sorrisos e tranquilidade. Stanislav perguntou à mulher:

- Se morrermos, o que vai acontecer com a nossa pequena Sofia?

- A minha mãe cuidará dela - foi a resposta, e apertou a mão do marido.

Na quarta volta, os pilotos miraram no alvo. Os únicos instrumentos que funcionavam eram os que mostravam a altitude, a velocidade vertical e a velocidade do ar; o navegador monitorava os instrumentos e gritava a velocidade do ar enquanto os pilotos se aproximavam para o pouso.

Quando o avião disparou na direção da pista, os comissários se sentaram e prenderam os cintos, gritando: "Atenção! Vamos pousar!"

- A minha boca está tão seca que não consigo engolir - confessou Dmitriev à comissária de bordo sentada ao seu lado na frente do avião.

- A minha também - disse ela. Dmitriev e sua mulher, responsáveis por extremidades opostas do avião, não tiveram oportunidade de se despedir. Pela janela, a taiga corria na direção deles.

Lamanov empurrou o manche para a frente só o bastante para passar por cima das últimas árvores e depois, com habilidade, baixou o nariz do avião na direção da pista de pouso. Um momento antes de aterrissarem, Novoselov pôs os motores em reverso, e o avião tocou o concreto com as rodas do trem principal. Quando a roda do nariz tocou o solo, Lama-

nov acionou os freios. Logo o avião se desacelerou de 380 km/h para 100 km/h, mas a pista de 1.340 metros era curta demais. As asas e a cabine cortaram as árvores novas como lâminas de foice quando o Tu-154 saiu do concreto e entrou pela floresta.



Quando o avião se preparou para o pouso forçado, os Shestakovs encorajaram um ao outro e pensaram na filha pequena.

"Que Deus nos ajude", rezou Novoselov, e, em seguida, pensou: *Depois disso, por favor, não nos deixe morrer com o choque de uma árvore estúpida contra a cabine.*

No salão, todos gritavam enquanto os galhos batiam nas janelas. Quando o avião finalmente parou, uns 200 metros floresta adentro, o vapor subia das rodas aquecidas pela fricção. Alguns passageiros aplaudiram. Outros, achando que o vapor era fumaça, começaram a gritar: "Abram as portas!"

Um deles era Stanislav. Pulou no corredor, mas um comissário de bor-

do, decidido a evitar o pânico, lhe bloqueou o caminho: “Fique onde está! Faça o favor de sentar-se.”

Naquele momento, sua mulher caiu em lágrimas, e Stanislav percebeu que ela precisava dele. Sentou-se e lhe acariciou o ombro, murmurando suavemente: “Não se preocupe... Está tudo bem.”

Convencer alguns dos outros passageiros demorou um pouco mais. Quando um dos comissários abriu uma saída de emergência, porém, olhou para fora e anunciou que não havia fogo, todos se acalmaram. Logo, a totalidade dos passageiros desceu do avião pela saída de emergência e, em dez minutos, chegaram as equipes locais de resgate.

Debaixo de uma leve garoa, amigos e desconhecidos se abraçaram, distribuíram cigarros e tomaram golinhos

de vodca e conhaque. No entanto, para a tripulação o trabalho não terminara; o avião tinha de ser fechado, era preciso informar as autoridades. Um socorrista uniformizado se aproximou de Novosolev com expressão muito séria.

– Há uma baixa – disse.

O piloto tremeu.

– Quem?

– Você matou uma lebre – completou o socorrista, e abriu um sorriso.

Novosolev deu uma boa e longa gargalhada, inspirando profundamente o ar doce da floresta.

Naquela tarde, a maioria dos passageiros voou para Moscou partindo de outro aeroporto em outro Tu-154. Só um casal, traumatizado demais para voar, preferiu pegar um trem.

Não foram os Shestakovs.

DO - RÉ - MI - FÁ

No colégio interno onde completei meus estudos secundários, havia vários pianos à disposição dos alunos, e eles eram regularmente afinados. Certo dia o afinador estava ajustando um instrumento num dos pequenos estúdios, enquanto no andar de cima um professor guardava livros em caixotes pesados, usando pregos e martelo para fechá-los.

O afinador de pianos, velhinho tímido, não conseguia prosseguir em seu trabalho. Tomando coragem, subiu para falar com o responsável pelo barulho.

– Desculpe – disse –, mas estou afinando um piano no andar de baixo.

– Ah! – disse o outro. – Não se preocupe, pode continuar. Não está me incomodando nada.

Jean-Marc Lavoie

