



CAIXA-NEGRA

O relato de três desastres aéreos brasileiros

DADOS DE COPYRIGHT

Sobre a obra:

A presente obra é disponibilizada pela equipe [Le Livros](#) e seus diversos parceiros, com o objetivo de oferecer conteúdo para uso parcial em pesquisas e estudos acadêmicos, bem como o simples teste da qualidade da obra, com o fim exclusivo de compra futura.

É expressamente proibida e totalmente repudiável a venda, aluguel, ou quaisquer uso comercial do presente conteúdo

Sobre nós:

O [Le Livros](#) e seus parceiros disponibilizam conteúdo de domínio público e propriedade intelectual de forma totalmente gratuita, por acreditar que o conhecimento e a educação devem ser acessíveis e livres a toda e qualquer pessoa. Você pode encontrar mais obras em nosso site: [LeLivros.site](#) ou em qualquer um dos sites parceiros apresentados [neste link](#)

"Quando o mundo estiver unido na busca do conhecimento, e não mais lutando por dinheiro e poder, então nossa sociedade poderá enfim evoluir a um novo nível."



IVAN SANT'ANNA

Caixa-preta
O relato de três desastres aéreos brasileiros



Copyright © 2000 by Ivan Sant'Anna

Todos os direitos desta edição reservados à
EDITORA OBJETIVA LTDA. Rua Cosme Velho, 103
Rio de Janeiro – RJ – Cep: 22241-090
Tel.: (21) 2199-7824 – Fax: (21) 2199-7825
www.objetiva.com.br

Capa
Anna Feith

Ilustrações/Diagramas
Fábio Darci

Foto da capa
Scoop/Lefebvre – Paris Match

Revisão
Lilia Zanetti
Bruno Fiuza

Conversão para e-book
Abreu's System Ltda.



CIP-BRASIL. CATALOGAÇÃO-NA-FONTE
SINDICATO NACIONAL DOS EDITORES DE LIVROS, RJ
S223c

Sant'Anna, Ivan

Caixa-preta [recurso eletrônico] : o relato de três desastres aéreos brasileiros /
Ivan Sant'Anna. - Rio de Janeiro : Objetiva, 2011.

recurso digital

Formato: ePub

Requisitos do sistema: Adobe Digital Editions

Modo de acesso: World Wide Web

348p. ISBN 978-85-390-0303-7 (recurso eletrônico)

1. Ficção brasileira. 2. Livros eletrônicos. I. Título.

10-6703 CDD: 869.93

CDU: 821.134.3(81)-3

*Ao comandante Fernando Murilo de Lima e Silva,
do VP-375, dedico este trabalho.*

“Nós não pedimos para ser eternos, mas apenas para não ver os atos e as coisas perderem subitamente o seu sentido.”

Antoine de Saint-Exupéry
Voo Noturno

Introdução

Sempre que ocorre um desastre de avião, uma das primeiras providências das equipes de socorro, ao chegar ao local, é resgatar a caixa-preta da aeronave.

Trata-se, na verdade, de um dispositivo formado não por uma, mas por duas caixas (que, por sinal, não são pretas, mas sim alaranjadas), fortemente blindadas (à prova de choque, incêndio ou imersão), que estão ali justamente para ajudar a revelar o que se passou a bordo, na hipótese de um desastre.

Uma dessas caixas é o CVR, iniciais de *Cockpit Voice Recorder* (gravador de vozes da cabine de comando), que registra as conversas dos tripulantes e outros sons emitidos no *cockpit* nos últimos 30 minutos de voo.

A outra caixa é o FDR, *Flight Data Recorder* (gravador de parâmetros de voo), que registra dados importantes para a investigação de um acidente, tais como rumo, velocidade e altitude do avião nas últimas 25 horas.

Além dessas informações técnicas, não raro a caixa-preta revela o drama ocorrido na cabine nos segundos que precederam o choque. É comum um comandante deixar gravado apenas um lamento de agonia, “Meu Deus!”, antes de bater, ou comandar uma sequência de ordens desesperadas para o copiloto, do tipo, “puxa, para cima, puxa, puxa, para cima”.

O relato que o leitor irá acompanhar nas páginas deste livro é uma espécie de caixa-preta dos três voos aqui narrados, que resultaram em tragédia, desde o momento em que os aviões decolaram até o desfecho final.

O assunto não me ocorreu por acaso, pois, desde pequeno, sou apaixonado pela aviação. Até hoje sou daqueles que, quando estou num avião de carreira, gosto de sentar numa poltrona de janela, de onde posso ver melhor a corrida de decolagem e a aproximação para o pouso. Durante a viagem, presto atenção às nuvens e à paisagem sob as asas. Sinto-me bem no burburinho dos aeroportos, principalmente quando há um restaurante envidraçado, dando para a pista. Escolho uma mesa bem localizada, peço um drinque e fico vendo a movimentação dos aviões, saindo e chegando. Gosto do cheiro de querosene que exala dos jatos e, ainda mais, do silvo estridente de suas turbinas.

Lembro-me bem de minha primeira viagem, aos nove anos de idade, em 1949, quando, acompanhado de meus avós, voei do Rio de Janeiro para Goiás num bimotor a pistão Douglas DC-3 da Aerovias Brasil.

Meu primeiro voo internacional aconteceu em dezembro de 1952. Eu tinha 12 anos e minha família se mudou para Londres. Mesmo passados quase 50 anos, recordo-me do avião, um quadrimotor Argonaut da BOAC, com capacidade para quarenta e poucos passageiros, que me parecia gigantesco àquela época. De tão excitado, não consegui dormir durante o voo. Lembro-me, por exemplo, do pouso e da decolagem em Dacar. Lembro-me do deserto do Saara, cuja imensidão contemplei maravilhado da janela.

Logo, não é de se estranhar que eu tenha tirado meu brevê de piloto pouco depois de haver completado 18 anos. Fiz o curso prático e teórico e prestei exame no aeroclube do Aeroporto Carlos Prates, em Belo Horizonte.

Pilotei monomotores ao longo de 25 anos. Pratiquei, é verdade, apenas aviação esportiva, jamais tendo pilotado um avião de carreira. Me envolvi em três

incidentes aéreos: uma queda, numa movimentada avenida da Barra da Tijuca, no Rio de Janeiro; um pouso desastrado, também no Rio; um angustiante salto de paraquedas, em Lagoa Santa, Minas Gerais, no qual fiquei enganchado, durante longos segundos, pelas cordas de náilon, ao leme profundo de um teco-teco.

Nada mais natural, portanto, que, ao escrever meu primeiro livro de não ficção, elegeisse a aviação como tema.

Minha primeira decisão foi a de me ater a fatos ocorridos com aeronaves de empresas brasileiras. O segundo passo foi a escolha dos episódios. Optei por selecioná-los entre os que deixaram sobreviventes, gente que sobrou para contar a história.

Foi assim que cheguei aos voos RG-820, que se incendiou nas imediações de Paris em 1973, VP-375, sequestrado em 1988 entre Belo Horizonte e Rio de Janeiro, e RG-254, que se perdeu na Amazônia em 1989.

Escolhidos os voos, restava-me descobrir exatamente o que aconteceu em cada um deles. Essa tarefa me ocupou ao longo de quase três anos, trabalhando em tempo integral, no mínimo oito horas por dia, seis dias por semana.

Meu ponto de partida foi ler o máximo possível de matérias publicadas na imprensa sobre os eventos escolhidos. Além de pesquisar durante meses na Biblioteca Nacional, obtive recortes de jornais e revistas com o Sindicato Nacional dos Aeronautas e, mais tarde, com o sobrevivente de um dos desastres. Só destas duas últimas fontes, trouxe xerocadas para casa 331 reportagens, que li atentamente e que tenho arquivadas.

O Centro de Documentação da TV Globo, CEDOC, me cedeu videotipes com matérias sobre os acidentes, inclusive gravações que não foram ao ar.

Através do gabinete do primeiro-ministro Lionel Jospin, da França, consegui uma cópia do relatório final das investigações sobre o desastre do RG-820, que pude comparar com a versão publicada em português, obtida no Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, CENIPA, em Brasília.

O Sindicato Nacional dos Aeronautas me enviou uma cópia do laudo oficial do acidente com o RG-254. Mais tarde, para entender melhor o que se passou naquele voo, transferi-me de armas e bagagens para o Tribunal Federal Regional da 1ª Região, em Brasília, onde examinei e copiei as quase 2.000 páginas do processo que trata do desastre, nas quais descobri a transcrição de todos os dados do CVR e do FDR daquele voo, inclusive os diálogos dos seus pilotos com outras aeronaves e com os órgãos de controle de voo.

Conversei com diversos especialistas em acidentes aéreos. Entrevistei tripulantes e pessoal de terra não envolvidos nos três episódios.

Só quando me julguei um razoável conhecedor dos fatos que pretendia narrar, é que fui atrás dos sobreviventes (tripulantes e passageiros), dos parentes dos mortos e dos controladores de voo que monitoraram e conversaram com as aeronaves envolvidas. Como não tinha o endereço de quase nenhuma dessas pessoas, fiz esse trabalho de busca de maneira quase que errática, como se estivesse lançando ao mar mensagens em garrafas. Disparei telefonemas, e-mails e fax em todas as direções, para instituições e pessoas as mais diversas, às vezes me guiando apenas por um sobrenome num site de universidade.

Felizmente, muitas garrafas atingiram praias certas e o retorno começou a

chegar. No princípio, em pequena quantidade, uma ou duas mensagens por semana. Depois, foram aumentando. Cada manhã, ao abrir minha caixa de entrada, surpreendia-me com a fatura. Passei a me corresponder por e-mails — só para citar alguns exemplos — com os comandantes Lyle Miller, da United Airlines, residente em Chicago, Pedro Goldenstein, piloto brasileiro da Transavia Airlines (Holanda), que mora em Roterdã, e seu irmão Fábio Goldenstein, que comanda MD-11s da Varig e que mais tarde me recebeu em seu apartamento no Rio, onde, além de me explicar exaustivamente os fatos ocorridos com o voo 254, me forneceu diversas cartas aeronáuticas para melhor entendê-lo.

Conheci muitas outras pessoas ligadas aos meios de aviação. O coronel-aviador Flávio Coimbra, já falecido, me explicou a mecânica dos inquéritos aeronáuticos. O comandante aposentado Lucas Bastos, da extinta Panair do Brasil, passou uma tarde comigo falando de pilotagem. O comandante José Caetano Lavorato, ex-piloto da Varig e ex-presidente do Sindicato dos Aeronautas, a quem visitei em seu escritório no ABC Paulista, fez uma veemente defesa do comandante César Garcez, do voo 254. Os comandantes Gelson Fochesato e Rubem Abrunhosa, que participaram do processo de localização do RG-254, me contaram como foi esse trabalho. O comissário aposentado João Zimmerman, da Varig, que se encontrava em Paris por ocasião do desastre com o RG-820 — e foi designado pela empresa para assistir os colegas sobreviventes —, me recebeu em sua casa em Cachoeiras de Macacu, RJ, onde me contou (e eu gravei) o teor das conversas que teve com cada um dos comissários do 820.

Aos poucos, diversos tripulantes e passageiros dos três voos que selecionei para este livro começaram a surgir, às vezes numa dica de alguém ao telefone, em outras por intermédio de e-mails.

Para minha sorte, consegui localizar, em Petrópolis, Rio de Janeiro, o comandante Fernando Murilo de Lima e Silva, do VP-375, que sentou-se comigo diversas vezes, reconstituindo, em depoimentos formais, gravados, cada minuto de seu voo.

Outros sobreviventes surgiram como que por encanto. Surgiram dos pontos os mais diversos. Takayoshi Shiba, passageiro do VP-375, me enviou do Japão, pela internet, extenso depoimento sobre aquele voo. O mesmo episódio veio relatado da Alemanha por Karl-Josef Pieper, num texto em alemão que ele escrevera em 1988, logo após o evento, e que Izabel Ditzel, mulher de outro passageiro do 375, teve a bondade de traduzir para o português.

Tendo lançado ao mar 154 garrafas (materializadas através de 96 e-mails, 42 fax e 16 cartas), recebi 97 respostas escritas (73 e-mails, 13 fax e 11 cartas). Isso sem contar as centenas de telefonemas que dei, alguns verdadeiros tiros no escuro, como ligar para um curso de inglês em Imperatriz, no Maranhão (cujo telefone obtive ao acaso num site de busca, pesquisando a palavra “Imperatriz”), e perguntar à secretária que me atendeu se ela conhecia algum sobrevivente do RG-254 (a moça em questão não só conhecia dois como me passou os números de seus telefones).

Gravei em fita (*in loco* e ao telefone) 18 depoimentos formais, examinei centenas de fotos, li cartas de uns sobreviventes para outros, conferi listas de passageiros, currículos de tripulantes, estudei configurações de assentos dos

aviões, examinei cartas aeronáuticas, tracei rotas de voo, calculei o tempo das etapas, rodei para frente e para trás videoteipes, li relatórios médicos e estudei laudos cadavéricos. Debruicei-me particularmente sobre perícias técnicas e provas judiciais. Corri em busca da exatidão.

Nessas conversas e trocas de correspondência, descobri que, nos três episódios narrados neste livro, houve exemplos de heroísmo, medo, altruísmo, egoísmo, sangue-frio e pânico. Descobri que um mesmo fato pode ser visto (e costuma ser narrado) de maneira diferente por cada um dos envolvidos, uns valorizando sua participação, outros confessando seus temores, revelando suas fraquezas. Descobri que, não raro, a versão oficial encobre culpas, torce os fatos.

Durante os quase três anos em que trabalhei neste projeto, meu escritório transformou-se numa cabine de comando de um jato de passageiros, ora em chamadas sobre Paris, ora com um louco armado a bordo, ora perdido — e com o combustível se esgotando — na escuridão da noite amazônica.

Houve momentos em que me senti como se tivesse voltado ao passado e comprado passagens para os voos RG-820, VP-375 e RG-254, cujas histórias (e tragédias) o leitor conhecerá ao desvendar os segredos da caixa-preta que se segue.

Rio de Janeiro, setembro de 2000

Ivan Sant'Anna
rapina@wnetrj.com.br

RG-820

Uma Câmara de Gás

Tripulação do PP-VJZ

Comandante-master, Gilberto Araújo da Silva
Segundo-comandante, Antônio Fuzimoto
Copiloto, Alvio Basso
Copiloto, Ronald Utermoehl
Mecânico de voo, Carlos Diefenthaler Neto
Mecânico de voo, Claunor Bello
Navegador, Salvador Ramos Heleno
Navegador, Zilmar Gomes da Cunha
Chefe de equipe, João Egidio Galetti
Inspetora de comissaria, Hanelore Danzberg
Comissário, Alain Henri Tersis
Comissária, Andréa Piha
Comissário, Carmelino Pires de Oliveira Júnior
Comissário, Edemar Gonçalves Mascarenhas
Comissária, Elvira Strauss
Comissário, Luiz Edmundo Coelho Brandão
Comissário, Sérgio Carvalho Balbino

Lista de passageiros do voo 820

Abreu, Beatriz — brasileira
Abreu, Berneval — brasileiro
Acuna, Elvira — chilena
Adams, Roger — francês, industrial
Aidar, Halim — brasileiro
Aidar, Leila — brasileira
Arman, Jacqueline — brasileira, oito anos
Arman, Khamis Ismail — egípcio naturalizado brasileiro
Arman, Margareth — brasileira, seis anos
Arman, Salma — brasileira, dez anos
Arman, Toshico Uehara — brasileira
Arman, Walid — brasileiro, sete anos
Auge, Alberto — argentino
Azilard, Elmir — brasileiro
Barros, Benedito — brasileiro
Baxter, Joe — argentino, viajando com nome falso de Bernard Regan,
americano
Berrnd, Günther — austríaco
Bodich, Anne-Marie — francesa, menor de idade
Bodich, Jeannine — francesa
Bodich, Simone — francesa
Bongiovanni, Giuseppe — italiano

Botelho, Isabel — brasileira
Braga, Antônio Pedro Müller — brasileiro, 16 anos, neto de Filinto Müller
Brogan, D. — inglês
Bruder, Joerg — brasileiro, 35 anos, campeão mundial de iatismo
Cardoso, Evangelina Sampaio Vidal Malta — brasileira
Cardoso, Francisco Malta — brasileiro
Carvalho, Izabela — brasileira, nove anos, filha de Plínio Carvalho
Carvalho Filho, Plínio José (Plininho) — brasileiro, 38 anos, empresário
Colli, Peter — austríaco
Crul, Andréa — brasileira, menor de idade
Crul, Anyy — alemã
Crul, Elizabeth — brasileira, menor de idade
Crul, Gérard — belga
Crul, Juliana — brasileira, menor de idade
Daineli, Lorenzo — italiano
D'Alecio, Rafael — brasileiro
De Lamare, Júlio — brasileiro, 45 anos, narrador de esportes da TV Globo
De La Preugne, Bernard — francês
Divizio, Egidio — italiano
Fardel, Jacques — suíço
Faria, Manuel — brasileiro
Faulonnier, Jean — francês
Fernandes, Victor Hugo — uruguaio
Ferreira, Ana Maria Malta Martins — filha de Francisco e Evangelina
Figueira, Florisbela — brasileira
Figueira, João Carlos — brasileiro
Gastão, Eunice — brasileira, 24 anos, jornalista (Editora Abril)
Giglio, Luigi — italiano
Gomes, José Maria — brasileiro, menor de idade
Gomes, Jose Maria de Sebastian — espanhol
Guimarães, Luís Humberto — brasileiro
Hegedus, Bela — húngaro
Heide, Jorge — brasileiro
Hewson, Robert — inglês
Hofer, Hermann — austríaco
Honigsman, Marion — brasileira
Honigsman, Marli — brasileira
Honigsman, Szmil — brasileiro
Honigsman, Sueli — brasileira
Iglesias, Juan Carlos (Carlos Piper) — argentino, 38 anos, maestro
Jacquot, Noel — francês
Juesten, Kurt — alemão
Kirst, Gaston — brasileiro, 28 anos
Kirst, Nivalda Paganela — brasileira, 25 anos
Knijnik, Elisete — brasileira, 20 anos, estudante
Koeman, Meinder — holandês

Lauzon, Jean — francês, diretor da Honey-Bull
Lauzon, Jean — brasileiro, menor de idade
Lauzon, Josely — francesa
Lavaud, Ivon — francês, 49 anos, diretor da Renault argentina
Lecléry, Regina Maria Rosenberg — brasileira, 33 anos, atriz, *socialite*
Mas, Pierre — francês
Meneses, Ana Tarricone — brasileira
Meneses, Renato Tarricone — brasileiro
Müller, Consuelo — brasileira
Müller, Filinto Strumbling — brasileiro, 73 anos, presidente do Senado
Navarro, Ermina — espanhola
Neves, Cléber Barreto — brasileiro, major-aviador
Neves, Mary Ann — brasileira
Neves, Nilza Leal — brasileira
Neves, Patrícia Leal — brasileira
Neves, Paulo Cléber — brasileiro
Oliveira, Maria — brasileira, sexagenária, aposentada dos Correios
Peluffo, Rodrigo — argentino
Quinderé, Clayrton Luís Garcia — brasileiro, 45 anos, empresário
Ribeiro, Celso Leite — brasileiro, 44 anos, jornalista de *O Estado de S. Paulo*
Rosa, Elio — americano
Rosa, Yole — americana
Roth, Albert — húngaro
Rulhe, Jean Dominique — francês, 22 anos, ator
Sabrit, Maria — brasileira
Sanson, Flora — francesa, 32 anos
Santos, Agostinho dos — brasileiro, 41 anos, cantor
Sarda, François — francês, 64 anos, empresário
Scavone, Antônio Carlos — brasileiro, 33 anos, comentarista de Fórmula 1 na TV Globo
Sieber, Jacob — suíço
Silva Filho, José Narciso — brasileiro, funcionário da IBM
Silva, João — brasileiro, contador
Silva Filho, João — brasileiro, estudante
Silva, José Aparecido — brasileiro, 15 anos
Silva, José Narciso da Fonseca — brasileiro
Silva, Márcia — brasileira
Silva, Maria — brasileira
Silva, Solange Carrazedo da Fonseca — brasileira
Silva, Vanda — brasileira
Singh, Reeta — indiana, 19 anos, filha do embaixador da Índia no Brasil
Sousa, Alair Ferreira — brasileiro, empresário
Sousa, Maria Carmen Carvalho — brasileira, professora universitária
Tardis, Robert — francês
Tarnai, Thiamer — húngaro
Tiellet, Antônio Augusto — brasileiro

Tiellet, Júlio — brasileiro

Tiellet, Marina — brasileira

Tiellet, Wilson Miorim — brasileiro, funcionário da IBM

Trajano, Ricardo Chust — brasileiro, estudante, 21 anos

Zavarone, Luciano — brasileiro

Capítulo 1

Se pudéssemos voltar no tempo, em *flash-back*, até a tarde do dia 11 de julho de 1973 e, de um ponto no espaço, fechássemos poderoso *zoom* sobre uma área ocre-esverdeada, em forma de retângulo, junto à localidade de Saulx-les-Chartreux, na parte sul do cinturão verde de Paris — às margens do riacho Yvette, subafluente do Sena —, veríamos apenas o cenário bucólico de uma horta de repolhos.

Era início de verão. O dia estava claro, abafado e quente. Diversas pessoas trabalhavam no campo.

A 30 metros de um dos vértices do retângulo da horta, a senhora Michele Jargeau, no interior de sua casa, cuidava de seus afazeres. Terminava de lavar a louça do almoço e indagava-se sobre o que faria no jantar. Numa das casas vizinhas, o carpinteiro Jean Pierre Menard consertava o telhado de sua casa, que apresentara goteiras na última chuva.

Na estrada que separava a casa de Michele da plantação, Graciete dos Reis, portuguesa, enfermeira noturna do Hospital de Longjumeau e moradora da vizinhança, guiava seu carro em direção ao supermercado. Na mesma estrada passava, a pé, o aposentado Pierre Xavier, que voltava da venda onde fora comprar cigarros.

Ao longe, ouviu-se o silvo das turbinas de um jato, bem mais estridente do que o normal. Xavier pensou que, em algum lugar distante, um avião houvesse rompido a barreira do som. Não deu muita atenção ao fato. Os lavradores que trabalhavam na horta e as pessoas que se encontravam nos arredores também não deram importância ao ruído. Saulx-les-Chartreux ficava a cinco quilômetros do Aeroporto de Orly. Jatos faziam barulho o tempo todo. Isso era inclusive motivo de constantes reclamações dos granjeiros, que achavam o barulho, além de insuportável, prejudicial às criações.

Mas, como o ruído aumentou de intensidade, as pessoas começaram a olhar para o céu, procurando o avião que o provocava. Tiveram de assestar a mira mais para baixo, para um ponto um pouco acima da linha do horizonte. O jato vinha do sudoeste. Parecia dirigir-se a Orly. Mas voava numa altitude muito inferior à normal. Alguns lavradores não conseguiram evitar uma pontada de preocupação, ao lembrar que, um mês antes, um Tupolev supersônico soviético caíra sobre uma zona residencial, no outro lado da cidade, destruindo casas e matando pessoas no solo.

A preocupação transformou-se em susto, quando se viu que o avião trazia atrás de si um rastro de fumaça. E o susto em pavor, quando a aeronave desceu ainda mais, agora voando rasante. Os mais velhos tinham ainda na lembrança o longínquo mês de maio de 1940, quando bombardeiros alemães Stukas, com suas sirenes infernais, mergulhavam sobre as pessoas nas estradas que levavam a Paris.

Tal como na época da invasão nazista, alguns correram para um lado, outros, para o outro, voltando-se a todo instante para ver o avião. Este crescia assustadoramente, exibindo sob o ventre as rodas arreganhadas, como uma água nos instantes finais do bote. Era como se o jato visasse as pessoas no chão.

Depois de escapar, aparentemente por milagre, de uma rede de alta tensão e de passar raspando sobre o telhado do carpinteiro Menard, que tomou o maior susto de sua vida, o avião afundou de vez. Menard desequilibrou-se e caiu do telhado. As rodas do jato quase bateram na estrada — onde os passantes se jogaram ao chão.

Nos últimos segundos de voo, a aeronave pareceu erguer o nariz. Seus trens principais se chocaram contra a plantação e afundaram no chão fofo, fazendo com que as turbinas também batessem no solo. Como o avião estava cabrado (com o nariz levantado) e ligeiramente adernado para a esquerda, a turbina interna desse lado tocou antes das outras três.

Os trens de pouso não resistiram ao impacto e foram arrancados, fazendo com que o avião perdesse um pouco do impulso. Mas sua formidável inércia continuou impelindo-o para a frente, agora arrastando-se sobre os dois reatores internos e sobre o casco.

O barulho era infernal. Tinha-se a impressão de que tudo ia explodir. Qual gigantesco arado, o jato continuou rasgando o solo de repolhos, lançando para cima enormes torrões de terra e expelindo um cheiro forte de querosene queimado. Uma das asas atingiu uma árvore, decependo-a. Outras árvores foram sendo ceifadas.

O arrasto em meio aos pés de repolho se deu ao longo de 600 metros, exatamente o comprimento máximo da horta, considerando-se a diagonal de um vértice ao outro do retângulo.

Ao final, em vez de atravessar uma vala de irrigação e varar a encruzilhada das estradas, o avião fez um semicírculo e parou, o nariz virado para o lado de onde viera, apontando na direção contrária à de Orly. Se as pessoas que se encontravam nesse cruzamento tivessem tido o sangue-frio (e a temeridade) de olhar, em vez de correr, teriam visto que um grande galho de uma macieira — com a qual o avião se chocou antes de se imobilizar — penetrou na cabine de comando, através do radome (compartimento do bico, onde ficam as antenas de radar).

Ao longo do percurso, as duas asas haviam se quebrado — uma delas junto à fuselagem, a outra exatamente no meio —, mas continuaram presas ao corpo do avião, por cabos de aço (dos comandos), como um pato que houvesse levado um tiro e, estrebuchando no solo, arrastasse as asas antes de morrer. Duas das quatro turbinas também não suportaram o atrito e ficaram pelo meio do caminho, em meio a outros destroços.

Se alguns agricultores tiveram um pensamento menor e se preocuparam com a lavoura, devem ter ficado desolados, pois a aeronave destruíra tudo em sua passagem.

Havia agora um silêncio assustador, quebrado apenas por estalidos, como os de ferro muito quente. Certos de que uma explosão era questão de tempo, poucos aldeões tiveram coragem de se aproximar do avião. Mas não havia chamas. Apenas fumaça, muita fumaça, que parecia originar-se de um ponto próximo ao leme profundo. Um pouco acima, no leme de direção, era possível ver o nome da empresa, Varig, sob um logotipo em forma de círculo, tendo ao centro uma rosa dos ventos estilizada.

Jacques Beaujon, que guiava seu carro na estrada e testemunhara o pouso forçado, saltara do automóvel e assistia à cena, estarrecido.

Dentro de casa, Michele Jargeau pensou que houvera um choque de caminhões na autoestrada do Sul, que passava perto dali. Mas uma vizinha entrou correndo porta adentro, gritando que um avião caíra no campo. Michele ligou imediatamente para o Corpo de Bombeiros. Disse que um avião acabara de cair em sua porta.

Na casa ao lado, Christine Orlenier não teve coragem de olhar para fora. Tinha certeza de que ocorreria uma catástrofe igual à do Tupolev e que os vizinhos poderiam estar todos mortos.

Lá no campo, sucedeu-se aproximadamente mais um minuto de grande expectativa, no qual nada aconteceu e ninguém ousou se mover. Finalmente uma língua de fogo saiu da parte inferior esquerda da fuselagem e começou a lamber os lados do avião.

A agonia dos camponeses, ao ver o jato se incendiar, deu lugar a gritos de alívio quando viram pessoas pulando do avião. Eram tripulantes uniformizados que se jogavam da janela da cabine de comando e das portas dianteiras.

Saíram umas dez pessoas. Caíam na horta e procuravam se afastar para longe. Uma delas era mulher, vestia um uniforme de aeromoça. Alguns agricultores criaram coragem e foram ajudá-los. Beaujon abandonara seu carro na estrada e reunira-se a eles.

Recuperada do susto, a portuguesa Graciete, que saltara do carro, dirigiu-se para lá, correndo pelos valões abertos pelas rodas e turbinas do avião. Um dos granjeiros estendera no chão um dos tripulantes. Graciete aproximou-se, disse que era enfermeira, e passou a cuidar do homem. Surgiu outro membro da tripulação, rastejando entre os pés de repolho. Não parecia estar ferido, mas chorava muito.

Do avião não saíra mais ninguém. E a fumaça negra se transformara em fogo. Ainda brando, bruxuleante, emanando principalmente da cauda. Do lado de fora, as pessoas começaram a gritar, entreolhando-se aterrorizadas. Era possível que o interior estivesse cheio de passageiros.

Soaram então sirenes de bombeiros e ambulâncias. As primeiras viaturas chegaram pela autoestrada. Logo vieram outras pela estrada de terra que margeava a horta no sentido leste-oeste.

Os bombeiros, de início, concentraram seus esforços nas saídas do jato. Um deles, que apoiou sua escada de ferro na porta dianteira esquerda (encostada, mas não fechada), galgou os degraus rapidamente, debruçou-se para o interior do avião e, segundos depois, retirou um homem, aparentemente muito queimado, a roupa pegando fogo. O bombeiro apressou-se em arrancar-lhe a camisa. Tentou respiração boca a boca e o ferido se mexeu. Tratava-se de um rapaz alto, muito forte, os cabelos e as roupas impregnados de uma gosma negra, as costas muito queimadas.

Enquanto os bombeiros tentavam agir sobre o fogo — que era mais intenso na parte de trás da fuselagem —, da parte dianteira foi possível tirar mais três homens, todos tripulantes.

Infelizmente, as chamas aumentaram e os homens tiveram de retroceder.

Logo a parte traseira do avião se transformou numa fornalha. O teto se rompeu. Na região entre a cauda e a asa, as labaredas subiam a cinco metros.

A trégua no combate ao fogo não durou muito tempo. Novos carros de bombeiros, muito mais bem equipados, irromperam na plantação.

Estendendo uma espessa camada de espuma sobre as asas e a fuselagem, os recém-chegados não tiveram grandes dificuldades para apagar o incêndio. Mas sabiam que era impossível alguém ter sobrevivido no interior do aparelho.

Entre os que haviam sido retirados pela primeira turma de socorro, um já estava morto e outro morrera em meio aos pés de repolho. Dois, gravemente feridos, foram conduzidos a um helicóptero que acabara de pousar e decolou imediatamente.

Os demais sobreviventes foram levados em carros particulares e ambulâncias. Antes de partir, um deles, francês, explicou aos bombeiros que houvera um incêndio na cauda do avião. O fogo se propagara pela cabine de passageiros, forçando o piloto a efetuar o pouso forçado.

Mesmo com o incêndio apagado, foi preciso aguardar algum tempo até que a temperatura diminuísse no interior do avião. Só então os bombeiros puderam entrar. Depararam-se com um cenário que lhes revoltou os estômagos: na parte traseira, não fosse pelos ossos enegrecidos à mostra, dificilmente poderia se dizer que as postas calcinadas dispostas lado a lado — e amalgamadas às ferragens retorcidas — eram de seres humanos.

Na parte central da aeronave, à altura das asas, os cadáveres não estavam tão desfigurados. Percebia-se claramente que se encontravam sentados, com os cintos de segurança afivelados, a maioria com o busto ereto.

Mais para a frente, perto da cabine de comando, os mortos ainda vestiam roupas e sapatos, mostrando que o incêndio quase não atingira aquele setor.

A essa altura, o avião encontrava-se cercado de viaturas as mais diversas: bombeiros, ambulâncias, carros de polícia. Policiais afastavam uma multidão de curiosos, que surgira de todos os cantos.

Mesmo os bombeiros mais tarimbados tinham de conter ânsias de vômito ao se aproximar do avião, do qual exalava um cheiro nauseabundo de carne queimada.

A polícia colhia as primeiras testemunhas. O aposentado Pierre Xavier, que assistira à queda e ao incêndio, fornecia seu nome, endereço e telefone a um gendarme.

— Eu pensei que um jato houvesse rompido a barreira do som — dizia Xavier ao policial. — Então, vi o avião cair. Houve o incêndio e corri para cá. Mas o calor era tão forte que não pude me aproximar.

Uma comissária da Air France, que passara pelo local minutos depois da queda, explicava a um bombeiro:

— O interior do avião, um pouco atrás das asas, estava em chamas. Não era um incêndio violento, e sim uma combustão silenciosa. Havia muita fumaça e a parte traseira do teto se rompeu. O incêndio então progrediu em direção à frente. Eu voo em 707, exatamente iguais a esse — concluiu, talvez para dar mais legitimidade ao seu depoimento.

Sete quilômetros a nordeste do local do desastre, no terminal de passageiros de

Orly, o francês Gérard Lecléry acabara de saber, no balcão da Varig, que o voo 820, no qual sua mulher Regina embarcara no Rio, na véspera, sofrera um acidente nas imediações do aeroporto.

A sensação de Gérard foi a de que o mundo se desmoronava sob seus pés.

Capítulo 2

No Brasil do general Emílio Garrastazu Médici, democracia era uma palavra obsoleta. Fora desdicionarizada nove anos antes. Isso não impedia o país de crescer num ritmo poucas vezes visto. A inflação fora domada, as taxas de desemprego eram as menores desde os anos JK. Na construção civil, havia mais vagas do que gente querendo trabalhar. Os empreiteiros competiam entre si, pelos peões, anunciando alojamentos com aparelhos de televisão, um luxo impensável até então.

Havia alguns percalços. O feijão uberabinha não parava de subir. Faltava carne nos açougues e supermercados. O boi sumira. Culpa da entressafra, justificava o ministro da Fazenda, Delfim Neto, em entrevistas nas quais ameaçava os pecuaristas de mandar confiscar os animais no pasto.

Não se sabia exatamente se por causa do uberabinha, ou por culpa do boi, o certo é que a inflação no semestre fora de 6,8%, pondo em risco a meta de inflação daquele ano, fixada em 12%. Isso assustara o governo. Mas não por muito tempo. Delfim determinara, nos primeiros dias de julho, que a inflação total de 1973 “fora” de 12%.

Esses pequenos deslizos não pareciam incomodar muito os brasileiros. Afinal de contas, o país era tricampeão mundial de futebol, título conquistado no México três anos antes. Na Europa, Emerson Fittipaldi, também campeão do mundo, voava com sua Lotus. No segundo sábado daquele mês de julho, ele disputaria o Grande Prêmio da Inglaterra, em Silverstone. A TV Globo transmitiria a corrida, ao vivo, com narração de Júlio de Lamare e comentários de Antônio Carlos Scavone.

Em meio a tantas glórias havia, é claro, presos políticos, tortura, censura, e outras agruras, tão próprias das ditaduras. Mas incomodavam a pouca gente, quem sabe a parentes dos presos. Não ao povo. Que proclamava “Ame-o ou deixe-o”, *slogan* que a classe média exibia em plásticos nos carros. E o resto do mundo, em crise (Vietnã, Watergate, o socialismo de Salvador Allende no Chile, a volta de Perón na Argentina), era prova incontestada de que tinham razão, os ufanos plásticos.

Havia também política, com *pê* minúsculo. Na segunda semana de julho, os jornais de todo o país noticiaram que, em setembro, a Convenção da Arena — partido presidido pelo senador Filinto Müller — iria indicar o general Ernesto Geisel como candidato à presidência da República e que, no dia 15 de janeiro de 1974, o dito general seria eleito. A republiqueta em que se transformara o Brasil tinha coragem de anunciar o resultado de suas eleições com seis meses de antecedência.

Mas, apesar da tirania dos militares, e do servilismo dos civis, o Brasil ainda era o Brasil. E no Rio de Janeiro — que continuava lindo — os intelectuais e artistas, vendo que a ditadura ainda iria durar muitos anos, relaxavam, não se abstinham do chope gelado após a praia, que ninguém era de ferro, esqueciam-se aos poucos dos traumas de 1968.

Naquele ano, o inverno existia apenas na folhinha. No Rio, fazia 35 graus. E mesmo quem não gostava de praia não precisava se desesperar. Podia ver Gal no

João Caetano, Bethânia no Teatro da Praia ou Vinicius no Teatro da Lagoa. Depois esticar no Antonio's, bar e restaurante da moda, no Leblon, onde intelectuais, artistas e jornalistas batiam o ponto diariamente.

Sete anos depois do surgimento da pílula, e sete anos antes do surgimento da Aids, 1973 era também o auge do movimento Women's Lib, embora seu maior estandarte no Rio, Leila Diniz, houvesse morrido um ano antes, num desastre de avião, na Índia.

Se Leila morrera, havia Regina Rosenberg Lecléry, mulher-mito, no auge da vida. Rica, alegre, generosa, de estonteante beleza, aos 33 anos Regina se dividia entre uma mansão cinematográfica no promontório da Joatinga — debruçada sobre o Atlântico, entre a Barra da Tijuca e São Conrado —, um apartamento em Paris, uma casa de praia no Taiti, um castelo no interior da França e um iate.

Amiga de Salvador Dali, Omar Shariff, Jane Fonda, Roger Vadim, Guy Rothschild, Odile Rubirosa, Pablo Picasso, Jack Nicholson, Roman Polansky, Henry Kissinger e outras celebridades, ela fora casada com o milionário Wallace (Wallinho) Simonsen, filho do dono da Panair do Brasil. Separaram-se e, em 1968, ela se casou novamente, dessa vez com Gérard Lecléry, francês magnata dos calçados.

Jamais houvera uma carioca tão internacional.

Naqueles primeiros dias de julho, Regina viera passar uma semana na cidade, praticamente em segredo, para resolver problemas pessoais, entre os quais um desfalque em sua conta no Banco Nacional, dado por um funcionário da agência Leblon. Nem mesmo fora ao Antonio's, cujos *habitués* tiveram de se contentar com sua foto na parede.

Regina tentara voltar na segunda-feira, mas encontrara lotados todos os voos para Paris. Conseguiu então um lugar na primeira classe do voo 820, da Varig, que deixaria o Rio na noite de terça-feira, dia 10 de julho.

Capítulo 3

Durante sua estada no Rio, Regina Lecléry recebera telefonemas anônimos, com ameaças. Alguém (sempre a mesma voz masculina) prometia pôr fogo em sua casa na Joatinga, pelo fato de o casal Lecléry ser amigo de Henry Kissinger, que a voz acusava de ser o carrasco do povo vietnamita.

Embora não fosse muito de temer esse tipo de coisa, Regina tinha razões para se preocupar. Estando no Rio quase incógnita, era estranho que a pessoa que a ameaçava soubesse de sua presença na cidade. Além disso, Regina e Gérard iriam fazer um cruzeiro pelo Mediterrâneo, em agosto, do qual participaria Kissinger. E o homem misterioso tinha conhecimento dessa programação.

Como o voo para Paris só sairia à noite, e tendo terminado de resolver suas pendências no Rio, Regina aproveitou a terça-feira para ficar com os pais, no Leblon. Almoçara com eles. Agora passava a tarde conversando com a mãe e com uma amiga íntima, Tutsi Bertrand. De lá, seguiria direto para o Galeão.

Regina saíra da Joatinga no final da manhã. Antes, chamara Beatriz, sua governanta há oito anos, para uma conversa.

— Você sabe — disse à empregada —, as pessoas têm a mania de vir aqui só para ver a casa. Presta muita atenção desta vez. Não deixa ninguém entrar. — Regina não viu necessidade de contar das ameaças. Iria assustar Beatriz à toa.

Alertada a governanta, Regina chamara os demais empregados da casa, apenas para que ficassem perto dela alguns instantes. Regina Lecléry era assim. Gostava de gente. Ricos, pobres, famosos, ilustres desconhecidos, qualquer tipo de gente. Captava fluidos positivos das pessoas. E os devolvia com juro. Conquistava todo mundo, homens, mulheres, velhos, crianças. Tratava da mesma maneira um empregado doméstico, um astro de Hollywood ou um bilionário do *jet set* internacional. Naquela manhã, ao se despedir do pessoal da casa, ela cuidara de mimosear cada um com uma palavra especial.

— Até setembro — foi a última coisa que disse, antes de se dirigir ao carro. O jardineiro Elpidio não conseguiu evitar lágrimas nos olhos.

— Sem a senhora, a casa fica muito ruim — lamentou-se em voz alta.

Regina achou graça, telegrafou-lhe um sorriso e foi embora.

Num confortável apartamento da rua Almirante Gonçalves, em Copacabana, Ricardo Trajano, 21 anos, mal continha a ansiedade enquanto arrumava as malas. Era seu primeiro dia de férias na Faculdade de Engenharia de Petrópolis. À noite, viajaria para Londres, com escala em Paris. Tratava-se de sua primeira viagem ao exterior. Pretendia, entre outras coisas, assistir a alguns concertos de rock, uma de suas paixões, como se podia deduzir da guitarra em cima da cama, das pilhas de discos, da foto na parede em que aparecia ao lado de Mick Jagger, tirada em frente ao Copacabana Palace.

Na sede da Rede Globo de Televisão, no Jardim Botânico, os jornalistas Júlio de Lamare, chefe do setor de esportes, e Antônio Carlos Scavone, comentarista de automobilismo, acertavam detalhes da transmissão do Grande Prêmio da Inglaterra de Fórmula 1, que Júlio iria narrar e Scavone iria comentar, no sábado,

diretamente do Autódromo de Silverstone, na Inglaterra.

Já escurecera quando o comissário de bordo Sérgio Carvalho Balbino, 28 anos, escalado para o voo 820, despediu-se de sua mãe, dona Georgete, na porta do edifício onde moravam, na rua Barão de Mesquita, bairro da Tijuca, Zona Norte do Rio de Janeiro. De manhã, houvera a missa de um ano da morte do pai de Sérgio. Desde que se tornara viúva, dona Georgete vinha tendo problemas circulatórios. Felizmente, tinha 11 filhos, dos quais Sérgio era o único solteiro, para cuidar dela.

No pátio do Aeroporto do Galeão, o Boeing 707 prefixo PP-VJZ era cuidadosamente preparado para o grande salto sobre o Atlântico àquela noite, em cumprimento ao voo RG-820, Rio-Paris-Londres.

As poltronas foram escovadas, o chão varrido, as *galleys* de primeira e turista abastecidas de refeições e bebidas para serem servidas aos mais de 100 passageiros. Ciosa de seu celebrado serviço de bordo, a Varig não descuidava de nenhum detalhe. A primeira classe foi suprida de caviar iraniano, champanhe francês, ostras frescas, entre outras iguarias.

Como se tratava de um voo de mais de dez horas, os seis toaletes foram abastecidos com centenas de toalhas de papel.

A partir do início da noite, o movimento tornou-se intenso no balcão da Varig, na estação dos passageiros. Só para a Europa, além do 820, para Paris e Londres, saíria o 836, com destino a Zurique e escalas em Madri e Genebra, e o 833, com destino a Frankfurt, escala em Lisboa. Havia também um voo para Nova York.

Todos os aviões estavam saindo lotados, ou quase lotados, devido às férias escolares e graças ao *boom* consumista que o país atravessava.

Apesar do bom momento da economia, a Varig estava atrasada no item equipamentos. Enquanto nas empresas estrangeiras mais importantes os voos de longo percurso eram feitos com aviões da geração *wide body* — DC-10, Lockheed Tristar e Boeing 747 (os chamados Jumbos) —, a empresa brasileira continuava voando com aparelhos Boeing 707, modelo que já tinha 15 anos de existência, além de um surrado Douglas DC-8, herdado da Panair do Brasil.

O PP-VJZ, escalado para Paris e Londres, era um 707 com especificação 345C. Seu número de fabricação era 19.841. Fora construído em 1968 para a companhia americana de voos *charters* Seaboard, que o usara, entre outras coisas, no transporte de soldados dos Estados Unidos para o Vietnã.

Em 1971, ao recebê-lo em sua frota, a Varig mudara a decoração da cabine, para torná-la mais atraente. A forração das poltronas foi trocada, assim como o revestimento das paredes e do teto.

No voo 820 daquela terça-feira, a disposição da cabine correspondia à versão de 16 poltronas em quatro filas na primeira classe e 124 poltronas em 21 filas na cabine turística.

No Leblon, Regina Lecléry achou que já estava na hora de ir para o Galeão. Despediu-se da mãe e desceu no elevador acompanhada da amiga Tutsi.

Quando saíram à rua, o motorista de Regina, Francisco, ainda não havia

chegado. As duas amigas ficaram conversando, enquanto o aguardavam. Regina vestia jeans, uma blusa de gola olímpica em seda branca e um cinto que Tutsi achou lindo.

Finalmente chegou o carro. Numa atitude que lhe era típica, Regina tirou o cinto e deu para a amiga.

— Toma, fica pra você.

Entrou no automóvel e partiu.

Um Aero Willys Itamarati ia pela Avenida Brasil tendo ao volante Ricardo Trajano. Acompanhavam-no, além do pai, seu Reginaldo, e da mãe, dona Ketty, a irmã Regina Helena. A unida família Trajano fizera questão de ir em peso ao bota-fora do rapaz.

Ricardo seguiu pela ponte da Ilha do Governador e depois pela Estrada do Galeão. Passou pelo terminal de passageiros, sem parar. Logo adiante, dobrou à esquerda, depois à direita e entrou no estacionamento.

O Ford Galaxie LTD preto, com persianas no vidro traseiro, e placa verde-amarela, na qual se podia ler “Senado Federal — Presidente”, estacionou junto à calçada do terminal.

O chofer saiu rapidamente e abriu a porta traseira esquerda, por onde desceu uma senhora elegantemente vestida. Do outro lado, surgiu um senhor alto, grisalho, de porte prussiano, com entradas de calvície. Usava óculos de aro grosso e trajava terno e gravata escuros. Do banco dianteiro do carro, saltara um garoto, Antônio Pedro, que veio se reunir na calçada ao avô, senador Filinto Müller, e à avó, dona Consuelo.

Filinto Müller despediu-se polidamente do motorista, que chamara um carregador para conduzir as malas da família até o balcão de atendimento da Varig. Lá chegando, o senador dirigiu-se à fila de atendimento da primeira classe, quase vazia — contrastando com as enormes filas da classe turística —, e apresentou os bilhetes para o voo 820.

Filinto Strumbling Müller, presidente do Senado Federal e da Arena, iria completar 73 anos, a idade do século, no dia seguinte. Comemoraria a data em Paris, com a mulher e o neto.

Os dois estavam casados havia 47 anos. Filinto, agnóstico e simpatizante do positivismo, dividia-se entre a política e uma chácara nos arredores de Brasília, onde costumava se levantar às seis da manhã para trabalhar na horta com a enxada. Tinha calos nas mãos. Mas só um observador muito atento o perceberia.

Quando jovem, Müller fora oficial do Exército (do qual havia sido expulso, após um movimento de protesto de cunho político), chofer de táxi em Buenos Aires — onde se exilara —, vendedor da Mesbla e, mais tarde, revolucionário de primeira hora em 1930.

Durante o governo Vargas, Filinto Müller tornou-se chefe de polícia do Rio de Janeiro. Era o auge do nazismo e do fascismo na Europa. Essas ideologias acabaram norteando a Constituição de 37, que instaurou o regime ditatorial do Estado Novo.

Mas Müller era, antes de tudo, um político. No governo democrático de

Juscelino Kubitschek, tornara-se líder do senado pelo partido da situação. Já no governo Médici, passa a presidir a Arena e o humilhado Congresso Nacional. Era um cargo menor, pois o poder civil se apequenara. Os militares em comando desprezavam o Legislativo, relegando seus membros ao papel de vacas de presépio.

O senador ficaria em Paris até a quinta-feira, dia 19 de julho, hospedado no Édouard VII, na Avenue Opéra, um dos hotéis mais requintados da cidade.

Regina Lecléry, que agora se deslocava para o Galeão, não era apenas uma *socialite* rica e bem-sucedida. Era também atriz. Recentemente protagonizara *Quem é Beta?*, de Nelson Pereira dos Santos, produzido pelo marido Gérard. A cena final do filme mostrava Regina se despedindo na escada de um avião.

Seu namoro com o cinema era antigo. Grande amiga de Glauber Rocha, Regina fora por ele convidada para interpretar Rosa em *Deus e o diabo na terra do sol*, papel que projetou Ioná Magalhães. Regina desistira à última hora, para casar-se com Wallinho Simonsen.

Em *Quem é Beta?*, ela contracenara com o jovem francês, nascido no Rio de Janeiro, Jean Dominique Rulhe, que por sinal também viajava para Paris no 820.

O carro com placa do corpo diplomático, que acabara de parar ao lado do terminal, tinha à frente uma perua Chevrolet Veraneio, da polícia, usando uma placa fria. Depois de alguns sequestros de diplomatas no Brasil, dentre os quais o do embaixador americano, todos os chefes de missões estrangeiras recebiam proteção especial.

Os agentes saltaram da perua e olharam em volta, enquanto o embaixador da Índia, Singh Prithi, e sua mulher, Sinah, desembarcaram do carro com a filha Reeta, 19 anos, que viajaria sozinha para Londres.

Quando chegou sua vez na fila de atendimento, Ricardo Trajano escolheu sua poltrona numa planta de configuração do 707 que lhe foi exibida pelo atendente. Optou pelo assento 27F, junto à janela, na penúltima fila do lado direito.

Júlio de Lamare não era propriamente um especialista em automobilismo. Seu trabalho sempre fora mais ligado aos esportes amadores, coisa que a Fórmula 1 decididamente não era.

Mas sua narração era o que de melhor havia na tevê. Júlio dava seu recado sem explicações redundantes e só acrescentava palpites quando estritamente necessários.

Carioca, 45 anos, Júlio assumira havia apenas dois meses a chefia de esportes da Globo. Agora fazia sucessivas viagens à Europa, acompanhando o circo da Fórmula 1. Seu companheiro era sempre Antônio Carlos Scavone, ex-piloto e empresário de automobilismo, que comentava as corridas.

Julinho, como era conhecido pelos amigos, despediu-se da mulher Miriam, da filha Cláudia e do filho Guilherme.

— Agora tome mais juízo — disse o jornalista ao filho —, para começar a ser o homem da família.

Júlio e Scavone se dirigiram à sala de embarque. Antes de entrar, De Lamare levantou a mão direita no adeus à família.

Casados havia apenas dez dias, Solange e José Narciso Fonseca e Silva não escondiam a satisfação em meio à algazarra dos parentes, amigos e colegas da FGV, que cantavam a marcha nupcial. Sob uma chuva de arroz, e sob o olhar indulgente dos demais passageiros, o casal caminhou para a sala de embarque. Os dois iriam cursar, como bolsistas, ao longo de dois anos, o Instituto Internacional de Administração Pública, em Paris.

— É por pouco tempo — gritou, entre alegre e emocionada, Solange, de longe, enquanto exibia seu passaporte no guichê da Polícia Federal. — Daqui a dois anos a gente volta.

Gaston e Nivalda Kirst haviam se casado no sábado. Ele era engenheiro e funcionário da Varig. Ela, socióloga. Passariam um mês na França e na Inglaterra. Tentaram viajar no domingo, mas as passagens do casal, especiais para funcionários da empresa, só permitiam o embarque quando havia lugar no avião, coisa que só ocorrera naquela terça-feira.

Na sala de embarque, os passageiros dos diversos voos se misturavam. O lugar entupira-se de gente — turistas, estudantes em férias, executivos engravatados. Entre os que atraíam a curiosidade, estava o cantor Martinho da Vila, que tomaria o voo 836 para Madri.

Quando Regina Lecléry saltou do carro, na calçada todos olharam para ela. Era impossível não notá-la. Como se ignorasse os olhares, ou se desse bem com eles, ela caminhou com naturalidade pelo saguão, equilibrando-se sobre seus tamancos altíssimos — com os quais camuflava a pequena estatura. A blusa de seda revelava sutilmente o contorno dos seios, rijos e pequenos. Os fios de cabelo branco davam-lhe um toque a mais de classe e originalidade.

Como não podia deixar de ser, antes de chegar ao balcão ela encontrou um amigo. Na verdade encontrou dois: o arquiteto e *designer* Sérgio Rodrigues e o colunista Daniel Más.

Conversaram por alguns minutos. Regina falou da casa na Joatinga e aproveitou a oportunidade para encomendar a Rodrigues cadeiras para a piscina. Despediu-se e foi até o setor de atendimento da Varig, onde marcou seu lugar na primeira classe.

O engenheiro Clayrton Quinderé, 45 anos, também viajava de primeira. Ia para a Europa fechar um negócio para uma empresa de mineração de sua propriedade.

Cearense, casado, quatro filhos, Quinderé era dono de diversas empresas, a maioria sediada no Nordeste. Mas morava no Rio, num endereço de grife: o Edifício Chopin, na Avenida Atlântica.

Acompanhado da filha Izabela, de nove anos, Plínio Carvalho, o Plininho,

estava satisfeito. Conseguira transferir seu bilhete de classe econômica da British Caledonian para um de primeira classe da Varig.

Ao adquirir a passagem, dias antes, Plínio encontrara a primeira classe do 820 lotada para aquela terça-feira. Na British Caledonian, cujo voo para Londres era direto, também só havia lugar na econômica. Como tinha de se encontrar com a mulher, Marina, que o aguardava em Londres com Serginho, o outro filho do casal, Plínio decidira ir assim mesmo.

Entretanto, assim que chegou ao Galeão, foi dar uma conferida na Varig. Constatou que havia lugares vagos na primeira (o senador José Sarney, que pretendia embarcar com a mulher para Paris, desistira de viajar naquela noite).

Plininho apreciava um tratamento diferenciado. Gostava também do champagne, do caviar, do amplo espaço para as pernas. Mesmo que isso implicasse numa escala em Paris, como era o caso. Por isso, depois de endossar o bilhete na British Caledonian, pagou no caixa da Varig 5.458 cruzeiros referentes à diferença de preço entre a primeira classe e a turística, para ele e para a filha.

Plínio Carvalho fornecia equipamentos de petróleo para a Petrobras e era figura das mais conhecidas no Rio. Jogava polo em tardes chiques do Itanhangá Golf Club. Eram seus companheiros de jogo Wallinho Simonsen, ex-marido de Regina Lecléry, Ronaldo Xavier de Lima, Joaquim Monteiro de Carvalho, os irmãos Klabin e Didu de Souza Campos.

Enquanto os passageiros do 820 aguardavam a chamada para o embarque, no local reservado às tripulações, o comandante-master Gilberto Araújo da Silva, do PP-VJZ, e seus técnicos iniciavam sua rotina de trabalho fazendo um *briefing* com o despachante operacional de voo (DOV). Tomavam conhecimento das condições meteorológicas ao longo da rota até Paris, do número de passageiros, do peso total e da quantidade de combustível nos tanques.

Um comandante de nome Peret, da própria Varig, escalado para Nova York, propusera a Antônio Fuzimoto, segundo-comandante do 820, uma troca de voos. De início, Fuzimoto aceitou a proposta do colega. Depois, desistiu.

Resolvidos os trâmites burocráticos, a tripulação do 820 encaminhou-se para o 707.

Na sala de embarque, as pessoas não conseguiam desgrudar os olhos de Regina Lecléry que, sentada à frente de Ricardo Trajano, conversava com um amigo.

Sem dar bola para o *frisson* que provocava, Regina levantou-se e foi até um telefone público. Ligou para sua amiga, Lucy Barreto, mulher do cineasta Luiz Carlos Barreto.

Lucy aproveitou a ligação para convidá-la para ir ao Festival de Cinema de Moscou.

— Bem que eu gostaria — disse Regina. — Mas não sei se vou ter tempo. De Paris eu telefono para você.

Um Electra, da própria Varig, aterrissou trazendo os passageiros de São Paulo

que iam para Londres e Paris.

Entre eles, vinha o jornalista Celso Leite Ribeiro, de *O Estado de S. Paulo*, que viajava para Londres usando uma passagem de cortesia oferecida por Anna Maria Malta Martins Ferreira, agente de turismo que também seguia no 820.

Maisa, mulher de Celso, e suas duas filhas, Maria Fernanda, 15 anos, e Patrícia, 13, o aguardavam em Londres. Os quatro participariam de uma excursão através da Europa, organizada por Anna Maria.

Os pais de Anna Maria, Evangelina e Francisco Malta Cardoso, também viajavam no 820. Mas não participariam da excursão da filha. Ficariam em Paris, completando o ciclo de comemorações de suas bodas de ouro, que se iniciara com uma festa em São Paulo. A filha de Anna, também Anna, 19 anos, neta de Francisco e Evangelina, aguardava a mãe em Londres.

Anna, a agente, levava dinheiro bastante para fazer frente às despesas da excursão. Guardava os dólares numa guaiaca, sob a roupa.

O Electra parou ao lado do Boeing e seus passageiros mudaram de aeronave. Entraram no PP-VJZ antes dos que embarcavam no Rio.

De sua poltrona, no lado esquerdo do *cockpit* (cabine de comando), Fuzimoto percebeu que diversas crianças subiam as escadas do avião. Lembrou-se que era época de férias escolares.

Entre os vindos de São Paulo estava também a família Barreto Neves. Cléber Barreto Neves, major-aviador, faria um curso de radar na França. Viajava com a mulher Nilza e os filhos Cléber, Mary Anne e Patrícia, além de um menor, José Aparecido Silva, filho de um amigo da família.

Se para uns a viagem era pura excitação, para outros representava nada mais que rotina. Entre estes, um homem negro com nariz de boxeador. Agostinho dos Santos, 41 anos, compositor e cantor, tinha como destino final Atenas, onde sua voz aveludada iria defender, na Olimpíada Internacional da Canção, a música *Paz sem cor*, composta em parceria com a filha Nancy.

Agostinho dos Santos tinha história para um dia contar aos netos. Na trilha sonora do filme *Orfeu do carnaval*, por exemplo, sua voz fora acompanhada por ninguém menos do que João Gilberto ao violão. Fora um dos precursores da bossa nova, participando, em 1962, do mítico show do Carnegie Hall, em Nova York, marco da explosão internacional da música brasileira, que antes se limitara à *Aquarela do Brasil* e aos requebros descaracterizados de Carmen Miranda.

Com o cantor viajava Juan Carlos Iglesias, maestro e pistonista argentino. Iglesias, que atendia pelo nome artístico de Carlos Piper, trabalhara muito tempo com Elis Regina no programa *Fino da bossa*. Auxiliara Agostinho no arranjo de *Paz sem cor*. Piper tinha uma filha de um ano chamada Elis.

O iatista Joerg Bruder era tão veterano em viagens quanto Agostinho dos Santos. Trinta e cinco anos, casado, dois filhos, Bruder era tricampeão mundial da classe Finn. Geólogo de formação, dedicava tempo integral ao iatismo. Além de participar de competições, fabricava mastros de alumínio de alta reputação em todo o mundo.

Viajava para Brest, na França, para disputar a Finn Gold Cup, que se iniciaria na sexta-feira, 13 de julho.

Quando os passageiros do Rio entraram no Boeing, já encontraram os de São Paulo em seus lugares. Dentro da aeronave, estavam também os passageiros em trânsito de Santiago, Buenos Aires e Montevideú.

Entre os de Santiago, havia o argentino Joe Baxter, que viajava com passaporte americano falso, emitido com o nome fictício de Bernard Regan.

De todos os passageiros, Regan — ou, melhor, Baxter — era o mais aflito para ver o avião decolar. Chefe da Tacuara, uma organização argentina de guerrilha urbana, a polícia de seu país o procurava, acusando-o de ter participado do assassinato do almirante Hermes Quijada e do sequestro do industrial Oberdan Sallustro, diretor da Fiat em Buenos Aires, também morto. Baxter fugira para o Chile, e agora para a Europa.

Ao entrar no Boeing, Ricardo Trajano ganhou balas da comissária Elvira Strauss. A moça indicou-lhe seu lugar, na penúltima fila.

Enquanto os passageiros se acomodavam, na cabine de comando o trabalho era intenso.

Gilberto, o mais antigo entre os dois comandantes, seria o master do voo. Por sua decisão, o colega Fuzimoto faria a decolagem no Rio, pilotaria nas primeiras quatro horas de viagem e, mais tarde, faria o pouso em Paris. Na volta da Europa, três dias depois, Gilberto faria a decolagem e o pouso.

Gilberto era paraibano de Santa Luzia. Tinha 49 anos. Estava na Varig desde fevereiro de 1952. Voara em todo tipo de equipamento, tendo começado nos legendários Douglas DC-3. Mais tarde pilotara bimotores Convair e quadrimotores a pistão. Finalmente, jatos. Tinha 18 mil horas de voo (17.959), sendo 4.642 em Boeing 707, no qual voava havia cinco anos e meio.

Fuzimoto tinha um currículo parecido: 17.790 horas de voo, embora estivesse no 707 há menos tempo (três anos e sete meses). Também fora admitido na Varig em fevereiro de 1952, alguns dias depois de Gilberto, diferença que valia ao outro naquela noite o título e a função de master. Nisei, Fuzimoto era conhecido pelos colegas como Japonês. Fizera 43 anos naquela terça-feira.

Ambos eram casados. Gilberto tinha sete filhos, o que lhe valia o apelido de Zé Bala entre os pilotos da empresa.

Além dos comandantes, havia dois copilotos: Alvio Basso e Ronald Utermoehl. Iriam se revezar na função, ocupando a poltrona do lado direito, a não ser quando Gilberto e Fuzimoto estivessem pilotando juntos, coisa que só ocorreria nos momentos iniciais e finais do voo.

O gaúcho Alvio Basso, 46 anos, voava havia 22. Tirara seu brevê em 1951, no Aeroclube de Bento Gonçalves. Mais tarde, fizera curso de instrutor no Aeroclube de Canoas. Sua licença de piloto comercial datava de 1954.

Utermoehl tinha 23 anos e era o mais moço dos tripulantes do PP-VJZ. Namorava a comissária Elvira que, para sorte do casal (pelo menos era o que se poderia pensar naquele momento), também fora escalada para o 820. Ronald e Elvira iriam poder namorar em Paris. Dizia-se que os dois formavam o casal mais bonito da Varig.

Como é de praxe na aviação, a empresa designara para o RG-820 uma

comissária, Hanelore Danzberg, exclusivamente para observar a qualidade do serviço de bordo. Hanelore, Hane para os íntimos, tinha 34 anos, era a mais antiga dos comissários do 820 e voava à paisana.

O comissário Sérgio Balbino ajudava alguns passageiros a acomodar a bagagem de mão nos bagageiros (que os tripulantes conhecem como *bins*). Capixaba de Alegre, Balbino usava o cabelo liso bem penteado e armado com gel. Tinha os dentes da frente separados, mas isso não lhe prejudicava a aparência. Moreno, fazia um belo tipo latino. Já trabalhara como modelo, para o estilista Pierre Cardin. Além do português, Balbino falava fluentemente três idiomas: inglês, francês e italiano. Apreciava antiguidades e aproveitava suas viagens para conhecer museus.

Os demais comissários escalados para o voo eram Carmelino Pires de Oliveira Júnior (31 anos), Edegar Gonçalves Mascarenhas (também 31), Andréa Piha (24 anos) — egípcia que usava um passaporte amarelo, de apátrida, emitido pela ONU —, Luiz Edmundo Coelho Brandão (35) e o francês Alain Henri Tersis (26), sendo este, entre todos os tripulantes do VJZ, o que tinha menos tempo de empresa — apenas um ano e cinco meses.

Como ocorre em todos os voos de carreira, havia um chefe de equipe, João Egídio Galetti, 34 anos, que acabara de fechar e travar a porta dianteira do 707 e desse procedimento notificara o comandante.

Foi dada a partida nos quatro reatores. As equipes de terra retiraram os calços das rodas. Um trator, que pinçou o 707 pela triquilha, fez o *push back*, empurrando o jato até a faixa central de demarcação da pista de taxiamento.

O espaço de manobra agora era amplo, mais do que suficiente para o Varig rolar com segurança por seus próprios meios.

Comunicando-se com o *cockpit* por um interfone, um operador de terra, que acompanhara o trator caminhando ao lado, informou ao piloto que o avião estava livre.

Solicitada e concedida autorização pela torre, o Varig 820 deu início ao taxiamento para a cabeceira. Gilberto ia lendo em voz alta, e em inglês, os itens de uma *checklist*, impressa num cartão plastificado. A cada item mencionado, Fuzimoto, depois de verificá-lo, informava que estava ok. Simples arroz com feijão. Atrás deles, o copiloto Basso, sentado no banco do observador, o mecânico de voo Carlos Diefenthaler, na poltrona central giratória — que lhe permitia ficar de frente para o painel lateral de instrumentos ou para as manetes de aceleração —, e o navegador Salvador Ramos Heleno cuidavam de suas respectivas tarefas. Bem treinada, a equipe funcionava como um relógio.

Mais tarde, depois da decolagem, assim que o avião passasse a voo de cruzeiro, Gilberto iria descansar no sarcófago, apelido que os aviadores dão aos exíguos compartimentos dotados de cama (na verdade gavetas), nos quais uns descansam enquanto outros pilotam. Alvío Basso o substituiria na poltrona da direita. No meio do percurso, Gilberto renderia Fuzimoto. Utermoehl tomaria o lugar de Basso.

Embora o avião ainda estivesse no solo, na primeira classe já rolavam os primeiros comensais e bebês. Um comissário acolhia os bem-aventurados com uma

taça de champanhe. Ali estavam Regina Lecléry, Clayrton Quinderé, Plininho, Filinto Müller, Reeta Singh e dois diretores da Renault argentina, entre outros.

No *cockpit*, o navegador Heleno, 45 anos, trabalhava em sua mesa de mapas. Competia a ele traçar (e checar) cada uma das rotas na primeira metade do percurso (num voo longo, como Rio-Paris, o avião não segue uma rota linear: percorre diversos segmentos entre pontos ao longo do caminho). A passagem por cada um desses pontos é conhecida como bloqueio.

Como navegador, o trabalho de Heleno não consistia apenas em definir o rumo e corrigir os deslocamentos laterais, provocados pelos ventos. Era importante chegar no menor espaço de tempo, gastando o mínimo de combustível. Para isso, tinha de analisar os mapas meteorológicos, verificar a velocidade, direção e altitude dos ventos — às vezes, numa determinada altitude, o avião encontra vento de proa mas, se subir (ou descer) para outro nível, poderá encontrá-lo de cauda —, o que fazia diferença no tempo total de voo. Um bom navegador podia ganhar dez, 20 minutos, às vezes até mais, numa travessia do Atlântico.

Escalados para a segunda metade do voo, o copiloto Ronald Utermoehl (23 anos), o mecânico de voo Claunor Bello (38 anos) e o navegador Zilmara Gomes da Cunha (43 anos) descansavam no alojamento da tripulação, situado na parte dianteira, do lado esquerdo, entre a primeira classe e um dos três banheiros da frente.

Claunor Bello, além de mecânico de voo, fazia alguns biscates por conta própria, comprando e trazendo pequenas peças sobressalentes de máquinas para companhias empreiteiras — virações que lhe valiam razoáveis trocados no final do mês. Era filho de um dono de botequim na Boca do Lixo, na cidade de São Paulo, de nome José Bello. Claunor era tido como pessoa das mais safas pelos colegas, resultado provavelmente de uma infância e juventude passadas entre malandros da Boca.

Lá na frente, o outro mecânico, Carlos Diefenthaler, 38 anos, baseado em Porto Alegre, de serviço no *cockpit*, movia os olhos com familiaridade entre as dezenas e dezenas de instrumentos à sua frente, às vezes apertando um botão, em outras movendo um interruptor, atento a tudo que se passava na cabine. Um leigo que o estivesse observando seria capaz de duvidar de sua capacidade de assimilar tantos dados diferentes.

Finalmente, o PP-VJZ chegou à cabeceira e foi alinhado no eixo da pista. Tudo pronto, as manetes foram levadas à frente.

O Varig 820 moveu-se, de início lenta e preguiçosamente, depois ganhando velocidade, os pneus acusando os choques contra as divisórias das placas de concreto da pista. Logo o 707 lançava-se voluptuosamente para a frente. Quando passou pela estação de passageiros, na parte sul da pista, a velocidade já era de quase 300 quilômetros por hora.

Exatamente às 3h30 zulu (hora zulu, em linguagem aeronáutica, é a hora de Greenwich, que serve de referência para todos os voos e na qual raciocinam e trabalham os pilotos e órgãos de controle) de quarta-feira, 00h30, hora do Rio, a força conjugada das 72 mil libras de empuxo das quatro turbinas Pratt & Whitney do PP-VJZ prevaleceu sobre suas 148 toneladas. O jato descolou-se da

tira de concreto e elevou-se no ar.

Levando em seu bojo 134 pessoas, decolou em direção ao Aeroporto de Orly, em Paris, dez horas e meia e 10 mil quilômetros adiante.

O RG-820 chegaria quase lá.

Capítulo 4

Após cruzar a vertical da cabeceira sul da pista, o RG-820 passou, ainda em voo rasante, sobre a Estrada do Galeão. Se o ocupante de algum carro, que porventura ali estivesse transitando, olhou em direção ao Boeing, deve ter visto as luzes de navegação do jato piscando e se refletindo nas águas da Baía de Guanabara, logo além da calçada e das pedras do quebra-mar. Era sempre emocionante ver um gigante daqueles passando rente à cabeça, mesmo para os pescadores noturnos — encarapitados nas pedras, ou debruçados sobre a amurada, à cata de cocorocas — que faziam ponto ali e já deviam estar acostumados. Avião baixinho, as pessoas olham sempre.

O Boeing seguiu elevando-se sobre a baía, onde, logo adiante, operários do turno da noite, sob a luz de holofotes, trabalhavam na montagem do vão central da Ponte Rio-Niterói.

Na cabine de passageiros, os avisos de “Não fumar” foram apagados. Rápidos como um caubói do faroeste sacando sua arma, os fumantes mais inveterados acenderam seus cigarros. Saborearam a primeira tragada como se fosse oxigênio puro. Pudera. Contando o tempo gasto no embarque e no taxiamento para a decolagem, já se encontravam havia quase uma hora sem fumar.

O Varig 820 sobrevoou a obra da ponte e, sempre em voo de subida, fez uma ligeira curva para a esquerda. Já estava alto quando passou pelo Pão de Açúcar, em seu través direito.

Enquanto o avião se afastava do clarão da cidade, no restaurante Antonio's, a foto emoldurada de Regina Lecléry despencou da parede, sem que ninguém a tocasse, num presságio do que iria acontecer naquela quarta-feira.

Em Belo Horizonte, a mulher de Fuzimoto não conseguia dormir, preocupada com uma profecia que um adivinho fizera para o marido, 21 anos antes. O vidente dissera que ele morreria aos 43 anos — idade que o aviador completara naquela terça-feira — ou, caso sobrevivesse a essa idade, teria vida muito longa.

No *cockpit*, o mecânico de voo Diefenthaler moveu a chave de um interruptor e desligou os avisos de “Apertar os cintos” da cabine de passageiros.

Imediatamente começou o movimento nos seis toaletes, três em cada classe. Embora não fosse permitido fumar no interior dos banheiros (havia quadrinhos de aviso), dentro deles havia cinzeiros. Isso porque a empresa sabia que diversos passageiros ignoravam a proibição. E, já que isso acontecia, era melhor que os viciados apagassem e deixassem os cigarros nos cinzeiros, em vez de, desavisadamente, jogá-los nas lixeiras (depósitos de toalhas de papel usadas).

Nada disso era preocupação de Ricardo Trajano, que por sinal não fumava. A viagem já lhe reservava a primeira alegria. Apesar de a classe turística estar quase lotada, Ricardo estava sozinho no conjunto de três poltronas do lado direito da fila 27. Poderia dormir na horizontal, se conseguisse dar um jeito de esticar seu metro e noventa ao longo dos assentos.

Mas, pelo menos por enquanto, o jovem não estava interessado em dormir, tal

a sua excitação. Pela janela pudera ver as derradeiras luzes do Rio de Janeiro desaparecendo na esteira do Boeing.

A fila às suas costas, destinada ao repouso dos tripulantes, encontrava-se vazia devido ao pique de trabalho dos comissários, que serviam drinks e preparavam o jantar. À frente de Ricardo, ocupando as poltronas 26D e 26F, Agostinho dos Santos, que Trajano reconhecera imediatamente, conversava com o maestro Carlos Piper.

Eram decorridos 20 minutos de voo quando o Varig 820 atingiu o nível 330 (33 mil pés), para o qual fora programada a primeira etapa do voo de cruzeiro. Fuzimoto fez ceder o nariz e estabilizou o avião. A velocidade subiu para 968 quilômetros horários, equivalente a Mach 0.8 (Mach 1 é a velocidade do som).

Tudo transcorria normalmente. Gilberto se retirou para o sarcófago.

O serviço de jantar durou aproximadamente uma hora. As bandejas foram então recolhidas. A maioria dos passageiros foi dormir. Os comissários percorreram, uma a uma, as filas de poltronas, vedando as janelas. Como o avião voava contra o sol, a noite seria curta. Dentro de pouco mais de quatro horas, já seria manhã. Havendo claridade, as pessoas acordariam. E, acordadas, começariam a pedir coisas.

Duas horas e cinquenta e seis minutos após a decolagem, o Varig 820 subiu para o nível 370 (37 mil pés). Acabara de bloquear a vertical da cidade de Recife e dava início à travessia do Atlântico.

Com o piloto automático ligado, Fuzimoto limitava-se a acompanhar o desempenho da aeronave, vigiando os mostradores dos instrumentos do painel. À sua frente, um pouco acima de sua coxa, o manche balançava suave e monotonamente, como que lembrando-o de que o avião estava sendo pilotado, mesmo que, como era o caso, por um dispositivo eletrônico.

Aquele dia de aniversário fora especial para Antônio Fuzimoto. Deixara a vida em dia. Fizera para a mulher uma lista de contas a pagar, passara-lhe o segredo do cofre, organizara os documentos.

Tudo por causa do adivinho.

Em 1952, quando chegara ao Rio de Janeiro, vindo do interior de São Paulo, Fuzimoto, jovem aviador, costumava frequentar com um amigo uma boate na Praia Vermelha.

Certa ocasião, nessa boate, um francês leu a mão dos dois companheiros. Disse que Fuzimoto teria grandes chances de morrer aos 43 anos. Para o outro, o adivinho foi terrivelmente aziago. Disse-lhe que viveria apenas dois anos.

Decorrido esse tempo, o rapaz efetivamente morreu. Impressionado, Fuzimoto passou a aguardar o 43º aniversário, que acontecera naquela terça-feira. Chegara o momento da verdade. Por isso, deixara tudo preparado em casa. Por isso, em Belo Horizonte, àquela noite, sua mulher não conseguia dormir.

Às 7h30 zulu, tal como havia sido planejado, Gilberto foi acordado no sarcófago e assumiu o comando da aeronave. Fuzimoto foi dormir. Ainda era noite. Mas, a leste, do lado direito do *cockpit*, um pouco acima da linha do

horizonte, era possível ver-se o clarão vermelho da alvorada, que logo chegaria. O Boeing acabara de cruzar a linha do Equador, a meio caminho entre o Brasil e a África, à altura dos Rochedos de São Pedro e São Paulo.

Os ponteiros dos instrumentos, iluminados por minúsculas luzes de cor âmbar, continuavam mostrando que tudo estava normal a bordo. Conquanto do lado de fora da aeronave o uivo estridente das quatro turbinas agredisse o silêncio do Atlântico, no interior da cabine de comando esse ruído reduzia-se a um débil zumbido, que parecia vir de longe.

Ricardo Trajano simplesmente não cabia nas poltronas, mesmo dispondo de três. A toda hora se levantava e ia até a *galley* traseira conversar com os comissários. Acabou fazendo amizade. Pediu a um deles para visitar a cabine de comando. O tripulante foi lá na frente e obteve a autorização do comandante.

Durante sua visita à cabine, Ricardo conheceu Reeta, a jovem indiana que viajava na primeira classe e que também fora conhecer o *cockpit*. Os dois iniciaram uma conversa, que se estendeu para a cabine turística, para onde Ricardo a levou. A moça contou que tinha 19 anos e que estudava Ciências Políticas na Universidade de Nova Delhi. Disse que gostava de dança clássica. Tinha olhos e cabelos negros e era muito bonita.

A viagem de Joe Baxter era tensa. Estando com passaporte falso, só se tranquilizaria quando estivesse livre e desembaraçado em Paris.

As atividades de guerrilha urbana (ou terrorismo, segundo rotulagem do governo argentino) de Baxter haviam começado 11 anos antes, em 1962, quando ele fundou a Tacuara, organização clandestina, extremamente audaciosa, que atacava militares com a finalidade de lhes roubar as armas, para depois usá-las em assaltos a bancos.

A polícia só veio a identificá-lo dez anos depois, em 1972, após o assassinato, em Buenos Aires, de Oberdan Sallustro, diretor da Fiat. Seu retrato foi amplamente divulgado.

Apesar de procurado, Baxter ainda se envolvera no assassinato do almirante Hermes Quijada, levado a cabo por um comando do Exército Revolucionário do Povo (ERP). Só então fugiu do país, primeiro para o Uruguai e de lá para o Chile de Salvador Allende.

A Argentina e o Uruguai (este país alegava o envolvimento de Baxter com os guerrilheiros tupamaros) pediram ao Chile sua extradição. Por isso, ele fugia para a França, não sem ter corrido o risco de ser reconhecido a bordo e preso na escala no Rio. Faltava um último obstáculo: passar pelas autoridades francesas de imigração, com nome e passaporte falsos.

Khamis Ismail Arman era um típico imigrante bem-sucedido. Chegara ao Brasil em 1957. Seu primeiro trabalho fora como feirante, em Mogi das Cruzes. Lá conhecera a nissei Toshico. Depois de breve namoro, os dois se casaram. Aos poucos, melhoraram de vida, enquanto os filhos foram nascendo. Salma, agora com dez anos; Jacqueline, com oito; Walid, sete; e Margareth, seis, formavam a escadinha dos Arman.

Com o que ganhou na feira, Khamis montou uma confecção. Naturalizou-se brasileiro. Os negócios prosperaram e ele transferiu a empresa para São Paulo. Na capital paulista, a família foi morar no Brás.

Khamis gostava de viajar, sempre levando as crianças. Em janeiro, a família fora à Argentina. Agora ia para o Cairo, onde ele teria orgulho em apresentar aos pais a mulher e os quatro filhos. Em 16 anos de trabalho árduo, o egípcio Khamis Arman conseguira realizar seus sonhos mais ambiciosos.

Embora não saísse de aviões, por causa da vida intensa que levava, Regina Lecléry não se sentia à vontade voando. Era dessas pessoas que detestam quando o avião trepida, em turbulências. Contraía-se toda cada vez que o ruído das turbinas aumentava ou diminuía de intensidade.

Aos 33 anos (faria 34 no dia 4 de agosto), Regina tinha planos, muitos planos, como se fosse uma garota de 20. Um deles era fazer uma experiência mais séria como atriz (o filme *Quem é Beta?* fora pouco mais que uma brincadeira). Outro, era fazer um curso de psicologia infantil, atividade em que gostaria de trabalhar.

Tinha paixão pelas filhas: Roberta, de oito anos, de seu casamento com Wallinho Simonsen, e Georgiana, três anos, filha de Gérard.

Na segunda quinzena de julho, Regina, Gérard e as meninas iriam participar de um safári no Quênia. Em agosto, o casal Lecléry iria reunir-se a amigos, entre os quais Henry Kissinger, no cruzeiro pelo Mediterrâneo. Havia também o Festival de Cinema de Moscou, para o qual Regina fora convidada naquela noite, pouco antes do embarque. Tentaria dar um jeito de ir. Esse vaivém era a sua vida. Por isso, mesmo não gostando, tinha de se habituar com os aviões.

O dia amanhecera. No *cockpit*, o navegador Heleno fora substituído por Zilmar. O mecânico de voo Diefenthaler dera lugar a Claunor Bello. Alvio Basso fora rendido por Ronald Utermoehl. Gilberto ocupava a poltrona de comando, do lado esquerdo, tendo Utermoehl à sua direita.

Fuzimoto repousava no sarcófago.

Durante a noite, o trabalho dos comissários se resumira a pedidos de água, comprimidos para enjoo e dor de cabeça, descongestionantes nasais, um ou outro drinque.

Agora, aos poucos, os passageiros iam acordando, sonolentos. Levantavam a cortininha da janela e viam que já era dia claro.

Terminara o sossego dos comissários. Além de ser muito longo, o voo 820 para Paris tinha o inconveniente de ser, em grande parte, diurno, o que lhes aumentava sensivelmente o trabalho.

Na cauda da aeronave, uma pequena fila se formara junto aos toaletes da classe turística.

Ricardo Trajano visitara mais uma vez a cabine de comando. E voltara a chamar Reeta para conversar lá atrás.

Assim que ela retornou à primeira classe, o *breakfast* começou a ser servido.

O movimento dos toaletes aumentara. Nos três reservados à classe turística, a

fila crescera, atravancando a *galley* traseira, de onde Tersis passava as bandejas para os colegas.

Três mil quilômetros à nordeste dali, em Paris, Christian Megret, 28 anos, controlador de voo da Torre de Orly, saiu de seu apartamento no Bulevar de Grenelle e guiava seu carro em direção ao aeroporto.

Na melhor tradição de eficiência do serviço público francês, Megret cumpria passo a passo um meticuloso programa de treinamento, que se iniciara em 1968 — quando ele concluiu o curso de formação da École National de Aviation Civil —, ano em que fora designado para Orly.

Megret tinha tudo para estar feliz naquela manhã. Gostava de trabalhar na aviação. Sua mulher, Michele, estava grávida. O bebê nasceria nos primeiros dias de outono. Enquanto guiava, o controlador sentia no rosto o vento morno do verão parisiense. Era um lindo dia.

No Varig 820, os banheiros já estavam sendo usados havia mais de oito horas. Centenas de toalhas de papel, amassadas e usadas, acumulavam-se no interior das lixeiras, cheias quase até a borda. Além da atmosfera, extremamente seca, própria dos aviões, o cano de água quente que abastecia as torneiras passava pelo interior das cestas coletoras, aquecendo-as. A maioria das toalhas tivera tempo de secar.

Às 11h53 zulu, o Varig 820 subiu para o nível 390 (39 mil pés).

Algum tempo depois, penetrou no espaço aéreo europeu, pelo sul da Espanha. Na cabine de passageiros, era grande a movimentação. Crianças corriam de um lado para o outro. Já não havia mais fila nos toaletes.

Na classe turística, um passageiro entrou no banheiro central. Sentou-se pachorrotamente no vaso e acendeu um cigarro.

Na primeira classe, encerrara-se o *breakfast*.

Alvio Basso, que não conseguira dormir um segundo sequer, foi até o *cockpit* e disse para o colega Utermoehl:

— Vai descansar um pouco. — E o substituiu no assento de copiloto.

Fuzimoto saiu do sarcófago e fezera um rápido desjejum. Só então foi para a cabine. Na poltrona da esquerda, Gilberto pilotava o Boeing e dera início aos procedimentos da longa descida para a área de Paris.

Tal como fora combinado, houve um rodízio de posições. Gilberto levantou-se e passou para o assento da direita, ocupado por Alvio Basso. Este mudou-se para o banco do observador. Fuzimoto assumiu a poltrona da esquerda, de comando.

Lá atrás, no banheiro central, o fumante terminou sua função. Esmagou o cigarro no cinzeiro, mas não quis deixá-lo ali, como prova de seu pecadilho. Preferiu livrar-se da guimba, lançando-a no orifício coletor de papéis. Ergueu-se, lavou as mãos e saiu do toailete.

A ponta de cigarro, que não se apagara de todo, caiu sobre os papéis usados, a maior parte seca. Uma pequena brasa, que ainda restara, encontrou ambiente

propício a se desenvolver, no aconchego dos papéis. Surgiu um diminuto orifício, circular, numa das folhas. Seguiu-se uma pequena chama.

Perto dali, na *galley*, o comissário francês Alain Tersis guardava nos contêineres as bandejas usadas no *breakfast*.

Pelos alto-falantes, os passageiros foram avisados para adiantar seus relógios em cinco horas. Já era início de tarde em Paris.

No *cockpit*, o trabalho era intenso. Tratava-se de um momento importante do voo. Os pilotos procediam à entrada na área de Paris. Com a temporada de turismo no auge, o tráfego era grande. Enquanto Fuzimoto atuava nos comandos, Gilberto se encarregava da fonia com os órgãos de terra.

O Varig 820 descera para o nível 350 (35 mil pés) e transpusera a vertical de Nantes. Aproximava-se de Paris pelo setor sudoeste. Recebeu instruções para abandonar o 350 e descer para o nível 240, em sua trajetória final. O tempo era bom em Paris. O vento era de 340°, com oito nós de velocidade. Havia alguns cirros a 27 mil pés (9 mil metros). A visibilidade era de 15 quilômetros. A temperatura, 24°C.

Não fosse pelo fogo, que agora se alastrava entre os papéis usados no interior da cesta coletora de lixo do toailete traseiro central, teria sido um voo magnífico.

Capítulo 5

Embora não houvesse cheiro de queimado dentro do avião, e muito menos fumaça, o PP-VJZ deixava em sua cola uma fina esteira branca, quase imperceptível, lançada para o exterior pelo sistema de exaustão dos banheiros traseiros.

Se o incêndio houvesse começado na lixeira do banheiro esquerdo, a fumaça, sem ter para onde escapar, teria passado para a área da *galley* através dos dutos de ventilação. Mas a origem do fogo ocorrera no toailete contíguo, central, cuja lixeira dava para uma área oca localizada na abóbada traseira do Boeing. A fumaça se expandia por ali, sendo aos poucos expelida para fora do avião por um venturi — tubo cujo orifício de saída era menor do que o de entrada (implicando numa velocidade de saída do ar maior do que a de entrada) —, dispositivo que permitia a exaustão do ar viciado dos banheiros, sem prejuízo do sistema de pressurização da aeronave.

As paredes dos banheiros tinham boa resistência ao fogo e não cediam facilmente. Já o interior da cesta de lixo, seco e cheio de papéis, era extremamente propício ao desenvolvimento do incêndio.

O PP-VJZ era dotado de um FDR (gravador de parâmetros de voo), mais conhecido como caixa-preta (embora o apetrecho fosse alaranjado). Em casos de acidente, a leitura do FDR, cujo invólucro deveria ser à prova de choques, imersão e incêndios, revelava aos investigadores os procedimentos adotados pelos pilotos nos momentos que antecederam o sinistro.

Mas dessa vez o FDR não resistiu ao fogo intenso que se expandia pelo cone traseiro do Boeing e tornou-se uma das primeiras baixas do incêndio, deixando de funcionar.

Do *cockpit*, o mecânico de voo Claunor Bello acendera as luzes de colocar os cintos e de não fumar. O movimento dos banheiros cessou.

No corredor junto à porta principal, o comissário Balbino sentara-se num dos bancos retráteis reservados aos tripulantes, afivelando o cinto de abdome e os *shoulders* (cintos de ombro). Era sempre bom estar em Paris, onde poderia visitar seus museus favoritos, atividade da qual jamais se cansava.

Balbino estava em treinamento para chefe de equipe, já tendo voado algumas vezes nessa condição. Numa dessas viagens, ouvira um barulho estranho e alertara o comandante. Felizmente era um defeito sem importância. Mas, desde então, sentia desconforto ao voar.

Depois de inspecionar a primeira classe, o comissário Coelho foi sentar-se ao lado de Balbino. Afivelou-se também.

Carmelino dirigira-se a seu posto no outro extremo da aeronave, perto da porta traseira, distante menos de cinco metros do incêndio. Aguardava pacientemente o pouso.

Sentada em meio aos passageiros, a inspetora Hanelore Danzberg observava os procedimentos do pessoal de serviço.

Na cabine de primeira classe, Regina Lecléry se aprontara para o pouso. Os passageiros daquele setor tinham o privilégio de ser os primeiros a desembarcar.

Depois das férias no Quênia, do cruzeiro pelo Mediterrâneo e, se fosse o caso, do Festival de Cinema de Moscou, Regina iria dedicar-se às obras de reforma e decoração de seu apartamento na Avenue Foch, onde dividia um andar com a princesa Grace, de Mônaco. Em setembro, Regina pretendia estar de volta ao Rio.

Na classe turística, Ricardo Trajano, excitado com a perspectiva da chegada, olhava para fora. Era sua primeira visão da Europa. Na Espanha, o avião passara muito alto e ele não pudera ver nada. Agora, não queria perder nenhum detalhe.

Atrás dele, a comissária Elvira também aguardava o pouso, após o qual ela e Utermoehl poderiam curtir Paris.

Nenhum deles tinha como saber que, no cone da cauda, o fogo passara do material descartado (toalhas, lenços de mão, guardanapos, absorventes higiênicos e tudo o mais que os passageiros haviam usado ao longo da viagem) para o próprio móvel da lixeira onde a ponta de cigarro fora jogada.

Às 13h40 zulu (14h40 na França) o RG-820 entrou em contato com o terminal oeste do ACC (sigla internacional de Centro de Controle de Área) de Paris. Informou que se encontrava numa descendente rumo ao VOR (Very High Frequency Omni Range, um tipo de radioauxílio para navegação aérea) de Charfres (ponto de entrada na área de Paris). Estimava Charfres em 12 minutos.

Fuzimoto pilotava e Gilberto se encarregava do rádio.

Às 13h43 zulu o Varig 820 atingiu o nível 230 (23 mil pés).

Alguns tripulantes encontravam-se no compartimento de descanso, do lado esquerdo da parte dianteira da aeronave: mecânico de voo Carlos Diefenthaler, navegador Salvador Ramos Heleno e copiloto Ronald Utermoehl, que cederá seu lugar no *cockpit* a Alvio Basso.

Às 13h46 zulu o 820 atingiu o nível 170 (17 mil pés), sempre descendo. Orly informou que a pista em uso era a 26. Isso implicava uma grande volta ao redor do aeródromo, o que seria feito no sentido anti-horário. As condições meteorológicas na área de Paris permaneciam excelentes.

No *cockpit*, Zilmar guardava seus mapas e Alvio Basso preenchia o relatório de voo. O mecânico Claunor Bello dividia-se entre interruptores e instrumentos. Algumas luzes correspondiam aos disjuntores dos banheiros, que não acusavam nenhuma anormalidade.

Quando o 820 atingiu Charfres, o Centro Paris determinou que descesse para o nível 120 (12 mil pés). Mandou que efetuasse uma leve curva à direita, para ser melhor identificado na tela do radar, e prosseguisse na descida.

O nível 120 foi alcançado às 13h50 zulu. O 100, dois minutos depois.

Os passageiros foram avisados pelo alto-falantes de que o avião se encontrava nos preparativos finais para o pouso em Orly. Receberam instruções, em português, francês, inglês e espanhol, para pôr as poltronas na posição vertical. Os sacolejos indicavam que o Boeing voava baixo. Os que se encontravam junto às janelas puderam confirmá-lo, ao ver com nitidez os subúrbios a oeste da cidade.

Às 13h55 zulu (14h55, hora de Paris) o Varig cruzou o nível 80 deslocando-se na direção do VOR de Toussus, de onde iniciaria o contorno para a pista 26.

No Controle de Área de Orly, cabia ao *trainee* Christian Megret falar com o 820. Megret operava sob os olhos e ouvidos atentos de seu instrutor, Claude Audren, um veterano de 41 anos de idade e 23 de profissão, sendo os últimos 20 em Orly.

Megret determinou ao 820 manter-se no nível 80 (8 mil pés), na proa de Oals (outra estação de radioauxílio). Com esse procedimento, o PP-VJZ se posicionaria no prolongamento da perna de vento (trecho do circuito de tráfego) da pista 26, naquele momento usada exclusivamente para pousos. Dentro de alguns minutos, o 820 estaria voando paralelamente à pista, após o que executaria uma longa curva de 180° para a esquerda, manobra que o colocaria no eixo da própria 26.

Como procedia do oeste (e a pista 26 era, *grosso modo*, no sentido leste-oeste), o Varig teria ainda uma boa distância a percorrer até a aterrissagem.

O controlador informou que o vento agora era de 280°, com velocidade de seis nós. A temperatura em Orly era de 25.8°C.

Gilberto acusou o recebimento da mensagem e solicitou autorização para prosseguir visual para o pouso.

— Positivo — concordou imediatamente Megret. As condições atmosféricas eram excelentes; a visibilidade, 15km. Acima do nível onde o Boeing se encontrava, havia apenas alguns altos-cúmulos esparsos a 10.500 pés e, bem mais acima, uma camada rala de cirros a 27 mil pés. Faltavam três minutos para as três da tarde de verão parisiense e a luminosidade do dia estava em seu ponto máximo.

No Serviço de Circulação Aérea de Orly, o responsável pelo painel eletromecânico de informações da estação de passageiros recebeu do Centro de Controle a informação de que o Varig 820 se aproximava para pouso. O funcionário imediatamente acionou alguns botões. No saguão de chegadas, Gérard Lecléry, que aguardava Regina, ouviu os estalidos do painel e viu surgir ao lado do horário de chegada, 15:00, a plaqueta “Confirmado”.

No Boeing, Gilberto falava aos passageiros.

— Senhoras e senhores — disse ao microfone —, aqui quem fala é o comandante. Dentro de alguns minutos pousaremos no Aeroporto de Orly, em Paris. A temperatura local é de 26 graus centígrados. Pedimos que apertem os cintos de segurança, mantenham as poltronas na posição vertical e não fumem até a chegada no saguão do aeroporto. Esta tripulação espera contar com sua presença em outros voos da empresa.

O *speech* foi repetido em francês, inglês e espanhol por um dos comissários.

Na cauda, a fumaça começara a invadir o banheiro central. Mas nos outros dois toaletes não havia cheiro ou outro vestígio de incêndio.

Ninguém a bordo do Varig 820 tinha a menor desconfiança do que estava acontecendo. Na cabine de comando, nenhum dos instrumentos o acusava.

Se outro avião, entretanto, estivesse próximo ao VJZ, teria visto um longo e espesso rastro de fumaça escapando de sua cauda, como um bombardeiro atingido pelo fogo inimigo.

Embora o Varig 820 estivesse quase pousando em Orly, e a ordem de se

manter os cintos afivelados já estivesse em vigor, uma passageira sentiu necessidade imperiosa de ir ao banheiro. Tendo três deles desocupados, à sua disposição, optou pelo esquerdo. Entrou e fechou a porta.

Capítulo 6

Da pequena cabine (de descanso da tripulação) onde se encontrava, Utermoehl tinha condições de ver a paisagem que se desenrolava abaixo do Boeing e de saber que se aproximavam de Orly. Podia também ver que o tempo estava ótimo.

De Utermoehl, se poderia dizer que era um *vibrador*. Era com esse adjetivo que os pilotos definiam os colegas que, como ele, almoçavam, jantavam e dormiam aviação. Utermoehl tinha todas as razões do mundo para vibrar com sua profissão, ter orgulho de si mesmo. Aos 23 anos, ele, filho de um pacato e sedentário mestre cervejeiro, já era copiloto de 707.

Se, para o jovem aviador, pilotar um grande jato, cruzar o Atlântico sob as estrelas, estar em Paris, namorar nos Champs-Élysées, tudo era uma excitante novidade (estava há pouco tempo no 707), quase um sonho, para o navegador Heleno, sentado à sua frente no compartimento de descanso, nada mais era do que pura rotina.

Entre os 17 tripulantes do PP-VJZ, Salvador Ramos Heleno era o mais antigo na Varig, em que entrara em 1951. Praticamente crescera com a empresa, razão pela qual era especialmente respeitado pelos colegas. Em aviação, tempo sempre valera muito: “Tempo é posto”, se costumava dizer.

É possível que Heleno tenha emitido um sorriso de benevolência ao notar a indistigável excitação do garoto aviador.

Sentado um pouco mais à frente, junto ao corredor de saída, os comissários Balbino e Coelho aguardavam o pouso, após o qual acompanhariam o desembarque dos passageiros. Só então poderiam descer do avião, desembaraçar-se das autoridades e ir para o hotel descansar.

Imigração e Alfândega. Eram os últimos obstáculos que separavam o argentino Joe Baxter da liberdade. Seu coração devia estar batendo cada vez mais forte, à medida que o Boeing se aproximava de Paris.

Como havia muitos companheiros chilenos e argentinos que sabiam de sua efetiva participação no episódio de execução do industrial Oberdan Sallustro, Baxter acabaria sendo preso se ficasse na América do Sul. Inclusive no próprio Chile, onde o governo socialista de Salvador Allende enfrentava sérias ameaças por parte de grupos ligados à oposição de direita, que fomentavam uma greve de caminhoneiros e sabotavam o país. Um golpe, liderado por militares que se opunham ao presidente, estava sendo tramado para depor Allende. Pelo menos era o que corria à boca pequena entre os companheiros de Baxter, uma das razões pelas quais ele ia embora para a Europa.

Na cauda do VJZ, na área da *galley* da classe turística, os comissários Mascarenhas, Tersis e Carmelino também se preparavam para o pouso. Mascarenhas, de pé, ajeitava a gravata e o paletó. Tersis dava os últimos retoques na *galley*. Carmelino, já pronto para o desembarque, sentara-se na banquetela retrátil junto à porta traseira.

A poucos metros deles, no toalete central, vazio naquele momento, o fogo iniciado no depósito coletor de lixo destruíra a tubulação dos exaustores. A fumaça, que, até então, limitava-se àquele compartimento, e escapava para fora

do avião, subitamente invadiu o banheiro esquerdo, contíguo, onde a última usuária se encontrava sentada no vaso.

Ela tomou um enorme susto ao se ver cercada pela fumaça. Não pensou duas vezes. Era preciso cair fora dali. Abriu a porta e saiu, ainda ajeitando a roupa. Dirigiu-se a Mascarenhas e Tersis, falando num tom quase que acusatório.

— Vocês... eu... eu quase morri aí dentro — disse, nervosa, apontando-lhes o banheiro e, ao mesmo tempo, esticando a barra da saia.

Tersis e Mascarenhas correram para examinar o toailete, ver o que acontecia. Carmelino levantou-se da banquetta e veio juntar-se a eles.

A um metro de distância, no banheiro central, o fogo atingira as primeiras conexões elétricas por detrás da parede, uma delas correspondente ao aviso “retorne ao assento”, que ficava aceso durante as operações de pouso e decolagem ou quando o avião enfrentava alguma turbulência.

Na cabine de comando, o mecânico de voo Claunor Bello percebeu que o disjuntor 77 no painel P-6, correspondente ao aviso “retorne ao assento” de um dos banheiros, havia sido desarmado. Claunor armou o disjuntor. Este saltou novamente. O primeiro pensamento que ocorreu ao mecânico foi a hipótese de um curto-circuito. Lembrou-se de comunicar o fato à manutenção da Varig em Orly, após o desembarque.

Na cauda, a passageira voltara para sua poltrona, apavorada. A notícia de que havia fumaça no banheiro começou a se espalhar entre os ocupantes das últimas filas da classe turística.

Todos sabiam que o avião estava para pousar e passaram a torcer nervosamente para que isso acontecesse logo. Os que se encontravam nas poltronas das janelas esticaram o pescoço e viram com alívio que o Boeing já descera bastante. Já era possível ver o tapete quadriculado do cinturão verde ao redor de Paris, enquanto o 820 se debruçava sobre os campos de Yvelines, a sudoeste da capital francesa.

Acotovelados junto à porta do banheiro esquerdo, Mascarenhas, Tersis e Carmelino examinavam o interior do compartimento. Não era uma visão tranquilizadora. A fumaça agora ocupava os dois terços superiores do toailete. Não havia sinal de fogo. A fumaça descia do teto, do canto próximo à parede divisória com o banheiro central.

Não ocorreu a nenhum deles verificar o banheiro ao lado, por razões que lhes pareceram óbvias. Se a fumaça saía do banheiro esquerdo, era lá o foco do incêndio.

Mas se tivessem aberto a porta do banheiro central, onde o passageiro desconhecido jogara o cigarro no receptáculo de papéis usados, teriam visto uma fumaça mais espessa. O incêndio no material descartado e no plástico da cesta coletora aumentara de proporção.

Os comissários tentaram pôr as ideias em ordem. Como não adiantava ficar ali parado — preciosos segundos já haviam se passado desde que a passageira dera o alarme da fumaça —, Carmelino saiu em busca de um extintor. Era também preciso comunicar o incidente ao comandante.

Não tendo visto chamas, Tersis pensou que se tratava de um curto-circuito. Na falta de ideia melhor, e sendo familiarizado com os equipamentos da *galley*

traseira, seu posto de serviço, foi até lá e cortou a alimentação elétrica dos equipamentos da *galley*.

Os passageiros que viajavam na cauda da aeronave, cada vez mais assustados, acompanhavam o vaivém dos tripulantes. Alguns olhavam para trás, olhos arregalados. Outros fechavam os olhos. O medo era visível no rosto de cada um.

Mas ninguém se levantou das poltronas. Os das janelas percebiam que o avião voava cada vez mais baixo. Do lado esquerdo, já era possível enxergar automóveis correndo numa autoestrada.

Alguns casais se deram as mãos. Outras mãos se crisparam, agarradas aos braços das poltronas. Os adultos abraçaram as crianças, como se assim pudessem protegê-las. Eram muitas as crianças a bordo do Varig 820.

Numa das filas dianteiras da classe turística, a inspetora Hanelore Danzberg percebeu que algo de anormal ocorrera lá atrás.

Em poucos segundos, Carmelino chegou com um extintor. Mascarenhas se apossou do aparelho, retirou a trava de proteção, puxou o gatilho e distribuiu o jato de CO₂ pelas paredes do banheiro esquerdo. O chiado produzido pelo extintor assustou ainda mais os passageiros das filas de trás.

A notícia da fumaça já era de conhecimento de toda a classe turística. Podiam-se ouvir alguns gemidos angustiados. O som abafado dos passos dos tripulantes, correndo para lá e para cá sobre o tapete do corredor central, contribuía com o clima de medo.

Lá na frente, sem saber de nada, e percebendo que o avião não demoraria a pousar, a comissária Andréa Piha entrou num dos banheiros da primeira classe.

Na última fila de poltronas do lado direito, a comissária Elvira Strauss talvez tenha pensado em se levantar para ajudar os colegas. Mas deve ter concluído que só iria atrapalhar, já havendo tanta gente junto ao toalete e sendo ela tão novata. Certamente teve medo. Quem sabe sentiu falta do namorado, Utermoehl, que estava lá na frente.

Não tendo conseguido apagar o incêndio, Mascarenhas saiu em busca do chefe de equipe Galetti. Carmelino ficou no banheiro, tentando lidar com a fumaça.

Galetti tinha ido à cabine de comando, informar-se sobre o tempo que faltava para o pouso. Ao regressar, encontrara Diefenthaler, que não estava de serviço e que percebera algo de anormal na cauda do avião. Galetti e Diefenthaler seguiram a passos largos para o setor de classe turística. No meio do caminho, esbarraram com Mascarenhas, que avisou-lhes que havia muita fumaça num dos toaletes traseiros.

Diefenthaler decidiu assumir o comando da situação. Disse a Galetti que cuidaria da fumaça. Pediu ao chefe de equipe que retornasse à cabine para avisar o comandante. Galetti deu meia-volta. O mecânico foi para os fundos com Mascarenhas. Encontraram Carmelino na porta do banheiro.

Galetti procurou andar rápido, mas evitou correr para não assustar as pessoas. A última coisa que poderia desejar naquele momento era ver os passageiros se levantando ou correndo de um lado para o outro. Mas, enquanto ia para a frente, não pôde evitar as perguntas que choviam de ambos os lados do corredor:

— O que houve? O que é que está acontecendo lá atrás?

A inspetora Hanelore lançou um olhar indagativo a Galetti, quando este passou

por ela. Mas não trocaram palavras. Como não vestia uniforme, Hanelore deve ter preferido permanecer em seu lugar. Caso se levantasse, poderia confundir os passageiros e gerar um princípio de pânico.

No banheiro esquerdo, Diefenthaler pegara o extintor das mãos de Carmelino e dirigira o foco diretamente para dentro do depósito coletor de papéis usados. Em seus 19 anos de Varig, nos quais voara mais de 16 mil horas, Diefenthaler já lera inúmeros relatórios de incêndios a bordo provocados por cigarros, em diversas empresas aéreas. Era um problema crônico da aviação comercial. O mecânico sabia do risco que os cigarros, verdadeiros pavios no bolso das pessoas, representavam.

Mas como o incêndio era na lixeira do banheiro ao lado (que nenhum dos tripulantes examinara), a intervenção de Diefenthaler não surtiu o mínimo efeito.

O volume de fumaça aumentara muito. Sufocado, os olhos ardendo, Diefenthaler retrocedeu para a área da *galley*, de onde Carmelino, Mascarenhas e Tersis observavam ansiosos. Os quatro se muniram de toalhas e guardanapos, que apressaram em umedecer numa torneira da *galley*. Colocaram os panos no nariz.

Enquanto isso, lá na frente, Galetti, antes de entrar no *cockpit*, disse rapidamente a Heleno e Utermoehl, sentados no compartimento de descanso, depois a Coelho e Balbino, em suas banquetas no corredor de saída, que havia fumaça num dos banheiros da cauda.

Utermoehl decidiu apresentar-se ao comandante e foi com o chefe de equipe para o *cockpit*. Heleno achou melhor ir lá atrás dar uma olhada. Coelho saiu para inspecionar os passageiros e verificar se todos estavam quietos em seus lugares. Balbino optou por ficar onde estava.

A essa altura, o corre-corre dos tripulantes e suas parlamentações nervosas apavoravam os passageiros.

Como estava na penúltima fila, Ricardo Trajano fora um dos primeiros a tomar conhecimento da fumaça. Olhando para trás, por sobre o encosto da poltrona, procurava acompanhar a movimentação dos tripulantes na área do incêndio. Pôde ver a fumaça branca, não muito espessa, que saía de um dos banheiros.

“Preciso sair daqui”, foi o pensamento que lhe ocorreu. Não levou em conta que, estando o avião em voo, não havia para onde fugir. “Preciso sair rápido daqui.”

Capítulo 7

Os cinco tripulantes que se encontravam no *cockpit* olharam surpresos para trás quando Galetti abriu a porta e entrou esbaforido, seguido de Utermoehl.

— Comandante — o chefe de equipe dirigiu-se a Gilberto, na poltrona da direita —, acho que há um incêndio a bordo. Está saindo muita fumaça num banheiro de cauda. Heleno já está lá com alguns comissários. A situação parece grave. Os passageiros estão assustados.

O 707 não dispunha de um sistema interno de fonia que permitisse uma comunicação nos dois sentidos entre a cabine de comando e a área da *galley* traseira. Devido a essa deficiência, o comandante, ao saber do incidente, não pôde indagar dos tripulantes que se encontravam na cauda como estava a situação.

Ao ouvir o alerta de Galetti, o mecânico Claunor lembrou-se do disjuntor que desarmara um pouco antes.

— Comandante — ele apressou-se em reportar —, um dos disjuntores desarmou agora há pouco. Deve haver um curto-circuito. — Enquanto falava, o mecânico correu os olhos pelos painéis indicadores à sua frente, à procura de indícios de outros problemas.

Dado o aviso, o chefe de equipe pediu licença a Gilberto para ir até a cauda ajudar os companheiros a combater o incêndio. O comandante o autorizou e pediu-lhe que o mantivesse informado.

Não havendo nenhum assento desocupado no *cockpit*, Utermoehl, que entrara com Galetti, encontrava-se de pé, junto à mesa do navegador Zilmar. Apesar de preocupado com Elvira, que presumivelmente se encontrava na zona afetada, achou que era seu dever ficar lá na frente.

No momento em que Galetti entrara na cabine, Alvio Basso, sentado na poltrona de observador, do lado esquerdo, terminava de preencher um dos relatórios de voo. Basso interrompeu a tarefa e ficou atento, pronto a obedecer a qualquer instrução do comandante.

Entre os tripulantes do *cockpit*, não havia pânico. Apenas uma sensação de extremo desconforto.

Condicionado pelo reflexo de anos de treinamento, Gilberto informou imediatamente a Orly que estava com um problema de fogo a bordo, na parte posterior da cabine de passageiros. Solicitou uma descida de emergência.

Naquele instante, o 820 sobrevoava a floresta de Rambouillet, 30 quilômetros a sudoeste de Paris.

No Controle de Área, em Orly, assim que ouviu a palavra “fogo”, e o pedido de emergência, o instrutor Claude Audren tomou o microfone das mãos do estagiário Megret. Enquanto recapitulava mentalmente a série de providências que teria de tomar, Audren liberou o Varig para descer até o nível 30 (3 mil pés).

No Boeing, ao sair do *cockpit*, Galetti viu à sua direita o comissário Balbino sentado num dos bancos. Determinou-lhe que percorresse a primeira classe e acalmasse as pessoas.

Lá atrás, Carmelino tomara de um microfone e avisara aos passageiros que havia um princípio de incêndio na lixeira de um dos banheiros. Pediu a todos que

se mantivessem em seus lugares e seguissem as instruções dos comissários.

Na classe turística, Coelho se encontrara com Tersis, que vinha dos fundos. Os dois passaram a avisar pessoalmente a cada passageiro, falando alternadamente em português, inglês e francês, que havia fumaça num dos toaletes. Minimizaram o incidente. Pediram a todos que permanecessem em seus assentos, com os cintos afivelados. Não se esqueceram de dizer que o avião estava nos procedimentos finais do pouso.

Balbino levou poucos segundos para fazer o mesmo na primeira classe. Retornou rapidamente ao corredor da porta principal, onde voltou a sentar-se no banco retrátil.

Em Orly fora emitido um “alerta verde”, que equivalia a um pequeno risco de acidente. O tráfego aéreo na área encontrava-se particularmente congestionado naquela tarde, devido a uma greve que paralisara o Aeroporto de Frankfurt, o mais movimentado da Europa continental. Diversos voos transoceânicos haviam sido desviados para Paris.

Enquanto, em terra, eram tomadas as primeiras providências para lidar com a emergência do RG-820, o navegador Heleno juntara-se aos tripulantes que tentavam debelar o fogo na cauda do Boeing. Mas já não era possível aproximar-se do banheiro onde surgira a fumaça. Esta se espalhou pela *galley* e pelo corredor da porta traseira. Quem quisesse chegar perto do foco inicial, teria de equipar-se de máscara.

No 707, havia diversos conjuntos portáteis de máscaras acopladas a garrafas de oxigênio, para uso dos tripulantes em emergências como aquela. Parte desses conjuntos era estocada no *cockpit*. O restante ficava na cauda do avião. Mas, naquele momento crucial, Heleno, Diefenthaler, Mascarenhas e Galetti (que veio da frente, reunir-se a eles) não conseguiram encontrá-los.

Havia uma explicação para isso: como a legislação não determinava um local específico onde colocá-las — exigia apenas que o acesso fosse fácil —, naquele avião elas já haviam sido dispostas em três pontos diferentes.

No início, logo após o Boeing ter chegado da companhia americana Seaboard, as máscaras e garrafas foram estocadas junto ao teto da cabine da classe turística, dentro do porta-bagagens.

Alguns incidentes, escapes acidentais de oxigênio, fizeram com que se buscasse um local menos exposto a manipulações.

O material foi então colocado atrás da última fila de poltronas, perto do assoalho, ao longo da *galley* traseira. Mas esse local era igualmente impróprio: costumava ser usado por passageiros para guardar bagagens de mão.

Por fim, a companhia decidira confeccionar um depósito gradeado, dentro do porta-cabides, onde colocou os conjuntos máscaras/garrafas.

Em meio ao corre-corre do pessoal de serviço, Trajano, tomado de estranho poder de premonição — e a despeito de os comissários terem pedido que todos permanecessem em seus lugares —, erguera-se de seu assento, de onde acompanhara atento a movimentação na cauda, pegara sua maleta no bagageiro em cima da poltrona e fugira para a frente.

Na cauda, os tripulantes se dividiram. Heleno e Mascarenhas continuaram procurando as máscaras, tossindo muito e usando panos molhados no nariz.

Diefenthaler, Galetti e Carmelino decidiram ir buscar máscaras no *cockpit*.

Depois da rápida passada avisando os passageiros, Tersis e Coelho também foram para a frente. Procurando manter a calma, Coelho seguiu até a *galley* dianteira, tomou de um pano e pôs no nariz. Já ia sentar-se no tamborete da *galley* quando viu Balbino, mais à frente, à esquerda, no corredor de saída, com o rosto desprotegido. Coelho pegou outro pano, deu alguns passos em direção ao colega e o atirou para ele.

— Bota aí no rosto — gritou.

Tersis, que obtivera um guardanapo molhado com Galetti, juntara-se a Balbino. Passaram a ocupar os bancos junto à porta principal, sentados de costas para o *cockpit*. Como o incêndio lá atrás se desenvolvia com rapidez, um cheiro de plástico queimado começava a chegar ali. Balbino, muito agitado, ora sentava, ora levantava e ia dar uma olhada em direção à cauda.

No *cockpit*, a tripulação técnica trabalhava febrilmente. Fuzimoto pilotava. Gilberto se encarregava da fonia e distribuía ordens. Os demais tomavam providências as mais diversas.

Os manuais de segurança dispunham sobre os procedimentos em caso de fumaça. Mas eram instruções minuciosas, que demandavam tempo. Havia diversos estágios: se há fumaça, faça isso; se não der certo e persistir, faça aquilo — e assim por diante. Nada que se pudesse cumprir ao pé da letra em meio a um incêndio.

Entre as medidas prescritas no manual, os aviadores passaram a tomar as que lhes pareceram mais adequadas naquele momento, não necessariamente na ordem explicitada no livro. Foram coerentes, levando-se em conta a gravidade reportada e a proximidade do aeroporto.

A despressurização, que vinha sendo feita gradualmente desde que o 707 iniciara a descida, foi imediatamente concluída através da abertura da válvula de *outflow*. Com isso, as pressões internas e externas foram equalizadas. Se uma das janelas se rompesse, não haveria descompressão súbita, que poderia sugar pessoas para fora do avião.

Se julgasse pertinente, Gilberto poderia ter assumido a tarefa física de pilotar. Era sua prerrogativa como master. Controlaria o manche e pedais da própria poltrona da direita, cujos comandos eram escravos dos da esquerda, ou trocaria de lugar com Fuzimoto. Mas preferiu deixar o segundo-comandante encarregado da pilotagem.

Não houve nessa decisão nenhum tipo de fuga à responsabilidade. Os respectivos currículos de voo eram muito parecidos. Ademais, pilotar o avião era o que menos parecia importar naquela hora. O importante era extinguir, o quanto antes, o incêndio, ou seja lá o que fosse que provocava tanta fumaça.

A aviação... — já resumiu um escritor, num desses *best sellers* sobre desastres aéreos, que a gente, por puro masoquismo, compra em aeroportos antes de embarcar — ... é feita de centenas e centenas de horas de pura rotina, entremeadas de minutos de puro terror. Nestes últimos, como ia se tornando o caso no Varig 820, a correta tomada de decisões podia significar a diferença entre a vida e a morte. Gilberto sabia disso mais do que ninguém.

Certa vez, quando voava do Rio para Roma, ele debelara um início de fogo na

cabine com tal perícia e discrição que alguns tripulantes só foram saber do incidente após o pouso na capital italiana.

Mas aquela tarde de verão em 73 era diferente. A morte tomara lugar cativo no PP-VJZ, sob a minúscula forma da ponta de cigarro que dera início ao fogo no lavatório.

Levando prosaicamente sua maleta de mão, como se estivesse desembarcando, o jovem Trajano percorrera toda a extensão da aeronave — sem encontrar nenhum tripulante que o interpelasse, e nenhum passageiro que o imitasse — e fora postar-se de pé junto à porta de saída, perto de onde estavam Tersis e Balbino. Se os dois comissários pensaram em mandar o jovem retornar ao seu assento, mudaram de ideia com a chegada de Diefenthaler, Galetti e Carmelino que, vindo dos fundos para pegar máscaras no *cockpit*, informaram que a situação lá atrás tornara-se dramática. A fumaça tomara conta do avião e os passageiros estavam desmaiando.

Cinco segundos depois, o relato era repetido a Gilberto.

— Vocês vão ter de abrir uma porta ou janela, qualquer coisa — gritou o comandante. E, sem esperar resposta, voltou a chamar Orly. Foi atendido por Claude Audren, que assumira o controle da aproximação do 820.

— Temos um incêndio total a bordo.

Audren pediu mais esclarecimentos.

— *Total fire on board* — limitou-se a dizer Gilberto. — *Total fire on board* — repetiu. Disse-o no exato momento em que o forte odor de plástico queimado invadiu o *cockpit*.

— Continue descendo para o nível 20 (2 mil pés), desconsidere instruções anteriores e prossiga na direção leste, para aterragem de emergência na 07. — Audren não perdeu tempo.

Ir para a pista 07 significava um percurso muito menor para o Varig, que não necessitaria fazer todo o contorno do tráfego.

— Positivo — acusou Gilberto.

A torre mudou o alerta de verde para vermelho, que significava “risco de catástrofe iminente”. Tendo determinado que o Varig 820 se dirigisse à pista 07, era preciso agora parar todas as operações na pista 25 (cabeceira oposta à 07). Do contrário, haveria uma colisão.

Outras providências urgentes foram adotadas por Orly. Todas as aeronaves que taxiavam em direção à cabeceira, para decolagem, foram orientadas a ficarem paradas ou desviadas para outros pontos do aeroporto. No ar, diversos aparelhos que se aproximavam de Orly foram instruídos a se afastarem da área e circular. Pousos e decolagens foram suspensos. Os bombeiros receberam instruções para jogar espuma de gás carbônico na pista 07-25. Na torre, alguns controladores, usando telefones, suspenderam todas as atividades no solo, inclusive embarque e desembarque de passageiros, transporte de bagagens e abastecimento de aeronaves.

Na cabine de comando do PP-VJZ, Gilberto, Fuzimoto, Basso, Zilmar e Claunor puseram máscaras de oxigênio e óculos antifumaça. O oxigênio das máscaras do *cockpit* foi aberto a 100%. O piloto automático foi desligado. A pilotagem passou a ser feita manualmente. Utermoehl, que continuava ali, de pé,

equipou-se de um *kit* portátil máscara/garrafa.

Mas os pilotos se esqueceram de girar para a posição “máscara” o seletor de microfone. Não puderam mais transmitir mensagens à torre nem emitir comunicados aos demais compartimentos do avião.

Embora os tripulantes do *cockpit* estivessem usando máscaras de oxigênio, o comandante não mandou baixar as dos passageiros, quatro para cada grupo de três poltronas. Ao contrário das máscaras dos tripulantes, que recebiam oxigênio puro, as destinadas aos passageiros expeliam uma mistura de oxigênio puro e ar ambiente, naquela ocasião impregnado de fumaça. Essas máscaras eram usadas apenas nos casos de depressurização súbita acima de 10 mil pés, ocasião em que caíam automaticamente. As normas de segurança eram claras a respeito: não podiam ser usadas em caso de fogo.

A fumaça tomara conta da *galley* dianteira e do corredor da porta de saída, onde Trajano, de pé, com o ombro encostado numa das divisórias, usava as mãos em concha à guisa de máscara.

Perto dele, Balbino levantou-se de sua banqueta, deu um passo até o corredor e, mais uma vez, olhou para trás. Assustou-se ao ver rolos de fumaça minando do teto e descendo sobre os passageiros. Estes continuavam estáticos em suas poltronas. Pareciam tentar proteger-se da fumaça usando apenas os braços, as mãos e o pano das roupas. Balbino foi até a porta e olhou pela escotilha. Pôde perceber que o avião já estava perto, quase chegando. Voltou a sentar-se, dividindo-se entre o terror e um fio de esperança.

Capítulo 8

Na cauda do Boeing, a situação tornava-se insustentável. A comissária Elvira Strauss, ainda sentada em sua poltrona na última fila, lutava para não perder a consciência. Próximos a ela, Heleno e Mascarenhas, de pé na área da *galley*, portavam extintores e se protegiam com panos molhados.

Com exceção de Trajano, que fugira para a frente, os passageiros permaneciam em seus assentos, atados pelos cintos de segurança, cumprindo rigorosamente as instruções dos comissários. Mesmo porque o terror os paralisara. Aos poucos, os que estavam mais atrás iam perdendo a consciência, intoxicados pelos gases desprendidos pelo incêndio.

Vendo que nada podiam fazer sem máscaras e que, a qualquer momento, iriam também desfalecer, Heleno e Mascarenhas decidiram bater em retirada. Era impossível permanecer mais tempo na cauda.

Em meio à fumaça, Elvira pôde ver os dois vultos passando em direção à parte dianteira. Decidiu ir atrás deles. Ergueu-se do assento com dificuldade, prendeu a respiração e saiu tateando os encostos das poltronas.

Lá na frente, Diefenthaler, que equipara a si próprio e a Carmelino com máscaras e garrafas portáteis, saíra do *cockpit* com o comissário para tentar mais uma vez combater o incêndio ou, caso isso não fosse possível, abrir as janelas de emergência sobre as asas, uma vez que o avião fora despressurizado.

Ao sair da cabine, viram Balbino e Tersis sentados nas banquetas junto às portas de saída, com panos no rosto. Balbino petrificara-se de terror. Tersis, que fora um dos primeiros a travar contato com a fumaça, tinha o olhar esbugalhado e parecia estar se sufocando.

Logo adiante, no lado direito da aeronave e, por conseguinte, à esquerda de Carmelino e Diefenthaler, Coelho permanecia sentado no tamborete da *galley*, perto da porta de comissaria, o corpo curvado, a cabeça baixa. A dois passos dele, Galetti, de pé no corredor, olhava em direção aos fundos do avião, onde uma muralha de fumaça o impedia de ver qualquer coisa.

No *cockpit*, o mecânico de voo Claunor Bello continuava acreditando que a fumaça se devia a uma pane elétrica, hipótese das mais críveis. Resolveu desligar os circuitos elétricos de todos os banheiros. Bello tinha em mente desativar o circuito de aquecimento d'água, especialmente crítico em razão de sua potência e porque passava pelo interior do depósito de papéis usados.

Poucos minutos haviam se passado desde o aparecimento do primeiro foco de fumaça. Durante esse tempo, a comissária Andrée Piha permanecera num dos banheiros de primeira classe (dentro do qual não havia o menor sinal de fumaça), arrumando-se para o pouso. Mas, quando o mecânico cortou a energia elétrica dos banheiros, Andrée se viu no escuro. Imediatamente abriu a porta. Deparou-se com Carmelino usando uma máscara. Pensou que ele estivesse se sentindo mal. Só então ela percebeu a fumaça que vinha da cabine de passageiros, onde não dava para se ver ninguém. Mas viu Ricardo Trajano, que se sentara no chão do corredor, perto de onde ela estava.

Andrée sentiu que o avião descia num ângulo muito acentuado e com velocidade acima da normal. Quase que por instinto, ela correu para o *cockpit*.

Galetti, que desistira de tentar mais alguma coisa para extinguir a fumaça, entrou um pouco antes.

Diefenthaler e Carmelino ainda pensavam ser possível evitar uma catástrofe. Procuravam chegar até as janelas de emergência do Boeing, situadas sobre as asas, para abri-las, quando viram Heleno e Mascarenhas surgindo do meio da fumaça, como dois espectros, tendo ao rosto panos. Vinham dos fundos do avião e portavam extintores.

Valendo-se das máscaras, o mecânico de voo e o comissário passaram por eles e seguiram adiante. Atravessaram a primeira classe e penetraram na cabine turística. Logo depararam com Elvira caída no chão. Não se detiveram para socorrê-la. Era preciso abrir as janelas de qualquer maneira. Mas não foram muito adiante. O quadro à frente deles era aterrador.

O Varig 820 transformara-se numa sucursal do inferno.

O fogo, antes limitado aos papéis da lixeira e aos fios elétricos dos banheiros da cauda, lambra o tubo de borracha que alimentava a ventilação do corredor central. Finalmente, o tubo se rompera. A fumaça agora descia do teto do corredor em rolos negros e espessos. Invadira a cabine de passageiros, desenrolando-se de trás para a frente como um manto de morte. A pequena guimba de cigarro transformara o material usado na decoração do PP-VJZ em combustível de uma câmara de gás.

A natureza do teto falso da aeronave, em plástico moldado, favorecia a rápida expansão do incêndio. Pior: o revestimento do Boeing, ao entrar em contato com o fogo, produzia óxido de carbono, anidrido carbônico, ácido clorídrico e ácido fluorídrico. Ao respirar esses gases venenosos, os ocupantes do PP-VJZ sentiam uma súbita e fortíssima dor de cabeça, seguida de náuseas, vertigens e convulsões. Perdiam a consciência em segundos.

Os passageiros do voo da morte tombavam sobre si mesmos, em filas de seis, sem esboçar qualquer tipo de reação, em meio a um silêncio quase que total. Ouvia-se não mais que exclamações, fragmentos de preces, débeis gemidos.

O RG-820 enfrentava uma corrida de vida ou morte contra o relógio. Mesmo com o tráfego liberado, e com a mudança para a pista 07, faltavam ainda alguns minutos para a aterragem.

As pessoas eram imobilizadas ao primeiro sorvo dos gases. Caso contrário, seria improvável que 116 dos 117 passageiros tivessem permanecido em seus lugares, como efetivamente ocorreu.

Na classe turística, havia diversos homens acostumados à ação e ao perigo: o major-aviador Neves; o ex-piloto de corridas Antônio Scavone; o campeão de iatismo Joerg Bruder; o guerrilheiro argentino Joe Baxter. E nenhum deles esboçou qualquer gesto para fugir do inferno.

Utermoehl simplesmente não conseguira ficar na cabine de comando, sabendo que a namorada podia estar em dificuldades lá atrás. Ele não estava sendo de nenhuma utilidade ali, pois Alvio Basso ocupara seu posto. Já havia pilotos demais. Por isso, pouco depois que Galetti e Andrée se juntaram aos aviadores no *cockpit*, Utermoehl saiu, com sua máscara portátil, em busca de Elvira.

A duras penas, Heleno e Mascarenhas haviam conseguido chegar à área da *galley* dianteira. Heleno, sempre protegendo o rosto, meteu-se num dos banheiros

da primeira classe.

Mascarenhas ficou parado alguns segundos, avaliando a situação. Concluiu que de nada adiantava ficar ali. Decidiu voltar à cabine de passageiros para abrir pelo menos uma das janelas sobre as asas. Gritou para os colegas que iria tentar fazer isso e desapareceu, em meio à fumaça, na classe turística, onde o silêncio indicava que não havia mais ninguém consciente.

A pista de Orly distava ainda mais de 20 quilômetros, uma insignificância se comparados aos 10 mil que o RG-820 percorrera desde a decolagem no Rio, uma imensidão para aqueles homens e mulheres, indefesos, convulsos, debruçados uns sobre os outros.

Capítulo 9

Acuados entre o *cockpit* e a primeira classe, Tersis, Balbino, Coelho e o passageiro Ricardo Trajano aguardavam em agonia que o Boeing aterrasse em Orly. Nenhum deles, com exceção de Trajano, tinha ângulo de visão para enxergar a cabine de passageiros. Mas, mesmo se o tivessem, nada veriam. Depois de tomar conta da classe turística, a fumaça negra e pegajosa invadira a cabine da primeira. Parecia minar do teto e dos compartimentos de bagagens sobre as poltronas.

Mascarenhas, que tentara alcançar as janelas de emergência, não conseguira ir muito longe e desmaiara.

No toailete dianteiro, onde o navegador Heleno buscara abrigo, a fumaça quase não penetrara. Sentado no vaso sanitário, ele se limitava, em desespero, o rosto envolto no guardanapo, a esperar o avião pousar, bater ou até mesmo explodir, desfecho este cada vez mais previsível.

Na cabine de comando, o chefe de equipe Galetti e a comissária Andrée, por falta de lugares, permaneciam de pé, curvados atrás dos pilotos e apoiando-se com as mãos nos encostos das poltronas dos aviadores. Eram agora sete as pessoas no *cockpit*, duas a mais do que a lotação do compartimento. Como não portavam máscaras, Galetti e Andrée respiravam com extrema dificuldade. Ardiam-lhes os olhos e pulmões.

Enquanto isso, na cabine turística, quase ninguém se movia. As exceções ficavam por conta de Diefenthaler e Carmelino (equipados de máscara, e ainda lutando para chegar até as janelas de emergência), além de Utermoehl, que, também de máscara, procurava Elvira. Os passageiros encontravam-se fora de ação.

Um avião em voo é uma cápsula — hermética como uma ampola — na qual um incêndio é uma das piores coisas que pode acontecer. Consome o oxigênio, a carga mais preciosa que uma aeronave leva em seu bojo. No Varig 820, além de o ar estar se esgotando rapidamente, consumido pelo fogo, os gases venenosos tomavam seu lugar.

Na classe turística, alguns passageiros, próximos à cauda, começavam a morrer. Não se ouviam gritos. Nem gemidos. Escutava-se apenas o silvo estridente das quatro turbinas.

Na primeira classe, a densidade dos gases ainda não fora suficiente para matar ninguém. Mas, pouco a pouco, os passageiros tombavam desmaiados. Tal como ocorrera na classe turística, nenhum deles se levantou para tentar escapar do inferno, tal a rapidez com que foram imobilizados pelos gases letais.

Perto da *galley* dianteira, Balbino se desesperava. Ao seu lado, Tersis, cuidando de manter a cabeça baixa, procurava manter o autodomínio enquanto apertava o pano molhado contra o rosto.

Ricardo Trajano tinha certeza de que ia morrer. Já não enxergava nem as próprias mãos, nas quais podia sentir a borra desprendida pela fumaça. Mas, surpreendentemente, conformara-se. Mantinha-se calmo. Os pais, a irmã, os parentes e amigos começaram a desfilar por sua mente, enquanto ela se apagava. Pôde ver sua vida em reprise, como num videotape acelerado. E foi

perdendo as forças. O corpo escorregou devagarinho para o chão, suas mãos pararam de proteger o rosto. Mas, sem que tenha se dado conta disso, suas narinas passaram a inspirar o ar menos contaminado que fluía pouco acima do tapete.

Na cabine turística, Diefenthaler e Carmelino já estavam quase atingindo as filas de poltrona sobre as asas, onde se encontravam as janelas de emergência, que pretendiam abrir para escoar a fumaça. Mas três *flashes* espoucaram na cauda, ao explodirem as garrafas de oxigênio dentro do porta-cabides, justamente aquelas que não haviam sido localizadas pelos tripulantes no início do incêndio. As tais que viviam mudando de lugar.

Carmelino foi lançado ao chão pelo deslocamento de ar. Na queda, seu conjunto de máscara e garrafa soltou-se e caiu. Conseguiu recuperá-lo, mas se atropalhou ao tentar equipar-se novamente. Tendo em mãos o apetrecho, levantou-se, prendendo a respiração. Fez um gesto de desespero para Diefenthaler, apontando para a frente do Boeing. Era preciso fugir dali o quanto antes.

Iniciaram o percurso de volta à cabine, tateando as poltronas. Esbarraram em Elvira, depois em Utermoehl, que se obstinava em achar a namorada. Atravessaram a primeira classe. Sem respirar, Carmelino sentia o pulmão prestes a explodir. Largou a máscara e a garrafa no chão. Foi direto para a cabine de comando. Abriu a porta e entrou, no que foi seguido pelo mecânico.

No *cockpit*, o comandante Gilberto se assustou ao ver entrar mais gente.

— Fecha a porta, tranca, tranca! Não entra mais ninguém. Fecha isso aí! — berrou, olhando para trás por sobre o ombro esquerdo. Se todo mundo resolvesse ir para a cabine de comando, seria impossível pilotar o avião.

Diefenthaler encarregou-se de trancar a porta.

Eram agora nove os tripulantes dentro do *cockpit*, cinco sentados em seus postos, com os cintos afixados, e quatro de pé, sem nenhum tipo de proteção. Se o 820 porventura fizesse um pouso acidentado em Orly, com uma desaceleração súbita, os que estavam de pé se chocariam com os colegas sentados à frente.

Embora uns mais e outros menos, 13 dos 17 tripulantes do RG-820 haviam conseguido se refugiar da fumaça: nove na cabine de comando, três na área da *galley* dianteira e um no banheiro da primeira classe.

Restaram apenas quatro na cabine de passageiros: Utermoehl, Elvira, Hanelore e Mascarenhas, todos desacordados.

Se a maioria dos tripulantes ainda lutava para sair com vida, os passageiros, exceto Trajano, encontravam-se em seus lugares, abandonados, à mercê do salve-se-quem-puder que imperava a bordo do Varig 820.

Mas, mesmo no *cockpit*, a situação tornava-se insustentável. Como a porta já fora aberta muitas vezes, entrara muita fumaça. Os que se encontravam sem máscaras começavam a sentir seus efeitos. Os pilotos já não conseguiam ver os instrumentos. E mais fumaça continuava penetrando — agora pela fresta inferior da porta —, oleosa, viscosa. Colava nos vidros das janelas e nos instrumentos do painel.

O Varig 820 perdia sua luta contra a morte.

Gilberto e Fuzimoto, entretanto, eram profissionais muito experimentados.

Voavam desde a época dos Douglas DC-3 — pequenos bimotores de asa baixa e trem de pouso convencional — que, após o fim da Segunda Guerra Mundial, as companhias aéreas brasileiras haviam adquirido às dúzias (como sobras de guerra).

Naqueles tempos pioneiros, ao se aproximar, em meio ao mau tempo, para aterrissar em campos de pouso do interior do Brasil — lugares sem rádio, torre de controle ou qualquer infraestrutura de apoio —, não raro era preciso “ciscar” (era esse o termo que os aviadores usavam) em busca do campo, olhando em meio à chuva, perscrutando um buraco nas nuvens. E não raras vezes haviam feito isso juntos.

Agora, 20 anos depois, só lhes restava novamente improvisar, ciscar, como se estivessem num velho DC-3 contornando estratos, desviando-se de morros, procurando o campo de pouso. Só que desta vez não enxergavam absolutamente nada à frente do para-brisa.

Restava, como último recurso, abrir as janelas do *cockpit* e pilotar com a cara do lado de fora, algo que jamais fora tentado num 707.

Depois de trocar sinais aflitivos, Fuzimoto e Gilberto forçaram suas respectivas janelas, para trás, pelos caixilhos. Antes tiveram de soltar seus cintos dos ombros, ficando apenas com os cintos inferiores, que os prendiam aos assentos.

Quando as janelas se abriram, a cabine foi brutalmente invadida pelo som estridente das quatro turbinas, ao qual se misturou o rugido do vento.

Logo perceberam que pilotar era uma tarefa próxima do impossível. Estando a velocidade em quase 200 nós (370 quilômetros por hora), os pilotos, embora usassem óculos protetores, não podiam esticar o pescoço para o lado de fora e olhar na direção da proa do 820, onde estava Orly. O deslocamento de ar, que pressionava suas nucas contra o sulco vertical do encaixe das janelas, era muito forte. Os dois tinham de se contentar em olhar para os lados e para a vertical do aparelho, e guiar-se pelo terreno abaixo que, felizmente, lhes era familiar. Entre tantas dificuldades, contavam apenas com um ponto a favor: a excepcional visibilidade daquela tarde de verão.

O barulho das turbinas, além de abafar as vozes dos aviadores, impedia-lhes de ouvir a torre, com a qual já não conseguiam falar porque não haviam colocado na posição “máscara” a chave seletora de microfones.

Em Orly, o controlador de aproximação Claude Audren continuava dando instruções ao Varig. Mas, como não recebia respostas, não sabia se os pilotos o escutavam ou não.

O ambiente na torre era de grande tensão. Christian Megret, que fora o primeiro a falar com o PP-VJZ, e diversos controladores acompanhavam o sinal do transponder (sinal de rádio emitido pelos aviões, que identifica cada voo nas telas de radar) do RG-820 em seus monitores. O supervisor da torre mantinha-se em contato com o Corpo de Bombeiros e com o Serviço de Assistência Médica do aeroporto, informando-os sobre o posicionamento do Boeing. As equipes de resgate se dirigiam a toda velocidade para a cabeceira da 07.

No *cockpit* do PP-VJZ, os tripulantes que não dispunham de máscaras beneficiaram-se enormemente do turbilhão provocado pelas janelas abertas. Apesar do terror, os nove ali dentro mantinham-se lúcidos e despertos. Os que

estavam de pé seguravam-se de qualquer maneira, apoiando-se uns nos outros, em meio à fumaça e ao barulho ensurdecedor.

Mesmo em posição de desequilíbrio, Diefenthaler encontrou forças e ânimo para ajudar seu colega mecânico Claunor Bello, que lia e dava cabo da interminável *checklist* de procedimentos previstos em caso de incêndio.

Era preciso cuidar dos relés de linha e de acoplamento, do bus essencial, do interruptor da bateria, de dezenas de disjuntores, desligar o condicionamento de ar, operar as válvulas de recuperação do empuxo, cortar os ventiladores de ar individuais, cuidar dos turbocompressores, das válvulas de isolamento dos tanques (cada motor e cada tanque em sua vez) e de diversas outras providências.

Enquanto Fuzimoto pilotava, Gilberto comandou 14 graus de flapes e acionou o trem de pouso. Imediatamente sentiu-se a trepidação do atrito das rodas, que saíam de seus compartimentos, com a corrente de ar que fluía sob a aeronave. A potência foi reduzida e o freio aerodinâmico aplicado, aumentando a razão de descida e, ao mesmo tempo, reduzindo a velocidade do 707.

Dentro do banheiro da primeira classe onde o navegador Heleno se abrigara, os gases venenosos haviam penetrado por debaixo da porta. Mesmo tendo um pano no rosto, Heleno aos poucos perdia a consciência.

A abertura das janelas do *cockpit* fora benéfica aos tripulantes que estavam na *galley* e junto à porta principal, assim como a Trajano. Passou a correr um pouco de ar pela fresta da porta da cabine de comando, ventilando o ambiente.

Não demorou muito e aqueles homens acuados perceberam que, mantendo-se abaixados, era possível respirar melhor.

Mas Balbino perdera as esperanças de escapar com vida. Tirou o pano do rosto e começou a chorar. E a gritar:

— Não vai dar tempo, nós vamos morrer.

Um deles berrou:

— Calma, pega seu pano, bota no rosto.

— Nós vamos morrer, todos queimados — Balbino voltou a gritar. E desafivelou o cinto, levantou-se, ergueu a cabeça em meio à fumaça.

— Senta, senta — disse um outro.

Sérgio Balbino jamais respondeu.

Capítulo 10

Em Orly, onde o Varig 820 era prioridade total, supervisores e controladores torciam desesperadamente para que o Boeing conseguisse chegar e pousar com segurança.

O PP-VJZ encontrava-se agora a apenas 15 quilômetros de distância. Quinze quilômetros! Não mais do que três minutos de voo. Na pista 07, onde ocorreria o pouso, os caminhões dos bombeiros estendiam um tapete de espuma antifogo. Ambulâncias aguardavam a aterragem do jato para entrar em ação.

Todos temiam um grande desastre, como o ocorrido um mês antes, em 3 de junho, com o supersônico Tupolev TU-144, no último dia de exibições da Feira Aérea de Le Bourget. Perante uma multidão de 200 mil espectadores, o bóldo soviético, depois de um voo rasante de demonstração, embicara o nariz e se despedaçara no solo. Só que, desta vez, sendo o Varig 820 um voo de linha regular, e estando quase lotado, a tragédia seria muito maior.

Claude Audren transferira o RG-820 para Jacky Bossuet, da Torre de Controle, situada um andar acima da Sala de Controle de Área. Agora Bossuet passava instruções ao avião, procurando orientar sua trajetória horizontal e vertical, mas não tinha a menor ideia se os pilotos o escutavam ou não. O Varig emudecera.

Não era só o pessoal da torre que se preocupava. A Varig mantinha um setor operacional em Orly, que acompanhava as comunicações entre seus aviões e a torre, assim como se comunicava diretamente com as aeronaves. Dessa maneira, podia programar com mais eficiência e rapidez as operações de reabastecimento, assim como saber exatamente a hora em que os aviões iriam pousar.

Naquela tarde, quando o comandante Gilberto informou à torre sobre o surgimento da fumaça, o operacional da Varig, que ficava atrás do balcão da empresa, também soube da emergência. Mas seus funcionários não tinham a dimensão real da tragédia que ocorria no ar. Como suas janelas davam para a pista, aglomeraram-se junto a elas na esperança de ver o 707 azul e branco surgir no horizonte e pousar.

A uma centena de passos dali, no saguão do aeroporto, ninguém sabia de nada. Junto à saída de desembarque dos diversos voos, amigos e parentes dos passageiros do Varig 820 anteviam prazerosos os rostos amigos, que logo surgiriam nos portões.

Não era isso o que os esperava. No Boeing, os rolos de fumaça negra, que continuavam a cair do teto como cascata macabra, faziam mais e mais vítimas.

No corredor de saída, Alain Tersis mantinha a mão direita na alavanca de abertura da porta principal, pronto a abri-la tão logo o avião pousasse em Orly. Não via nem ouvia os passageiros, que julgava mortos. Preocupava-se em não aspirar a fumaça, apertando, com a mão esquerda, o pano úmido contra o rosto.

No *cockpit*, os tripulantes continuavam lutando. O incansável Diefenthaler permanecia ao lado de Claunor Bello. Os dois cortaram os alternadores 1, 2 e 4, para diminuir o perigo de centelhas e, assim, evitar propagar ainda mais o incêndio. Deixaram a barra de distribuição essencial conectada apenas no alternador nº 3. Pequenas providências como aquela, previstas no manual,

pareciam coisas inúteis àquela altura dos acontecimentos. Mas eles procuravam seguir o regulamento até onde pudessem, consequência do treinamento a que tinham sido submetidos.

Bello encontrava-se atado à poltrona pelo cinto de quatro pontas. Diefenthaler trabalhava de pé. Como o barulho do vento e das turbinas era intenso, os dois se comunicavam por sinais ou gritando diretamente no ouvido, um do outro. Às vezes trocavam olhares angustiados.

Apesar das janelas abertas, e do turbilhonamento que vinha de fora, a fumaça negra e viscosa tomara conta do interior do *cockpit*. Os aviadores não enxergavam o para-brisa, muito menos além dele. Não viam os instrumentos nem os controles. Não ouviam a torre. Gilberto enviava mensagens a Orly, sem saber que os controladores de voo não o escutavam.

Como não via os instrumentos, e não recebia orientação externa, Fuzimoto pilotava por instinto, como se estivesse num bombardeiro severamente atingido por fogo antiaéreo.

A mão esquerda, no manche, controlava os *ailerons* e o leme profundor. Os pés, nos pedais, acionavam o leme de direção. A mão direita, bem aberta, como a de um pianista executando uma oitava, controlava as manetes de aceleração.

Com a visibilidade horizontal cada vez mais restrita, a chance de chegar a Orly e efetuar um pouso seguro tornava-se menor a cada segundo. Talvez não tivessem a menor condição visual e, muito menos, tempo para isso. Os tanques de combustível poderiam explodir a qualquer momento, ou o fogo chegar à cabine de comando e colocá-los fora de ação, o que daria na mesma. Poderia, também, haver uma pane estrutural irreversível, como a perda de uma asa ou ruptura de uma superfície de comando, hipótese em que o jato despencaria sobre a cidade.

Mesmo que mantivesse a dirigibilidade do avião, Fuzimoto sabia que um Boeing 707, com suas mais de 100 toneladas, não era uma aeronave que se podia pousar num pasto ou num bosque, quanto mais numa área densamente povoada como a de Paris. Era preciso chegar a Orly, custasse o que custasse.

Havia outros complicadores. Uma coisa seria chegar ao aeroporto. Outra seria alinhar o avião com a pista, com praticamente nenhuma visibilidade, fazer o arredondamento e pousar.

Tudo indicava que o RG-820, de uma maneira ou de outra, explodindo no ar, ou se espatifando no chão, caminhava para uma morte certa. Nos comandos, Fuzimoto sabia disso. Ao seu lado, Gilberto também sabia. A questão que se apresentava era mais a de morrer como um cordeiro, ou morrer lutando até o último minuto.

Enquanto o Varig 820 lutava para alcançar seu destino, na torre de Orly — e na sala IFR, um andar abaixo, de onde se monitorava as operações de voo por instrumento — diversos operadores haviam se dirigido às vidraças para ver o pouso.

Já era possível enxergar o Boeing, ao longe, lançando uma esteira de fumaça em sua cauda, voando num nível mais baixo do que seria de se desejar. Por sua trajetória, vertical e horizontal, o RG-820 não parecia mais dirigir-se à pista 07, nem mesmo a Orly.

Na sala da Varig, os funcionários também acompanhavam angustiados os últimos momentos do voo.

No saguão de passageiros, Gérard Lecléry olhou o relógio de pulso. Passava das 15 horas. O painel de aviso mantinha a confirmação de chegada para 15:00. “Deve estar pousando”, pensou Gérard. Em meia hora, no máximo, a esfuziante Regina surgiria no portão de desembarque.

Gérard não tinha como saber que isso jamais aconteceria. A oito quilômetros, e dois minutos de voo, dali, o brilho dos olhos verdes de Regina Rosenberg Lecléry se extinguiu para sempre.

Dez passos à frente de Regina, Trajano tinha a nítida impressão de que o avião descia num ângulo muito acentuado. Seu corpo escorregou para a frente. Chocou-se contra a porta da cabine.

Alain Tersis, sentado de costas para o nariz do Boeing, também percebera o mergulho. Totalmente lúcido, pois não se descuidara do pano no rosto, o francês viu-se caindo de costas, os pés projetados para cima.

No *cockpit*, apesar das janelas abertas, a fumaça negra tornara-se insuportável. Galetti, Carmelino e Andrée, sem máscaras, sentiam seus pulmões estourando.

Alguém arrancou a máscara de Claunor, mas ele não viu quem foi. Sentiu apenas o safanão no rosto. Zilmar também não soube quem puxou a dele.

Privado da máscara, Claunor percebeu que não iria resistir e que desmaiaria a qualquer momento. Desapertou o cinto, levantou-se, apoiando-se na cadeira, pôs a cara perto da janela e respirou fundo. Só então voltou a afivelar-se. Ouvia quando alguém começou a gritar:

— Comandante, pouse em qualquer lugar, pelo amor de Deus. Todos estão morrendo. Joga o avião no chão, joga esta merda no chão. Joga o avião no chão. Não vai dar mais. Está todo mundo morto lá atrás. Não dá mais. Joga o avião no chão.

Ouvia também quando outro pressagiu:

— Nós vamos morrer. Nós vamos morrer.

Jogar um grande jato no chão para escapar de um incêndio é quase como atirar-se de um prédio em chamas. Esse tipo de pouso forçado havia sido tentado pouquíssimas vezes, desde que os primeiros jatos de passageiros começaram a voar, nos anos 50. Quase sempre com resultados desastrosos. Fazê-lo sem enxergar quase nada beirava o suicídio.

Talvez desse para Fuzimoto chegar a Orly. Ou, quem sabe, o Boeing teria

explodido no ar, antes disso. Poderiam também chegar e não ver a pista. O certo é que o piloto optou por pousar no primeiro canto disponível.

Faltavam agora sete quilômetros, menos de um minuto e meio, para o destino. Foram cumpridos 99,9% do percurso.

Tendo descartado o pouso em Orly, Fuzimoto empurrou o manche para a frente, reduziu a potência das turbinas e tratou de perder altura. Precisava encontrar um lugar para pousar. Mergulhou o Boeing em direção ao solo.

Mesmo sabendo que pousariam fora da pista, os pilotos do 820 não pensaram em recolher o trem de pouso. As rodas serviriam para amortecer os primeiros impactos contra o solo.

O avião sobrevoava uma região de pequenas culturas do cinturão verde de Paris, ao sul da localidade de Palaiseau, a sudoeste do aeroporto. Voava na radial 230 da cabeceira 07 de Orly.

O pânico, a gritaria e o desespero no *cockpit* se generalizaram. Todos queriam ir logo para o chão, fosse onde fosse, da maneira que fosse.

Fuzimoto não deu mais atenção aos gritos, nem mandou que ficassem quietos. Muito menos teve tempo de sentir medo. Era apenas um aviador pilotando seu avião, enquanto tinha forças e lucidez para fazê-lo. Espichando a cabeça, observava, através dos óculos antifumaça, a região à esquerda da aeronave, única que seu limitado campo de visão permitia enxergar. Havia uma autoestrada, correndo paralela ao eixo da aeronave, que seria preciso evitar a todo custo. Não há como pousar um Boeing 707 numa estrada cheia de veículos.

Ao seu lado, Gilberto observava a região à direita, onde uma outra autoestrada corria em diagonal à trajetória do avião. Tal como Fuzimoto, o master prestava atenção aos campos de cultura, únicos locais onde o Boeing teria alguma chance de esparramar-se com sucesso. Havia diversas redes elétricas, que também tinham de ser evitadas de qualquer maneira. Um choque contra uma delas representaria a morte de todos.

Basso e Claunor, que ocupavam os assentos logo atrás dos comandantes, não enxergavam absolutamente nada. Mesmo equipado de máscara, Basso tinha dificuldade para respirar. Tentou colocar a cabeça para fora, por trás da de Fuzimoto, mas a turbulência do vento era muito forte e ele não conseguiu. Zilmar, um pouco mais atrás, limitava-se a aguardar os acontecimentos, agoniado, os braços apoiados na mesa de trabalho, onde os mapas não tinham mais nenhuma utilidade.

Diefenthaler estava de pé, entre Claunor e Basso. Galetti e Andréé encontravam-se mais atrás, de cócoras, segurando-se um no outro e tentando encontrar apoio na cadeira de Zilmar. Carmelino colara as costas na porta do *cockpit*, o que de nada lhe serviria na hora do choque com o solo, pois a inércia o impeliria para a frente.

Nessa situação precária, os nove ocupantes da cabine do PP-VJZ aguardavam o desfecho do voo 820. Todos sabiam que, assim que o avião se chocasse com o solo, os tripulantes que se encontravam soltos na parte posterior do *cockpit* se chocariam com os colegas sentados e afivelados à frente.

Em emergências como aquela, o piloto escolhe muito mais o local onde não vai pousar do que propriamente aquele em que vai pousar. Age por eliminação.

O avião agora voava rasante. Sincronizando pés e mãos, Fuzimoto, sempre atento ao curso da estrada ao lado, imprimiu maior potência nas turbinas a fim de evitar um aglomerado de casas e, com um rápido golpe para trás do manche, escapou de uma rede de alta-tensão.

No corredor de saída, Tersis pôde perceber, pela picada forte, que o contato com o solo iria ocorrer a qualquer momento, embora não soubesse se o Boeing tinha conseguido alcançar Orly ou se iria fazer um pouso forçado. Manteve a cabeça baixa e o pano colado ao rosto, evitando, na medida do possível, a fumaça, que se tornava cada vez mais escura e espessa. Sentia-se muito fraco.

Perto dele, Trajano, semi-inconsciente, também sentiu que o voo estava terminando. O voo e, muito provavelmente, a vida. Do lado direito, na *galley*, Coelho, que fazia o possível para respirar através do pano que mantinha colado ao rosto, preparou-se para morrer.

Sentado no chão do toailete, a cabeça apoiada no vaso sanitário, Helene desmaiara. No interior do lavabo, não era possível usufruir da circulação de ar provocada pela abertura das janelas do *cockpit*.

O Boeing corria paralelo aos carros da autoestrada e aproximava-se da localidade de Saulx-les-Chartreux, no setor sudoeste de Orly. Foi então que Fuzimoto viu, pelas janelas laterais, logo após uma rede de eletricidade, o retângulo verde-amarelado de uma plantação, entre uma colina e uma aldeia. Tinha de ser ali. O Varig 820 encontrara seu destino.

Fuzimoto trouxe o nariz para cima, deu um pouco de potência e ultrapassou a rede. Imediatamente decidiu cortar os motores. Sua mão direita encontrou-se com a esquerda de Gilberto, sobre as manetes. Reduziram a potência das quatro turbinas, trazendo sincronizadamente as manetes para trás, como se tivessem ensaiado aquele pouso. Gilberto aplicou o que lhe restava de freios aerodinâmicos. Pelas janelas laterais via-se que o chão crescia assustadoramente.

Faltavam cinco quilômetros para a cabeceira 07 de Orly, um minuto apenas de voo.

Vendo que o avião ia bater, Andrée e Galetti se agarraram um no outro. Carmelino colocou as palmas das mãos para trás, pressionando-as contra a porta do *cockpit*.

Na torre de Orly, os controladores junto às janelas perceberam nitidamente quando o Varig 820, ao longe, mergulhou em direção ao solo.

Capítulo 12

Fuzimoto ainda precisou ajustar a trajetória, de maneira a atingir a plantação bem no seu início e dispor do maior espaço possível.

Assim que o Boeing cruzou o vértice de duas cercas vivas que demarcavam uma das quinas do campo, o piloto elevou o nariz da aeronave. Ao seu lado, Gilberto desligou os motores e se preparou para o choque. Claunor se apressou em desconectar o maior número possível de circuitos elétricos. Basso e Zilmir firmaram-se em seus assentos.

Se os tripulantes que estavam sentados e amarrados tinham todos os motivos do mundo para temer a morte naquele instante, o que não dizer dos que se encontravam soltos na cabine? Diefenthaler, Galetti, Andrée e Carmelino sentiram que chegara sua hora.

O primeiro impacto contra o terreno se deu no trem principal. Apesar do choque, a desaceleração foi suportável, mesmo para os que estavam de pé. Apenas Diefenthaler perdeu o equilíbrio. Seu corpo se projetou para a frente, sua cabeça chocou-se com violência contra o teto do *cockpit* e ele morreu instantaneamente.

Com o avião rasgando o solo, nada mais havia a fazer a não ser aguardar o desfecho do pouso forçado. Torcer para que a cabine resistisse aos impactos e para que o Boeing não encontrasse nenhum obstáculo pela frente.

Os choques foram se sucedendo, todos por baixo. Em cada um deles, o PP-VJZ perdeu um pedaço de sua estrutura. Primeiro, os trens de pouso, que se soltaram de seus compartimentos. Depois, as turbinas, arrancadas de seus berços, sob as asas. Finalmente, a asa esquerda partiu-se. Mas o charuto da fuselagem seguiu intacto, arrastando-se pelo terreno, a formidável inércia de suas mais de 100 toneladas impelindo-o para a frente como um torpedo.

A cabine teria chegado intacta ao final da plantação, onde parou ao cabo de 550 metros de arrasto, não fosse uma árvore postada em meio às hortaliças, cujos galhos perfuraram o nariz do Boeing, um pouco abaixo do para-brisa esquerdo, destruindo o radome (compartimento do radar), atingindo alguns instrumentos de bordo, ferindo Gilberto na cabeça e no maxilar, fraturando um braço e uma perna de Fuzimoto e rasgando uma das mãos do segundo-comandante.

O bico do avião parou a menos de dez metros de uma vala de irrigação, ao final da horta, como se a aeronave tivesse sido calculadamente freada.

Vivos! Os tripulantes do *cockpit*, com exceção de Diefenthaler (o único entre os 134 ocupantes do Varig 820 que morreu em consequência da queda), deram-se conta de que estavam vivos, alguns feridos, quase todos intoxicados, mas vivos.

Do outro lado da porta do *cockpit*, os comissários Tersis e Coelho, que haviam sentido nas entranhas cada sacolejo do pouso, perceberam nitidamente que o avião parara. E que haviam sobrevivido.

Tersis, sempre com a toalha no rosto, entreabriu a porta principal antes mesmo de o avião se imobilizar. E pôde respirar uma lufada de ar puro que veio de fora.

Trajano (que chegou a perceber quando o avião tocou o solo) e Balbino

encontravam-se desmaiados na área da *galley* dianteira. Perto deles, no interior de um dos banheiros, Heleno também se encontrava indefenso, sem sentidos.

Nas cabines de primeira e turística, onde a fumaça pegajosa continuava a jorrar do teto, a maioria dos passageiros, embora sem sentidos, ainda vivia.

Apesar das avarias na fuselagem e da perda de metade de uma das asas, sob o aspecto técnico o pouso do PP-VJZ foi extremamente bem-sucedido. Sem exagero, perfeito. Antônio Fuzimoto realizara uma das mais difíceis aterrissagens forçadas da história da aviação comercial.

Nos últimos metros da corrida no solo, o nariz girara acidentalmente para a esquerda, como se o piloto tivesse feito um cavalo de pau para não varar o final da plantação, procedimento que não tinha condições de efetuar, pois, assim que o 707 tocou no chão, os comandos tornaram-se inoperantes.

Após a imobilização da aeronave, o interior do Boeing foi tomado de um silêncio sepulcral, como se os ocupantes que ainda se encontravam conscientes estivessem apenas conferindo se estavam vivos.

A cinco quilômetros do local, das janelas da sala IFR de Orly, diversos controladores de voo — entre os quais Claude Audren e Christian Megret, que haviam acompanhado o drama do Varig 820 desde o início — constatavam, desolados, que o avião falhara em sua tentativa de chegar ao aeroporto. Desaparecera um pouco antes da cabeceira 07.

Megret, que jamais testemunhara um evento como aquele, estava chocado. Não acreditava que pudesse haver sobreviventes. A coluna de fumaça que se erguia do local do acidente reforçou sua crença.

Um clima fúnebre se apossou das salas de controle e da torre. Imediatamente o supervisor informou ao Corpo de Bombeiros do aeroporto e aos serviços médicos de Orly que o avião caíra antes da pista. Como, de onde estava, podia ver o local aproximado da queda, direcionou as viaturas de socorro para lá. Mas sabia que o processo não seria tão rápido quanto seria de se desejar. Os carros teriam de sair do aeroporto e encontrar as ruas e estradas que os levassem até o local do desastre.

Tratava-se, embora o supervisor não tivesse certeza disso, de um percurso em ziguezague. As equipes de resgate teriam de seguir na direção norte, pela avenida Stalingrado, e depois regressar no rumo sul, pela autoestrada do Sul. Um pouco antes de Longjumeau, teriam de tomar estradas vicinais até o local da queda.

Os serviços de emergência estavam preparados para agir dentro dos limites do aeroporto. Não além deles. Na melhor das hipóteses, perderiam preciosos dez minutos, uma eternidade em se tratando de um avião em chamas. Isso, se houvesse sobreviventes. Havia também a hipótese, mais do que plausível, de o avião ter feito vítimas no solo, ao cair.

Enquanto, em Orly, as primeiras providências eram tomadas, no Boeing os tripulantes sobreviventes, passado o choque inicial, tratavam de pular fora.

Junto à porta dianteira esquerda, Tersis encontrava-se ileso e de posse dos sentidos, embora muito fraco devido à ação dos gases. Não ouviu gritos, não viu ninguém se levantar. A única coisa em que pensou foi sair rapidamente daquele inferno. Forçou a porta, abriu uma fresta e pulou. Caiu, de uma altura de aproximadamente dois metros, no chão fofo da plantação. Foi o primeiro a

escapar do VJZ. Como se não bastassem todos os azares do voo 820, assim que ele saltou, a porta voltou a fechar-se.

Do lado oposto, Coelho abriu a porta de comissaria. E também se jogou para fora.

Se a porta de Tersis tivesse permanecido aberta, a corrente de ar que teria se formado talvez tivesse permitido uma ventilação benéfica a Trajano e Balbino.

Trajano, desmaiado, respirava uma mistura do ar envenenado (que vinha do incêndio) com um pouco de ar puro proporcionado pela abertura da porta de comissaria. Balbino, que absorvera uma quantidade maior dos ácidos letais, agonizava.

Os sobreviventes do *cockpit* haviam saltado pelas janelas. Zilmar e Basso ajudaram Fuzimoto e André a pular pelo lado esquerdo e se jogaram por ali em seguida. Pela janela da direita, Gilberto foi o primeiro a sair. Seguiram-se Claunor, Galetti e Carmelino. Antes de abandonar o Boeing, Claunor ainda tentou arrastar Diefenthaler, só então se conscientizando de que o colega estava morto.

Embora o solo de hortaliças fosse macio, da altura da janela era um salto de mais de três metros. Quase todos se machucaram ao cair. Gilberto, que já fraturara o maxilar e o osso rochedo na hora do pouso, quebrou uma vértebra. Galetti luxou a perna.

Quando se arrastava para longe do avião, o chefe de equipe viu explodir o tanque de combustível da asa direita. Isso lhe deu forças para se levantar e correr, a despeito da contusão.

Dos 17 tripulantes do PP-VJZ, dez haviam se salvado do incêndio.

Mas, e os passageiros?

Mais da metade ainda se encontrava viva, embora incapacitada de sair do avião por seus próprios meios. Homens, mulheres e crianças permaneciam em seus assentos, desmaiados.

Até aquele momento, o fogo se limitara à área dos toaletes traseiros. Mas, quando o avião parou, a inércia impelira as chamas para a frente. Ao mesmo tempo, rompeu-se o teto falso da aeronave, sobre o qual uma extensa fiação pegava fogo. Lentamente, as chamas começaram a devorar o resto da estrutura.

Do lado de fora, dava para ver que, à direita da base do leme, saía uma língua de fogo. Na asa direita, irrompera um incêndio no tanque de combustível número 3.

De sua residência, a 30 metros de onde parara o Boeing, a sra. Michele Jargeau telefonara para os bombeiros, cuja central deparava-se com um problema de logística. Diversas guarnições ao sul de Paris estavam naquele momento combatendo um grande incêndio na fábrica de armamentos Gevolet, em Issy-les-Moulineaux, alguns quilômetros ao norte do local da queda do Boeing. Enquanto um operador consultava a guarnição de Orly, para saber se seus homens estavam se dirigindo ao local do acidente, outro acionara as guarnições de Longjumeau e Palaiseau, próximas à área da queda do avião.

Das margens do campo de hortaliças, diversos lavradores constatavam, petrificados, que o incêndio ameaçava tomar conta de toda a estrutura do Boeing. Olhavam aflitos para a autoestrada, a leste, e para a estradinha secundária, a oeste, na expectativa de ver os primeiros carros de bombeiros.

Os tripulantes que haviam fugido do avião se agruparam em meio a alguns agricultores que procuravam atendê-los. A enfermeira portuguesa Graciete dos Reis prestou os primeiros socorros a Gilberto.

Basso, Claunor, Galetti, Tersis e Coelho apresentavam sintomas de intoxicação (tossiam muito) e tinham queimaduras superficiais. Zilmar não sofrera mais que um arranhão em um dos braços. Carmelino, que, por muito tempo, combatera o incêndio, tinha diversas queimaduras e parecia muito intoxicado. André escapara ilesa. Fuzimoto, entre outros ferimentos, tinha uma fratura exposta no braço.

Antes que os bombeiros de Orly chegassem, e oito minutos depois que o PP-VJZ tocou o solo da plantação, surgiram no local do acidente os efetivos de Longjumeau e Palaiseau. Sendo unidades pequenas, e rurais, não contavam com espuma anti-incêndio nem dispunham de equipamentos sofisticados.

Dentro do Boeing, o incêndio se alastrara, desencorajando quem pensasse em se aproximar. Mas Jean-Marc Veron, um bombeiro baixinho, de 24 anos, era um rapaz corajoso. Encostou uma escada de ferro à porta principal, subiu por ela e deparou-se com um corpo caído na passadeira. Embora supondo que se tratava de um cadáver, puxou-o pelos longos cabelos. Muito queimado, interna e externamente, Ricardo Trajano foi retirado do Boeing.

Ao contrário dos demais passageiros — que haviam permanecido em suas poltronas —, Trajano, mesmo involuntariamente, estivera deitado, o rosto colado ao chão, respirando o último resíduo de oxigênio. E assim pudera sobreviver.

Mas, durante os oito minutos em que Ricardo permanecera desacordado, após a queda, o teto falso da aeronave, em chamas, desabara sobre ele. Além dos pulmões, muito lesionados, tinha graves queimaduras nas costas. Já no chão, o bombeiro Jean-Marc ajoelhou-se ao lado do jovem e aplicou-lhe respiração boca a boca.

Outros bombeiros ainda conseguiram resgatar com vida, pela porta de comissaria, Sérgio Balbino e Heleno (retirado do banheiro da primeira classe). Resgataram também o corpo de Diefenthaler, que localizaram no *cockpit*.

Entretanto, as chamas aumentaram e os bombeiros, sem equipamento apropriado, não conseguiram passar da *galley* dianteira. Tiveram de retroceder.

Na cabine de passageiros, as chamas devoravam as últimas vítimas.

Pouco mais de dez minutos haviam se passado, desde a queda, quando chegaram os bombeiros de Orly. Muito mais bem equipados, e treinados para aquele tipo de evento, os homens cobriram a fuselagem com espessa camada de espuma anti-incêndio. Em poucos minutos dominaram o fogo. Mas sabiam que já não havia ninguém vivo dentro do Boeing. Os passageiros do Varig 820, em sua maioria, resumiam-se a estátuas de carvão, sentadas lado a lado, numa exposição macabra que os fotógrafos iriam registrar e que ilustrariam as primeiras páginas de jornais de todo o mundo.

No amplo saguão do primeiro andar da ala sul do Aeroporto de Orly, as pessoas que aguardavam o Varig 820 viram surgir no painel de chegadas um aviso pedindo que se dirigissem ao balcão da empresa.

— O avião teve de fazer um pouso forçado, aqui perto de Paris — as

atendentes do balcão, sem conseguir escamotear o nervosismo, informavam às pessoas atônitas que as procuravam. — Ainda não temos nenhuma outra informação — concluíam as moças, enquanto mais gente ia chegando ao balcão, entre elas o milionário Gérard Lecléry.

Iniciou-se uma aglomeração.

— Pousou onde? O que foi que aconteceu? Houve um desastre? Onde é que estão os passageiros? Alguém se feriu? — As funcionárias foram metralhadas por uma saraivada de perguntas. Foram salvas por um funcionário mais graduado, que anunciou:

— Lamento informar que houve um acidente grave. Nada sabemos sobre possíveis vítimas. Os serviços de segurança e salvamento já se encontram a caminho do local.

No local do desastre, a enfermeira Graciete, o copiloto Alvio Basso e alguns bombeiros haviam tentado desesperadamente reanimar Balbino. Mas seus esforços foram em vão. O comissário morreu ali mesmo.

Helene e Trajano, ambos em estado gravíssimo, haviam sido colocados num helicóptero dos bombeiros que decolara para o Hospital Henri Mondor, em Créteil.

Sob a ação da espuma química, o fogo se extinguiu. Mas, com exceção da cabine de comando e da área próxima à *galley* de primeira, o interior do avião fora totalmente devastado. Da asa esquerda só sobrara metade. Um incêndio colateral destruíra a parte central da asa direita.

Em quase toda a extensão da cabine turística, o calor ainda impedia os bombeiros de agir. O odor de carne queimada era intenso. O vento que soprava do nariz para a cauda do avião levava esse cheiro para a outra extremidade da plantação.

Equipados com roupas e sapatos especiais, alguns bombeiros subiram nas asas e se aproximaram do charuto do avião.

Às 15h50, havia apenas uma tênue e pertinaz coluna de fumaça saindo dos destroços. Todos os feridos já tinham sido transportados para os hospitais. Restava às equipes de resgate retirar e juntar os cadáveres.

Um capitão dos bombeiros coordenou a retirada. Os corpos saíam do avião carregados em lençóis brancos. Uns, totalmente carbonizados, desmanchavam-se em cinzas. Outros, retirados da parte dianteira do Boeing, ainda vestiam suas roupas.

— Deve haver gente com documentos no bolso — lembrava a seus homens o tenente Girbal, que contava os mortos. — Não tirem esses documentos. Vai facilitar o trabalho de reconhecimento.

Os cadáveres eram dispostos lado a lado, no solo da plantação. Cobriam-nos com panos brancos, azuis e cinzentos. Na cabine de passageiros, apenas três corpos foram encontrados fora dos assentos: a comissária Elvira Strauss, seu namorado, o copiloto Ronald Utermoehl, e o comissário Edegar Mascarenhas.

Milhares de curiosos haviam invadido o lugar. Foi preciso que a polícia montasse barreiras, não permitindo que ninguém, a não ser o pessoal de resgate, se aproximasse do avião. Como era muito forte o cheiro de querosene, os

policiais cuidavam para que ninguém fumasse.

A essa altura, já havia grande número de repórteres, fotógrafos e cinegrafistas. Eles disputavam os melhores ângulos. Sem necessidade. Pois, para onde quer que apontassem suas máquinas, havia uma figura macabra, fosse um busto carbonizado, emoldurado por uma janela, fosse um crânio à mostra, fosse uma arcada dentária arreganhada, o branco dos dentes sobressaindo-se em meio ao preto do carvão.

Puderam ver que a frente do avião ficara intacta, assim como a cauda. A estrutura da fuselagem estava toda lá. Não fosse o incêndio, teria sido um pouso perfeito, como se tivesse ocorrido num aeródromo. Infelizmente, o pouso perfeito deixara um saldo de 122 mortos, número que, alguns dias depois, se elevaria a 123, na maior tragédia da aviação comercial brasileira até então.

No Brasil, a notícia do desastre já saíra em todas as rádios e emissoras de tevê. Na Rádio Jornal do Brasil, do Rio de Janeiro, um dos noticiários, cujas edições ocorriam de hora em hora, era patrocinado pela própria Varig. Naquele final de tarde, o noticioso não falou em outra coisa que não no acidente. E após cada edição, ia ao ar um conhecido *jingle* da empresa (Varig, Varig, Varig) e uma mensagem gravada de um locutor sugerindo aos ouvintes uma viagem de férias à Europa. "... uma explosão de luzes, cores e alegria", concluía o reclame.

Capítulo 14

Em seis minutos, o helicóptero que conduzia Trajano e Heleno chegou ao Hospital Henri Mondor, distante 15 quilômetros do local do acidente. Do heliporto do hospital, os dois foram levados ao Setor de Reanimação, onde deram entrada às 16 horas. Foram postos aos cuidados da equipe do professor Pierre Huguenard.

Os demais sobreviventes haviam sido conduzidos em ambulâncias ao Hospital de Longjumeau, próximo ao local do desastre.

No Henri Mondor, constatou-se que Trajano tinha queimaduras de terceiro grau nas costas e nádegas e queimaduras internas nas vias respiratórias. Um exame de sangue acusou a presença de grande quantidade de monóxido de carbono.

Heleno estava ainda pior. Apresentava queimaduras na face e no pescoço. Internamente, queimara o aparelho digestivo e respiratório. O nível de monóxido de carbono no sangue era superior ao de Trajano.

Os médicos não precisaram de muito tempo para constatar que as chances de sobrevivência, nos dois casos, eram muito remotas. Supunha-se que ambos fossem tripulantes. Tomavam Trajano pelo comissário Sérgio Balbino (que morrera logo após ser retirado do Boeing).

Na primeira nota oficial, que distribuiu na França e no Brasil, a Varig lamentou “não haver sobreviventes entre os passageiros”. O nome de Balbino apareceu na lista de feridos. O de Ricardo Trajano, na de mortos.

Apesar das lesões, Trajano tinha momentos de consciência. Percebeu que o confundiam com um dos tripulantes. Preocupado com os pais, fez sinal às enfermeiras, pedindo-lhes papel e lápis. Rabiscou, em letras tremidas e desalinhadas, seu endereço, o nome de seu pai, Reginaldo Babo Trajano, e os números dos telefones do apartamento da família em Copacabana e do escritório do pai.

No hospital de Longjumeau, o comissário francês Alain Tersis, primeiro a abandonar o avião, foi também o primeiro a ter alta, no dia seguinte ao do acidente.

Tersis concedeu uma série de entrevistas, retratando-se como herói. Disse, entre outras coisas, que fora o primeiro a detectar a fumaça e o primeiro a tentar apagar o fogo. Disse também que fora ele quem comunicara o incêndio à cabine de comando. A imprensa francesa adorou o francês herói. Sua foto saiu em todos os jornais.

Em sua ânsia de dramatizar ainda mais o acontecimento (como se a morte de 122 pessoas já não bastasse) um jornal parisiense informou que o comandante Gilberto, ao sair do avião, dissera aos lavradores que o acolheram: “Sou um homem acabado.” Outro jornal, não menos imaginoso, disse que o comandante entregara sua gravata a enfermeira Graciete, dizendo-lhe: “Estou à morte. Não preciso mais disso.”

À morte, Gilberto talvez não estivesse. Mas, em Longjumeau, ele e Fuzimoto eram os feridos em pior estado.

No Rio de Janeiro, a Varig localizara os pais de Trajano. Um representante da empresa avisara-os de que ele estava vivo. O sr. Reginaldo e dona Ketty

vijaram ao encontro do filho naquele mesmo dia.

A morte de Regina Lecléry caíra como um petardo na cidade. Seus amigos simplesmente não aceitavam que uma pessoa como ela, tão cheia de vida, tivesse morrido.

Em São Paulo, Nancy, filha de Agostinho dos Santos, tomou conhecimento da morte do pai no momento em que concedia, de sua casa, uma entrevista à televisão. Sem saber do acidente, a moça cantava para o repórter um trecho da canção que Agostinho defenderia no festival, em Atenas, quando um vizinho entrou na casa com a notícia da morte do cantor. À noite, a emissora levou ao ar a imagem chocante da moça sendo surpreendida com a notícia.

Em Brasília, o presidente Emílio Médici decretara luto oficial pela morte do senador Filinto Müller.

Enquanto os vivos choravam seus mortos, os comunicados da Varig revelavam nas entrelinhas nítido constrangimento pelo fato de que 11 dos 17 tripulantes haviam se salvado, contra apenas um dos 117 passageiros. E, por mais que os jornalistas lhes perguntassem, os porta-vozes da empresa recusaram-se a comentar o fato de que boa parte dos comissários havia abandonado os passageiros, sendo que três haviam se refugiado no *cockpit*.

Alguns dias depois do acidente, os tripulantes que sofreram ferimentos leves regressaram ao Brasil (com exceção do francês Tersis, que ficou com a família em Paris). Foram recebidos por um batalhão de jornalistas. A Varig organizou entrevistas coletivas no Rio e em São Paulo, às quais compareceram Claunor, Zilmar, Galetti e Andréa, que puderam dar suas versões do desastre.

Em Paris, no hospital de Longjumeau, Gilberto, Fuzimoto e Carmelino haviam melhorado. Não corriam risco de vida.

O mesmo não ocorria com Trajano, no Henri Mondor. Em 19 de julho, ele foi acometido de uma infecção pulmonar, acompanhada de febre de 40 graus. Como se não bastasse, o jovem passou a ter taquicardia, além de hemoptises (expectorações hemorrágicas) abundantes. Seus pais foram aconselhados a não ter muitas esperanças. No Brasil, noticiou-se que o sobrevivente do RG-820 estava morrendo.

Em 22 de julho, Salvador Ramos Heleno, navegador do Varig 820, morreu no Hospital Henri Mondor, de insuficiência renal, após 11 dias de suplícios. O total de mortos elevou-se a 123.

Só no início de agosto se registraram as primeiras melhoras no quadro de saúde de Trajano. Em meados daquele mês, ele conseguiu pôr-se de pé e dar os primeiros passos. Perguntou sobre Agostinho dos Santos, que viajava à sua frente no Boeing. Nada lhe disseram, nem sobre a morte do cantor, nem sobre os demais passageiros.

Alguns dias depois, entretanto, uma enfermeira exibiu-lhe um exemplar de uma revista brasileira (*Fatos e Fotos*), com as fotos dos corpos carbonizados. Só assim ele se deu conta da extensão da tragédia.

Ricardo Trajano foi o último sobrevivente do 820 a retornar ao Brasil. Seu regresso se deu no dia 31 de agosto, sete semanas após o acidente (Gilberto e Fuzimoto haviam regressado no dia 12).

Ao embarcar em Orly, Trajano reencontrou-se com Jean-Marc Veron,

bombeiro que o retirara do Boeing em chamas e que um jornal francês levou a seu encontro. Os dois choraram emocionados e não conseguiram pronunciar sequer uma palavra.

Para a viagem de regresso de Ricardo, a Varig transformou parte da cabine de um 707 em hospital ambulante. Três médicos, dois franceses e um brasileiro, o assistiram na viagem.

O rapaz se convertera numa celebridade. A Rede Globo de Televisão conseguiu pôr no avião a repórter Cidinha Campos que, acompanhada de um cinegrafista, viajou ao lado do paciente e documentou o voo para o *Fantástico*.

Ao desembarcar no Rio, Trajano, sob forte esquema de segurança, foi transferido para o Hospital da Beneficência Portuguesa, onde ainda permaneceu algum tempo, antes de ter alta definitiva, em 29 de setembro, dois meses e 19 dias depois do acidente.

Como reparação pelas lesões sofridas, a Varig pagou ao passageiro sobrevivente 10 mil dólares de indenização.

Um ano após o acidente, Ricardo dirigiu-se calmamente à mesma loja da Varig — no Hotel Copacabana Palace — onde comprara a passagem no RG-820 e disse a uma atendente perplexa:

— No ano passado, eu comprei uma passagem para Londres, mas o avião caiu e eu não cheguei lá. Acho que tenho direito a outra.

E assim voltou à Europa, pela mesma companhia e na mesma rota. Durante o voo, visitou a cabine de comando, tal como fizera com Gilberto e Fuzimoto. Dessa vez, pousou em Orly.

Os anos se passaram, e Orly tornou-se apenas uma lembrança. Sempre que cai um avião, e os jornais publicam aquele indefectível *ranking* de acidentes aéreos, o episódio volta à baila com seus 123 mortos, número recorde na época, só superado nove anos depois, quando um Boeing 727 da Vasp caiu nas proximidades de Fortaleza, matando seus 137 ocupantes.

Doze pessoas saíram vivas da plantação de repolhos, das quais só uma (o navegador Heleno) veio a morrer em consequência do acidente.

Depois de se recuperar das lesões sofridas no 820, o comandante Gilberto Araújo da Silva voltou a voar. Até que, em 1979, numa oportunidade em que pilotava outro 707, cargueiro, do Japão para o Brasil, desapareceu no Pacífico.

Desse desastre, pouco se sabe, com exceção de especulações as mais diversas. Diz-se que o Boeing penetrou no espaço aéreo russo e foi abatido. Outros falam que um dos compartimentos de carga se abriu durante o voo. Há os que mencionam uma carga perigosa, que teria se incendiado e feito o avião explodir no ar. Mas são apenas especulações.

O comandante Antônio Fuzimoto, que pousou o PP-VJZ na plantação de repolhos, ficou seis meses parado, tratando dos ferimentos e recuperando-se do trauma. Depois, voltou à ativa, comandando aeronaves de maior porte. Aposentou-se em 1990, como master de 747. Atualmente divide seu tempo entre um apartamento na Zona Sul do Rio de Janeiro e uma propriedade no campo.

O copiloto Alvio Basso — que no acidente de Orly machucou apenas a mão direita — voou mais 11 anos. Aposentou-se em 1984, quando era copiloto de 747. Mora em Porto Alegre. Seu *hobby* é consertar relógios. Vive de uma aposentadoria do INSS. Sofre de problemas circulatórios. Não tem plano de saúde e se trata em hospitais públicos.

Durante o curso das pesquisas para este relato, não foi possível descobrir o paradeiro do navegador Zilmar Gomes da Cunha, do chefe de equipe João Egídio Galetti e do comissário Carmelino Pires de Oliveira Júnior.

Da equipagem do RG-820, Andréa Piha foi a primeira a voltar a voar. Trinta e quatro dias após o desastre, ela subiu a bordo de um DC-8 no Aeroporto do Galeão e trabalhou num voo Rio-Caracas-Miami. É também a única que permanece na ativa, como chefe de equipe da própria Varig. Mora num condomínio de classe média na Barra da Tijuca, Rio de Janeiro.

O comissário Luiz Edmundo Coelho Brandão saiu da Varig algum tempo depois do acidente. E assistiu da aviação. Mora no Rio de Janeiro, onde trabalha como comerciário. Seu colega francês, Alain Tersis, também deixou a empresa e voltou para a França.

O mecânico de voo Claunor Bello morreu alguns anos depois de Orly, sem jamais ter acreditado na versão do cigarro no toalete como estopim do incêndio. Para ele, a fumaça teria sido desprendida pela combustão espontânea de equipamentos de caças Mirage da FAB, que o VJZ estaria transportando em seus porões. Tratava-se, segundo Bello, de cargas para ejeção de assentos, devolvidas ao fabricante na França por apresentarem defeito.

Curiosamente, essa tese, embora desprovida de provas ou fundamentos, tem

boa acolhida entre tripulantes da Varig. Sempre em *off*, alguns dizem: “Ah, Orly! Foi uma carga de explosivos que derrubou aquele avião.” “Foram uns foguetes de Mirage”, e coisas do tipo.

Um exame dos jornais brasileiros da época, e do relatório final das investigações, não revela a menor menção a essa suposta carga ilegal. A exceção fica por conta da *Tribuna da Imprensa*, do Rio de Janeiro, número de 6 de agosto de 1973, no qual o jornalista Hélio Fernandes afirmou, em sua coluna, que não houve incêndio no toailete do Boeing mas apenas um gás letal que se desprendeu do compartimento de bagagens e “matou por asfixia todos os passageiros em menos de um minuto”. Fernandes deu como fonte as próprias autoridades francesas que, segundo ele, em 15 dias iriam divulgar, oficialmente, a versão da carga letal.

Embora nenhum jornal brasileiro desse credibilidade à notícia, que ficou circunscrita à *Tribuna da Imprensa*, o mesmo não ocorreu com os jornais franceses. Em sua edição de 12 de agosto de 1973, o *Le Journal du Dimanche* divulgou a notícia do gás mortífero, citando como fonte a *Tribuna da Imprensa*. Alguns dias depois, o jornal *France-Soir* repetiu a informação, estendendo-se em detalhes. Disse a autora da matéria, Marie-Claude Dubin, que os passageiros do Boeing haviam sido intoxicados por ácido cianídrico emanado de um recipiente colocado no porão de bagagens não pressurizado.

Portanto, o que saiu daqui como especulação, publicada num jornal apenas, voltou como notícia séria de um jornal francês. A história ganhou abrigo nos meios aeronáuticos brasileiros, favorecida pela censura que prevalecia na época.

Três anos mais tarde, quando o laudo oficial foi divulgado na França, o desastre de Orly, sendo notícia velha, mereceu apenas algumas linhas dos jornais brasileiros.

Mesmo na França, a íntegra do resultado das investigações foi publicada apenas no *Journal Officiel de La République*, no dia 6 de abril de 1976.

O laudo final foi assinado pelo chefe de Inspeção Geral da Aviação Civil Francesa, pelo chefe dos Órgãos de Controle de Voo, por três peritos em desastres aéreos, por um perito médico e por um comandante da Air France.

Demonstrou-se ali que o incêndio teve origem no toailete traseiro central, alastrando-se para o da esquerda, adjacente. Deram como causa provável um cigarro jogado na lixeira do banheiro.

Concluiu-se também que, no momento em que o avião se imobilizou na plantação de repolhos, a maior parte dos seus ocupantes ainda vivia, ao contrário do que foi amplamente divulgado no Brasil.

A respeito do porão de bagagens — do qual (a se dar crédito aos boatos) teria escapado um gás letal —, diz o laudo que (no porão) não foi observado nenhum vestígio de anormalidade ou incêndio. Garrafas de oxigênio que ali se encontravam, informa o documento, não explodiram. Bagagens ali acondicionadas queimaram apenas parcialmente.

O relatório não foi contestado pela Boeing, nem pela FAA (órgão controlador da aviação dos Estados Unidos), nem pelo NTSB (órgão que investiga acidentes aéreos nos Estados Unidos), entidades interessadas no episódio por se tratar de uma aeronave de fabricação americana e porque havia centenas de 707 voando

nos Estados Unidos.

A narrativa do episódio de Orly poderia terminar aqui se, durante as pesquisas para a elaboração deste livro, o exame dos documentos relativos ao desastre não tivesse revelado que a tradução para o português do relatório feito na França — levada a cabo pelo Ministério da Aeronáutica do Brasil — foi uma fraude. Embora em 95% o texto em português seja fiel ao original, nos 5% restantes e, principalmente, nas conclusões finais, foram suprimidos alguns trechos e acrescentados outros.

A versão divulgada no Brasil diz que na decoração da cabine do Boeing “a natureza dos materiais empregados está de acordo com a regulamentação americana FAR 25”. Essa afirmativa não consta do laudo francês que, sobre o assunto, afirmou o seguinte:

*“(…) les poubelles destinées à recevoir les papiers usagés ne répondaient pas aux exigences du paragraphe d de la CAR 4B 381; elles n'étaient pas aptes à empêcher le développement d'un incendie éventuel.”**

Como se tratava de uma tradução oficial feita por tradutor juramentado, foi essa versão que serviu como prova nos tribunais brasileiros, nas ações impetradas contra a Varig por parentes de vítimas do acidente. Muitas dessas pessoas fizeram acordo por valores inferiores aos que se julgavam no direito de receber.

Maria Luísa (Maise) Pereira de Almeida Leite Ribeiro, mulher do jornalista Celso Leite Ribeiro, por exemplo, foi uma que teve de aceitar o valor oferecido pela Varig — no último dia de um prazo concedido pela empresa — porque precisava do dinheiro para comprar um apartamento.

Houve exceções. Marina Carvalho, que perdeu o marido Plínio e a filha Izabela no desastre, conseguiu provar na Justiça que o incêndio só se transformou em catástrofe por causa do material usado pela Varig no revestimento do Boeing. Isso lhe valeu uma indenização substancial.

O único passageiro sobrevivente, Ricardo Trajano, voltou para sua faculdade, onde se formou em Engenharia. Morou na França e na Argélia. Não gosta de falar à imprensa sobre o acidente, em respeito aos que morreram. Mas concordou em conceder depoimentos gravados para este livro. Cedeu seu enorme acervo de recortes de reportagens sobre o acidente, assim como fotografias tiradas pela perícia francesa no local da queda. Sem sua colaboração, dificilmente esta história poderia ter sido escrita.

Trajano mora em Belo Horizonte, onde é comerciante. É casado e tem uma filha. Recuperou totalmente a capacidade respiratória. Trata-se de pessoa extremamente calma e afável, talvez por ter consciência de que está no lucro há quase 30 anos. Extensas cicatrizes em suas costas são testemunho vivo dos momentos em que, abandonado à própria sorte, permaneceu desacordado junto à porta dianteira do PP-VJZ.

A maioria dos parentes dos passageiros mortos em Orly crê que a causa do desastre foi mesmo um cigarro no banheiro, como consta do relatório oficial. Mas alguns convivem com algumas dúvidas relativas ao desempenho da

tripulação naquela oportunidade.

Será que Fuzimoto agiu certo ao decidir pousar antes da pista? Será que os comissários e demais tripulantes poderiam ter feito algo pelos passageiros?

Com relação à primeira questão, jamais se saberá se a decisão de pousar antes do aeroporto foi certa ou não.

Se Fuzimoto tivesse voado mais um minuto, e atingido a pista 07 de Orly, quase que certamente diversos passageiros teriam sobrevivido, pois teriam sido imediatamente assistidos pelos bombeiros, ali equipados de trajes especiais, espuma antifogo e, principalmente, treinados para uma situação como aquela.

Entretanto, a fumaça negra e viscosa não permitia aos pilotos do Varig enxergar nem mesmo o painel de instrumentos, quanto mais o espaço exterior à frente do Boeing. Não tinham comunicação com a torre; não ouviam o que Orly dizia, por causa das janelas abertas e do ruído das turbinas; não falavam a Orly, pois se esqueceram de pôr o seletor de microfone na posição máscara. Havia quatro tripulantes de pé na cabine, alguns tomados de pânico, gritando. E o avião poderia explodir a qualquer momento. Através da janela, Fuzimoto tinha uma visão limitada do terreno e pôde perceber uma área de plantações quase desabitada.

Com todas essas limitações — e mesmo sabendo que pousar um Boeing nos arredores de uma cidade como Paris, com redes de alta-tensão por todos os lados, ruas, estradas e autoestradas se cruzando, prédios, torres etc. etc., era tarefa quase que impossível —, ele aterrissou sem atingir nenhuma casa, sem matar ninguém no solo. O avião chegou praticamente intacto ao final da plantação.

Após tantos anos, persiste a outra pergunta, angustiante para as famílias dos que morreram naquela tarde em Paris: poderiam os tripulantes, antes de sair do Boeing, ter retirado alguns passageiros e os levado para fora?

É possível. Talvez tivessem conseguido salvar uns três ou quatro, com muito heroísmo e destemor. Mas não se pode crucificar os que fugiram. A fumaça, além de sufocá-los, não lhes permitia enxergar absolutamente nada.

Apesar das versões fantasiosas sobre foguetes escondidos e cargas letais, tudo leva a crer que o que aconteceu foi apenas a imprudência de um fumante, somada à combustão tóxica de um material de decoração que não podia estar ali. Foram esses dois fatores, combinados, que transformaram o Varig 820 numa câmara de gás, alguns minutos antes de chegar ao seu destino.

* “(...) as cestas de lixo destinadas a receber os papéis usados não se enquadravam nas exigências do parágrafo *d* da CAR 4B 381; elas não estavam aptas a impedir o desenvolvimento de um eventual incêndio.”



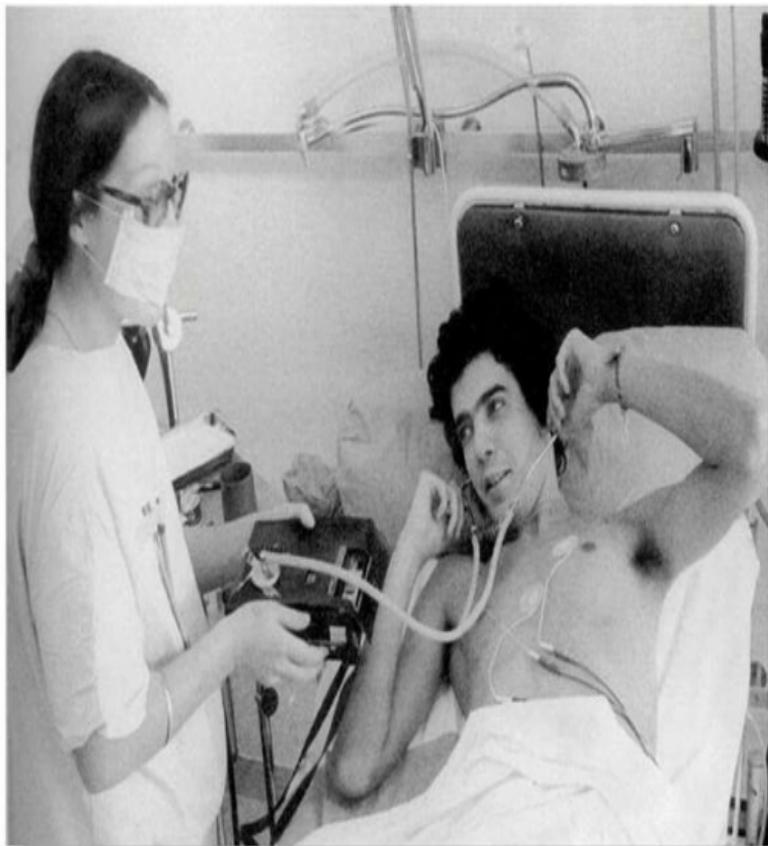
Os olhos misteriosos de Regina Lecléry conquistaram o mundo. Rica, bela e famosa, a musa de uma geração acabara de estrear no cinema, sua mais nova paixão. Animada e cheia de planos, Regina — que viajava na primeira classe — se preparava para encontrar a família na França.
(Foto Arquivo Nacional / *Correio da Manhã*)



Reeta, filha do embaixador da Índia, conheceu o passageiro Ricardo Trajano quando visitava a cabine de comando. Ela viajava sozinha para Londres.
(*Folha Imagem*)



No dia do voo, Filinto Müller completava 73 anos. Comemoraria a data em Paris com a mulher e o neto, que viajavam com ele.
(Foto Arquivo Nacional / *Correio da Manhã*)

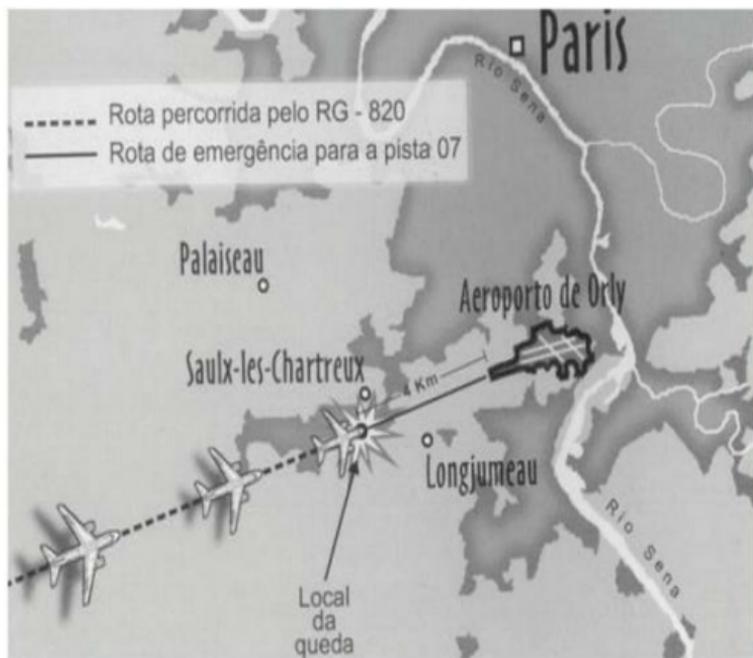


A recuperação de Ricardo Trajano surpreendeu os médicos franceses. Ao ser retirado do avião, seu sistema respiratório estava seriamente comprometido pelas queimaduras. As chances de sobrevivência eram mínimas.

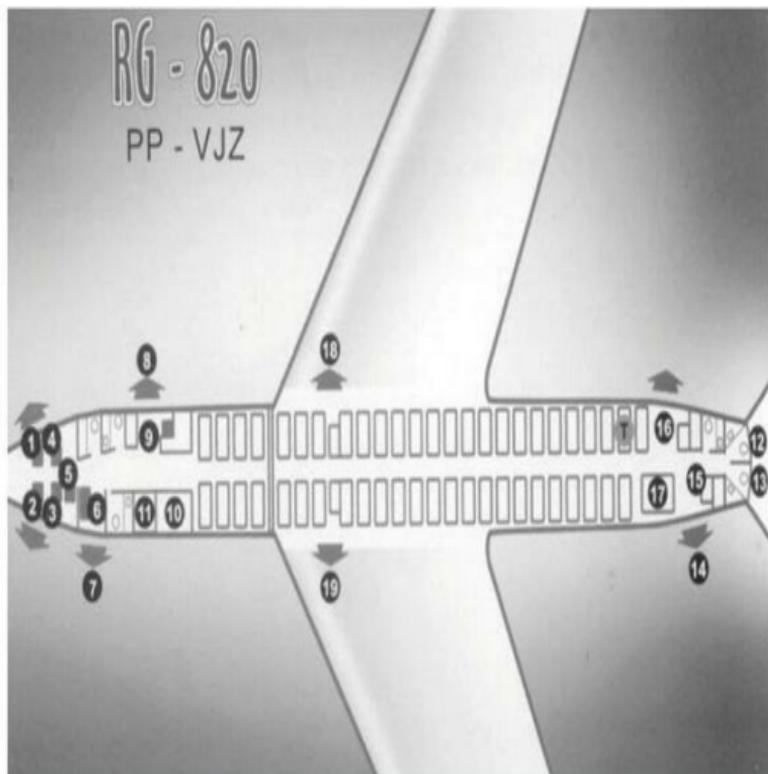
(Acerco pessoal de Ricardo Trajano)



No hospital, Trajano foi confundido com o comissário Sérgio Balbino. Consegue escrever este bilhete, se identificando. Alívio para a família que, no Brasil, já o considerava morto.



A aterrissagem forçada, executada por Fuzimoto, foi uma das mais difíceis da história da aviação comercial. Mas, se tivesse voado mais quatro minutos, teria alcançado Orly.



Disposição dos tripulantes e do passageiro Trajano, antes do incêndio:

- 1 Comandante-master Gilberto Silva.
- 2 Segundo-comandante Fuzimoto.
- 3 Copiloto Alvio Basso.
- 4 Mecânico de voo Claunor Bello.
- 5 Navegador Zilmar Cunha.
- 6 Banquetas dos comissários.
- 7 Porta principal do Boeing 707.
- 8 Porta de comissaria.
- 9 Galley da primeira classe.
- 10 Cabine de descanso de tripulantes.
- 11 Sarcófago.
- 12 Banheiro da classe turística, onde se originou o incêndio.
- 13 Banheiro da classe turística, onde o incêndio foi combatido.
- 14 Porta de saída traseira.

- 15 Banquetas dos comissários.
16 Galley da classe turística e porta de comissaria.
17 Máscaras de oxigênio.
18 e 19 Saídas de emergência.

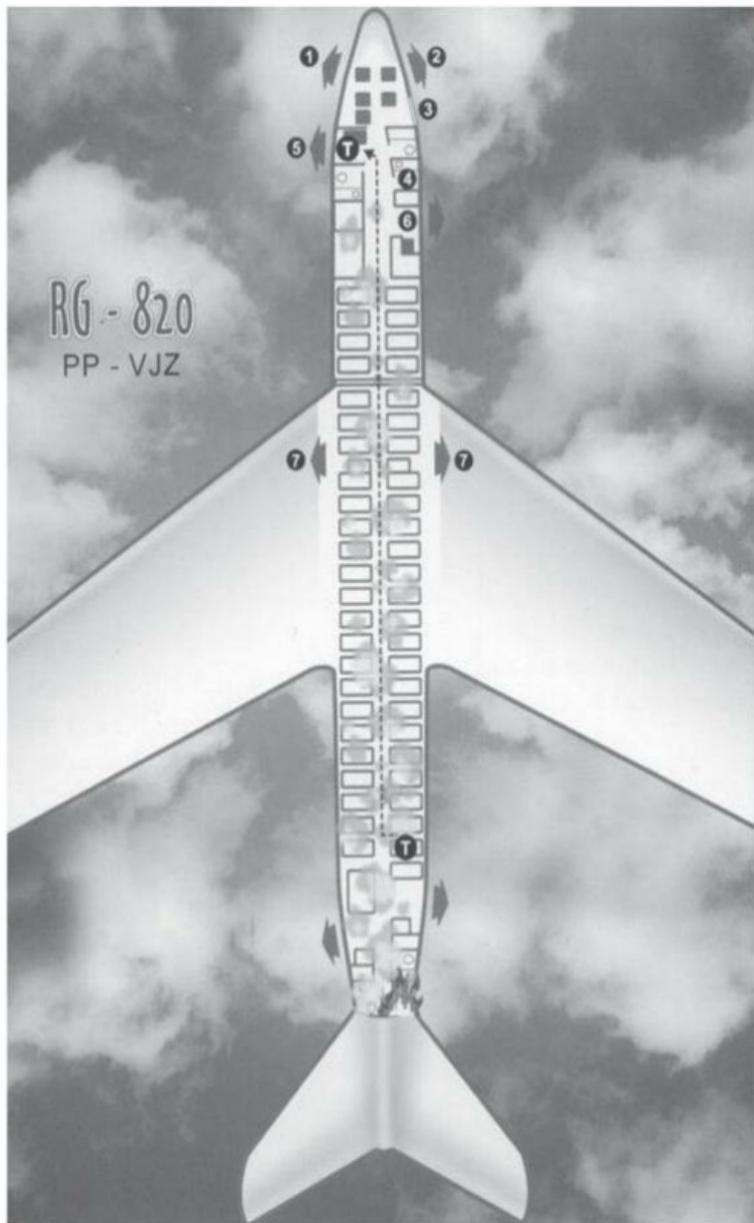


Os bombeiros chegaram oito minutos após a queda. O cenário era de horror.
(Foto *Scoop/Lefebvre — Paris Match*)



Alguns tripulantes saíram pelas janelas da cabine de comando. Trajano foi retirado desacordado por esta escada.
(Acervo pessoal de Ricardo Trajano)

RG-820
PP-VJZ



O incêndio no ar

1 Janela por onde escaparam Fuzimoto, Zilmar, Alvio Basso e Andréé.

2 Janela por onde saíram Gilberto, Claunor, Galetti e Carmelino.

3 Área do *cockpit* onde ficaram quatro tripulantes de pé (Galetti, Carmelino, Andréé e Diefenthaler).

4 Banheiro da primeira classe, onde o navegador Heleno se refugiou.

5 Porta principal por onde saiu Alain Tersis e por onde os bombeiros retiraram Trajano, Balbino, Heleno e o corpo de Diefenthaler.

6 Porta da comissaria por onde escapou Coelho.

7 Saídas de emergência, sobre as asas, que não foram abertas.

T Trajeto feito por Ricardo Trajano. Ele saiu da penúltima fila para perto da porta principal. Uma desobediência que salvou sua vida.



Nada restou da parte traseira do Boeing, local onde se originou o incêndio.
(Acervo pessoal de Ricardo Trajano)



O gás letal imobilizou e matou 116 passageiros. Muitos sequer conseguiram sair de suas poltronas.

(Scoop/Jeannelle — Paris Match)

O laudo divulgado pelo ministério da Aeronáutica brasileiro apresentou algumas discrepâncias em relação ao documento francês. O fato mais relevante encontra-se no parágrafo 4.1.8 – referente às conclusões finais da investigação do acidente. Na versão brasileira, o texto existente na página 45, capítulo 4, parágrafo 4.1.8 é distinto do documento francês. O parágrafo diz que:

“4.1.8 – Nenhum indício foi levantado permitindo pensar que os materiais de revestimento da fuselagem não estavam conformes à [sic] especificações com a norma CAR 4B 381, particularmente ao móvel do lavabo.”

Se tivesse sido feita uma tradução fiel ao texto francês (que destacamos abaixo), a conclusão seria a seguinte:

“Existe uma desconfiança com relação à conformidade das especificações do Boeing com a norma CAR 4B. Por um lado, certas amostras retiradas da cabine se revelam facilmente inflamáveis. Por outro, as cestas de lixo destinadas a receber os papéis usados não se enquadravam nas exigências do parágrafo da CAR 4B 381; elas não estavam aptas a impedir o desenvolvimento de um eventual incêndio.”



VP-375

Terror na Ponte Aérea

Tripulação do PP-SNT

Comandante Fernando Murilo de Lima e Silva, 41 anos
Copiloto Salvador Evangelista (Vângelis), 34 anos
Tripulante extra: copiloto Gilberto Renhe, 33 anos
Chefe de equipe José Ribamar Abreu Pinho, 36 anos
Comissária Angela Maria Rivetti Barros Barroso (Angelão), 40 anos
Comissário Ronaldo Dias
Comissário Valente

Alguns dos 98 passageiros do VP-375

Assis, Odair — economista
Borgards, Klaus — alemão, industrial
Borgards, Renate — alemã, mulher de Klaus Borgards
Braga, Corina — empresária
Conceição, Raimundo Nonato Alves da — 28 anos, tratorista desempregado
Couto, Francisco Assis Costa — empresário
Diniz, Cláudio Souza — funcionário do Banco de Desenvolvimento de Minas Gerais (BDMG)
Ditzel, José Clóvis — diretor da Companhia Vale do Rio Doce
Ferreira, Manoel Braga de Paula — presidente da Açominas
Freire, Priscila — funcionária pública
Ivo, Felino — comerciante, 52 anos
Komatsu — japonês, diretor da Kawasaki Steel
Lage, Amauri — diretor do BDMG
Lanza, João
Machado Filho, Abílio — 70 anos
Matos, Manoel Raimundo de — diretor do BDMG
Mourão, Márcio Machado — funcionário do BDMG
Pieper, Karl-Josef (Kajo) — alemão, industrial
Peçanha, Humberto Mota — 30 anos, bancário
Petmecky, Ilse — alemã, mulher de Werner Petmecky
Petmecky, Werner — alemão, industrial
Póvoa, Francisco (Chico) Valadares — gerente de mineração da Companhia Vale do Rio Doce
Queiroz, Alfredo Mário de Castro — funcionário do BDMG
Raskop, Dietmar — alemão, industrial
Resende, Renato Neves de — funcionário do BDMG
Shiba, Takayoshi — japonês, diretor da Mitsubishi do Brasil
Szpigel, Bernardo — funcionário da Companhia Vale do Rio Doce
Szpigel, Marialice — mulher de Bernardo Szpigel
Yoda — japonês, diretor da Kawasaki Steel

Capítulo 1

Como as Olimpíadas de 1988 se realizavam em Seul, 11 fusos horários à frente, o Brasil andava insone naquele final de setembro. É verdade que os atletas brasileiros vinham recompensando, com bons resultados, os torcedores que dormiam tarde, ou acordavam de madrugada, para assistir às competições.

O velocista Robson Caetano, por exemplo, ganhara a medalha de bronze nos 200 metros rasos. Quatro dias antes, Caetano chegara em quinto lugar nos 100 metros, em prova que passou à história do atletismo devido à desclassificação do canadense Ben Johnson, pelo uso de *doping*.

A equipe de futebol do Brasil se classificara para disputar a final no sábado, dia 1º de outubro, contra a União Soviética. O único senão do grupo canarinho era o jovem atacante Romário, que se desentendera com os dirigentes da delegação por causa da tabela de bichos, que o deixara insatisfeito. O craque anunciara à imprensa que, se o time ganhasse a medalha de ouro, nenhum cartola subiria ao pódio.

Não era apenas o esporte que se destacava no noticiário. Depois de dois planos econômicos fracassados (Cruzado e Bresser), o presidente José Sarney vivia um período crítico. Seu índice de popularidade batia recorde negativo a cada mês. Pudera! A inflação acumulada do ano era de 400%. Para setembro, estimava-se um índice de 24%. Além da moeda oficial, cruzado, de triste trajetória, a população se via obrigada a conviver com diversos indexadores: OTN, OTN fiscal, UPC, MVR e URP.

Se as classes média e alta tinham como se defender, aplicando no *overnight*, a grande massa era obrigada a correr para o supermercado, mal recebia o salário, procurando se antecipar às odiadas maquinetas de remarcação, ícones da época. Como se não bastasse, uma forte recessão viera a reboque dos malsucedidos planos milagreiros, trazendo com ela o fantasma do desemprego.

Raimundo Nonato Alves da Conceição era um homem solteiro, educado, de pouca conversa. Maranhense de Vitorino Freire, filho de pais muito pobres, tinha 28 anos. Media apenas 1,60m. De pele escura (um tipo mais para índio do que para mulato), não fumava nem bebia, dormia cedo, não dizia palavrão. Pacato, sossegado, era forte como um touro.

Tratorista de profissão e sem endereço fixo, acostumado à alta rotatividade do ofício, entre um emprego e outro Nonato se hospedava na Pensão Paulista, no número 82 da avenida Olegário Maciel, centro de Belo Horizonte. O dono da hospedaria, Noé Pedro Diniz, tinha-o em alta conta.

Como era eficiente e muito trabalhador, e não se metia em bebedeiras ou arruaças, Raimundo sempre arrumava serviço rápido. Por duas vezes trabalhara no Iraque, em obras da Construtora Mendes Júnior. De lá trouxera uma foto — em que aparecia tendo ao fundo uma placa indicando “Baghdad: 240; Ramadi: 130” —, que guardava dentro da mala, num álbum.

Ao regressar da segunda viagem ao Oriente Médio, descobrira um dos seus sete irmãos, Antônio, de 25 anos, morando em São Gonçalo, estado do Rio de Janeiro. Desde então, quando não estava num acampamento de obra, ou na pensão à espera de ser selecionado para outra empreiteira, Nonato ia visitá-lo. Lá

havia primos e sobrinhos.

Nessas ocasiões, Raimundo fazia questão de mostrar-se estabelecido na vida. Dava conselhos aos parentes sobre fumo, jogo e bebida, falava-lhes sobre a importância de poupar dinheiro. Mas, mesmo estando entre os seus, era um homem reservado. Não falava muito de seus próprios sentimentos.

Em Belo Horizonte, a Pensão Paulista funcionava também como posto de recrutamento e alojamento de empreiteiras. Depois de selecionados, os trabalhadores hospedavam-se lá por conta das empresas, aguardando transporte para as obras. A diária era de 1.200 cruzados, equivalentes a três dólares pelo câmbio paralelo, com direito a café da manhã. Os quartos eram asseados; a roupa de cama, limpa. Os hóspedes não se queixavam.

No segundo semestre de 88, a vida de Nonato se deteriorara, sem que ele pudesse fazer nada a respeito. Fora demitido de uma obra em Rio Piracicaba, por haver-se desentendido com um engenheiro. Os empregos, mesmo para um homem qualificado como ele, rareavam por causa da recessão. Para piorar as coisas, as empreiteiras estavam pagando a tratoristas apenas 170 cruzados por hora — isso representava só 34 centavos de dólar, conta que Nonato tinha o hábito de fazer, pois, no Iraque, ganhara em dólares. Seu saldo na poupança vinha minguando lenta e inexoravelmente.

Sem casa própria, e sem querer viver de favor na do irmão — que só gostava de visitar quando podia levar presentes para os sobrinhos e mostrar-se bem —, Raimundo elegera um culpado para sua situação e para a do país: o presidente da República, José Sarney, seu conterrâneo do Maranhão. Sim. Sarney, a inflação e a corrupção que cercava o governo.

Raimundo Nonato decidira vingar-se pessoalmente do presidente, mesmo que a vingança lhe custasse a própria vida.

No dia 8 de agosto, Nonato viajou para o Rio de Janeiro, pela Ponte Aérea, para estudar a execução do plano que tinha em mente. Voltou de ônibus para Belo Horizonte.

Duas semanas depois, inverteu o processo. Foi de ônibus para o Rio e retornou de avião. Verificou que, no Aeroporto do Galeão, as bagagens de mão dos passageiros eram submetidas a revistas, por intermédio de aparelhos de raios X.

A terceira tentativa se deu no dia 10 de setembro. Foi de avião e voltou de ônibus. Confirmou o que observara na primeira viagem: no Aeroporto de Confins, nem as bagagens nem os passageiros eram submetidos a detetores de metais.

As três viagens haviam consumido o restante de suas economias. Agora sobrara-lhe apenas o suficiente para uma passagem aérea de ida. Nonato jurou a si mesmo que não iria hesitar.

Quando era menino, seus pais, Maria Alves da Conceição e José Canário de Assunção, costumavam dizer que ele jamais seria alguém neste mundo. Nonato respondia-lhes que sim, que um dia seria importante, que um dia apareceria na televisão.

Não iria hesitar.

Capítulo 2

Cuiabá era um dos dois pontos de pernoite do Vasp 374/375, Rio-Porto Velho (374) e Porto Velho-Rio (375), voos longos, cansativos, cheios de escalas e que, entre outras peculiaridades, cumpriam trechos da Ponte Aérea Rio-Belo Horizonte-Brasília. A tripulação saía do Rio, pernoitava em Brasília, pegava o 374 seguinte, ia até Porto Velho e retornava a Cuiabá. Após o segundo pernoite, na capital mato-grossense, regressava ao Rio, no 375.

Na tarde da quarta-feira 28 de setembro de 1988, três tripulantes (dois homens e uma mulher) do VP-375 bebiam cerveja e se esbaldavam com uma picanha num pé-sujo de Cuiabá, estabelecimento situado em frente ao Hotel Áurea, onde as tripulações da Vasp se hospedavam.

Quem porventura estivesse ouvindo a animada conversa, dificilmente perceberia que se tratava de um comandante, seu copiloto e uma comissária de bordo. Não parecia haver a menor hierarquia entre eles. O papo era informal, entremeadado de piadas e gozações.

Fernando Murilo de Lima e Silva, o comandante, exibia um rosto de galã, cabelos grisalhos e feições angulosas. Tinha postura de comandante, mas não a afetação.

Seu colega de cabine, copiloto Salvador Evangelista, Vângelis para os íntimos, escondia os olhos por trás de pesados óculos escuros. Mas não o farto sorriso, franqueado a todos.

— Está ficando velho, meu chapa. — Entre um e outro gole de cerveja, e beliscadas na picanha, Vângelis provocava o comandante, que fizera 41 anos nove dias antes. E recebia de troco uma gargalhada gostosa. Os dois eram amicíssimos. Nos últimos 15 dias, a escala da Vasp os vinha pondo para voar juntos.

Quando ambos estavam de folga, no Rio, Salvador era frequentador assíduo do apartamento de Murilo, em São Conrado. Sendo ambos divorciados, não raro Vângelis aparecia por lá, em plena madrugada, com alguma namorada. A menor cerimônia, acordava o comandante. Conversavam e ouviam música.

Vângelis era um criançaço. Murilo não ficava atrás. Eram tidos como os pilotos mais “galinhas” da Vasp, terror das comissárias recatadas, puro deleite das “prafrentex”.

Como não podia deixar de ser, Murilo era extremamente popular na empresa. Todos, copilotos, chefes de equipe, comissários, gostavam de voar com ele. Deram-lhe o apelido de Cafajeste, com o qual ele parecia não se importar.

Numa ocasião, o comandante — que, muito a contragosto, tornara-se grisalho — pintara o cabelo antes de uma viagem de férias a Fernando de Noronha. O resultado fora um desastre: a cor nova resultara em um *blend* de verde com acaju, que o sol do arquipélago só fez piorar.

No retorno das férias, Murilo, que jamais punha o quepe, apresentou-se no DO (Departamento Operacional) do Galeão com a cabeça coberta, o quepe enterrado de tal modo que só sobraram alguns fios acaju, saindo por baixo, detalhe que não escapou a uma colega comandante.

Murilo embarcou com a pinga-pinga litorâneo, que terminava em São Luís do

Maranhão. Quando aterrissou no destino, uma enorme faixa, na sacada do aeroporto, o acolhia: “Bem-vindo, comandante Cafaju.”

Por sinal, o uso, ou não, do quepe ilustrava bem o seu jeito de ser. A praxe na aviação comercial é a de que se o comandante o coloca, todos os homens da tripulação têm de colocar. Se ele não usa, ninguém pode pôr. Não para Murilo, que jamais se importava com esses detalhes. Achava frescura.

Muito emotivo — chorava à toa —, era também aviador dos mais experimentados. Oriundo da Academia de Força Aérea, onde tirara seu brevê em 1968, em 20 anos de aviação voara em monomotores de treinamento, pequenos bimotores, Douglas DC-3, turboélices e, finalmente, Boeing 737-200 e 737-300. Seu currículo profissional registrava 19 mil horas de voo.

Murilo era divorciado de uma advogada, Vilma, com a qual tinha um filho, Fernando, de 14 anos.

Paulista, criado em Curitiba, Vângelis, 34 anos, trabalhava na Vasp havia quase seis. Tinha três paixões: a aviação, o rádio (nos dias de folga era locutor da Rádio Imprensa, no Rio de Janeiro, onde usava o pseudônimo de Francisco Salvador) e uma filha de cinco anos, de cabelos encaracolados e rosto angelical.

Apesar de sua fama de galinha, e de porra-louca, que não fazia a menor questão de desmentir, Vângelis era extremamente solidário e participativo. Estava sempre querendo resolver os problemas dos colegas.

A terceira pessoa no churrasco do pé-sujo era a aeromoça Angela Barroso, 40 anos, uma loura muito alta conhecida entre os colegas tripulantes pelo apelido de Angelão.

Administradora de empresas e economista, Angelão estava na Vasp havia cinco anos. Antes voara na Varig, de 1978 a 1982. Era uma espécie de consultora sentimental dos colegas tripulantes.

Naquele 374/375, por exemplo, havia um comissário de 28 anos, de nome Valente, que estava se munindo de coragem para contar à família que era gay. No pernoite anterior, em Brasília, Angela tivera uma longa conversa em seu quarto com o rapaz, incentivando-o a revelar seu segredo ao pai, que o vinha pressionando com perguntas a respeito de namoradas e de casamento. Horas depois, durante o *breakfast*, Valente revelara a Angela que tivera um sonho horrroso.

— Eu sonhei que nós dois estávamos no meio de um tiroteio. E meus pesadelos sempre acontecem.

— Vira essa boca pra lá — ela rebatera, batendo na madeira.

— Meus pesadelos sempre acontecem — ele insistira.

Foram para Cuiabá. Vângelis sentia-se particularmente feliz. Chegara ao botequim correndo, fingindo que fazia um *cooper* e brincando com o comandante, cuja cara amassada revelava que acabara de acordar. Murilo andava irritadiço: parara de fumar um mês antes e a abstinência lhe custava grande sacrifício.

Angelão, que tinha certa bronca de Vângelis — por ser ele, em seu papel de conquistador, muito seguro de si —, vinha se reconciliando com o copiloto na viagem.

Depois do churrasco, Murilo subiu ao quarto para voltar a dormir. Angelão e

Vângelis ficaram conversando na portaria do hotel. Horas mais tarde, quando Murilo desceu, e viu os dois no mesmo lugar, não resistiu a uma provocação.

— Não era melhor vocês subirem, para dar umazinha, em vez de ficarem jogando conversa fora? Caramba, gente, que desperdício!

A tripulação foi dormir cedo e, na quinta-feira, acordou às 3h45. Seguiram na kombi da Vasp para o aeroporto, onde o Boeing chegaria de Porto Velho.

Quando o avião aterrissou — um 737-300 novo em folha, prefixo PP-SNT —, Murilo e seus tripulantes renderam os colegas, exaustos, que haviam decolado de Brasília, passado por Cuiabá no início da noite, subido até Porto Velho e regressado.

Em Belo Horizonte, na Pensão Paulista, o tratorista Raimundo Nonato acordou muito cedo, arrumou sua mochila, pondo dentro dela algumas peças de roupa, um álbum de fotografias, um maço de cartas, revistas pornográficas, uma caderneta de anotações e diversos documentos.

Além da foto no Iraque, havia outras tiradas em praias do Rio de Janeiro. Numa delas, Raimundo se abraçava a uma namorada. Havia também fotografias de aviões, de vários tipos e companhias, e o recibo da compra de um revólver calibre .32 e de uma caixa de munição. O revólver e as balas também estavam dentro da mochila.

Dentro da caderneta, Raimundo pusera os contracheques dos últimos anos. O mais recente, emitido em junho de 1988, mostrava que, naquele mês, ele recebera Cz\$ 6.253,62 por semana. Depois não conseguira mais nenhum serviço. E o culpado, segundo seu juízo, era o presidente da República.

Capítulo 3

Quando a nova tripulação entrou no Vasp 375, a maioria dos passageiros procedentes de Porto Velho dormia recostada.

O avião decolou com o dia ainda escuro. Quase uma hora depois, o sol surgiu avermelhado bem à proa, quando ultrapassavam a vertical de Barra do Garças, no Alto Araguaia, ao sul da Serra do Roncador.

Dos seis tripulantes, o chefe de equipe José Ribamar Abreu Pinho era o mais antigo na empresa, onde entrara em 1974. Era também o único baseado em São Paulo, uma vez que o 374/375 era um voo mais adequado ao pessoal do Rio, já que nascia e morria no Galeão. Pinho andava inquieto naqueles dias: uma cartomante lhe dissera que iria sofrer um atentado.

Durante a etapa Cuiabá-Brasília, Pinho, Angelão — ela vestindo um uniforme estampado em diversos tons, recentemente implantado na companhia —, e os comissários Dias e Valente serviram o café da manhã.

Angela levou ao *cockpit* o *breakfast* de Murilo e Vângelis. Enquanto pilotavam, e comiam, os dois conversavam descontraidamente. O piloto automático mantinha a aeronave na proa 90, leste.

Tão logo aterrissaram em Brasília, Murilo desceu do avião e deu uma caminhada pela pista, só para esticar a perna — ou para tirar os instrumentos da cabeça, maneira como ele costumava se referir àquelas andadas. Fez o mesmo no Aeroporto Santa Genoveva, em Goiânia, uma hora depois, de onde o 375 decolou para Belo Horizonte, a sudeste, cumprindo a penúltima escala da viagem.

Enquanto o PP-SNT voava para BH, um outro piloto da Vasp, de nome Gilberto Renhe, 33 anos, ia de carro com sua mulher, Samira, de Lagoa Santa, onde moravam, para o Aeroporto Internacional de Confins, na capital mineira. Renhe iria pegar o 375, como tripulante extra, para o Rio de Janeiro. Iria apresentar-se ao comandante da aeronave, como era de praxe, e depois aproveitaria o tempo de pouco mais de meia hora entre Belo Horizonte e o Rio para dar um cochilo na cabine de passageiros. Estava morrendo de sono.

Renhe saíra da função de copiloto de 737-300 para um período de instrução para comando. Após o treinamento, que se encontrava em seu processo final, sairia comandante de 737-200. Naquela quinta-feira, ele voaria do Rio de Janeiro para Recife com um instrutor.

Tendo obtido o brevê num curso de pilotos da reserva da FAB, Renhe entrara na Vasp havia seis anos. Casara-se com Samira em 1985. Do casamento, nascera uma menina, agora com dois anos, que por sinal chorara a noite toda, por ter caído da cama, motivo pelo qual ele e a mulher não haviam conseguido dormir.

O Vasp 375 aterrou em Confins às 10h03, sete minutos antes do horário. Era um belo dia de primavera. O azul do céu — ligeiramente esbranquiçado por causa de uma névoa seca, comum na região em setembro, e da fumaça das queimadas — só era interrompido por ralas e simétricas camadas de cirros, tão altas que, do solo, mal se podia vê-las.

No saguão do aeroporto, Raimundo Nonato desembarcara de um ônibus, que pegara na rodoviária de Belo Horizonte, dirigira-se ao balcão da Vasp e comprara, pagando em dinheiro a importância de Cz\$ 15.806,00, uma passagem de ida para o Rio de Janeiro. Embora não lhe exigissem a apresentação de documentos de identidade, ele informou seu nome certo ao atendente: Raimundo Nonato Alves da Conceição. O funcionário digitou apenas “Conceição, Raimundo” no computador.

Capítulo 4

Em Confins, o VP-375 se transformava num voo da Ponte Aérea Rio-Belo Horizonte-Brasília, *pool* que a Vasp operava em conjunto com a Varig, a Cruzeiro do Sul e a Transbrasil.

Assim que o Boeing pousou e estacionou no pátio, Murilo deixou o *cockpit*. Foi até a saída do *finger* (aquele braço sanfonado que se acopla à porta dianteira dos aviões, nos aeroportos mais modernos e movimentados, para entrada e saída dos passageiros) dar mais uma esticada nas canelas.

Trinta e sete passageiros desembarcaram em Belo Horizonte. O avião foi reabastecido. Para dentro dos tanques, foi bombeado combustível suficiente para o 375 chegar ao destino e, em caso de necessidade, prolongar o voo até o aeroporto de alternativa, além de uma margem de segurança de 45 minutos, como dispunha a regulamentação aeronáutica.

Na sala VIP do aeroporto, aguardando a chamada da Ponte Aérea para o Rio, havia três japoneses: Takayoshi Shiba, diretor da Mitsubishi do Brasil, e dois convidados de sua empresa numa viagem a Minas: Yoda, diretor-geral de matérias-primas da Kawasaki Steel, e Komatsu, diretor da Kawasaki no Brasil. Shiba e Komatsu moravam no Rio. Yoda estava de passagem pelo país a negócios. Aliás, negócios era o único tema da conversa dos três.

Na sala de embarque nº 6, o empresário Francisco Assis Costa Couto, 44 anos, aguardava o mesmo voo. Ia ao Rio de Janeiro apenas para almoçar com os dirigentes de uma indústria de plásticos que pretendia representar em Belo Horizonte. À tarde, estaria de volta a BH.

Assis era casado e tinha dois filhos: Beatriz, 14, e Daniel, dez. Era irmão do ministro-chefe do Gabinete Civil da Presidência da República, Ronaldo Costa Couto.

Um grupo numeroso entrou na sala de embarque. Eram dirigentes da Companhia Vale do Rio Doce, acompanhando uma comitiva de executivos alemães, de indústrias siderúrgicas do Vale do Ruhr, compradores de minério de ferro, cuja viagem ao Brasil era um misto de turismo e negócios. A maioria viajava com as mulheres. Já haviam estado em Salvador, Recife, São Luís, no Projeto Carajás e no Pantanal. Agora regressavam das jazidas de Itabira, visitadas na véspera.

Os executivos da Vale eram José Clóvis Ditzel, 54 anos, cuja função era a de manter contatos com clientes da empresa em todo o mundo; Bernardo Szpigel, que se fazia acompanhar de sua mulher, Marialice; e Francisco (Chico) Póvoa.

Outro grupo, este só de brasileiros, era formado por diretores e funcionários do Banco de Desenvolvimento de Minas Gerais (BDMG): Amauri Lage, 53, Manoel Raimundo Mattos, 45, Renato Neves de Resende, 29, Cláudio Souza Diniz, 36, Márcio Mourão e Alfredo Mário de Castro Queiroz, 36.

Alfredo Queiroz prestava atenção a um homem mulato, baixo e troncado, vestindo calça jeans branca, camisa azul, blusão jeans, também azul, e tênis. O

moço estava mais para esparramado do que para sentado em um assento. Carregava uma mochila que mantinha sobre a barriga. Queiroz imaginou que a bolsa devia conter algo de muito valor, pois o passageiro a abraçava de maneira incomum, como se temesse que alguém pudesse arrebatá-la e sair correndo.

Enquanto os braços de Raimundo Nonato apertavam a mochila contra o colo, seus olhos negros observavam aquele bando de doutores engravatados. Nonato imaginava se algum deles poderia tentar atrapalhar os planos que pretendia pôr em prática quando o avião estivesse voando.

Se, antes de passar para a sala de embarque, sua bagagem de mão tivesse sido submetida a um equipamento de raios X — dispositivo que Raimundo sabia inexistir no Aeroporto de Confins, e com o qual tinha familiaridade devido às suas viagens ao Oriente Médio —, o aparelho teria detectado o revólver e a caixa de munição.

O tripulante extra, o piloto Gilberto Renhe, subiu as escadas do Boeing e foi ao *cockpit* se apresentar ao comandante. Depois iria lá para trás, descansar da noite maldormida.

Renhe abriu a porta da cabine de comando, viu que Murilo era o comandante e o cumprimentou. Só então percebeu que Vângelis era o copiloto.

Se Murilo e Vângelis eram muito amigos, Renhe e Vângelis sentiam-se como irmãos. Tinham quase a mesma idade: Renhe era de 1955; Vângelis, de 1956. Os dois se conheceram na Base Aérea de Natal, quando voavam na FAB. Ao dar baixa, Renhe fora para a Nordeste, uma empresa aérea regional. Algum tempo depois, Vângelis também foi para lá.

Da Nordeste, saíram juntos para a Vasp. E montaram um apartamento em São Paulo, no qual moraram dois anos.

Ao ver o amigo do peito, Vângelis se surpreendeu. Arreganhou o maior dos seus sorrisos e limitou-se a dizer:

— Faaala, Renzinho!

A surpresa de Renhe não fora menor.

— Porra, você está aí?

— Senta aí, cara — Vângelis apontou para um banco de armar (ao qual os aviadores dão o nome de *jump seat*), que fica um pouco atrás das poltronas dos pilotos. — Senta aí. Fica com a gente.

Renhe jogou seu descanso para as calendas. Armou o *jump seat* e sentou-se nele, satisfeito. Seria bom viajar com Murilo, por quem nutria grande simpatia. Com Vângelis, nem se fala. Só o vira duas vezes nos últimos meses, ao trombarem um com o outro no metrô de São Paulo e num encontro, também rápido e casual, no Aeroporto do Galeão.

Enquanto aguardavam o embarque dos passageiros, os três pilotos ficaram conversando. Ao dar um pulo na cabine, Angelão observou que riam às gargalhadas. “Uns crianças”, ela pensou, sorrindo benevolente.

Capítulo 5

Sessenta passageiros embarcaram em Confins, juntando-se aos 38 que procediam das etapas anteriores. Os que chegavam escolhiam seus assentos à vontade, pois os tíquetes de embarque não estabeleciam lugares.

Os primeiros a entrar foram os japoneses, trazidos diretamente da sala VIP. Sentaram-se na primeira fila. Shiba, no lado esquerdo, poltrona do corredor. Komatsu e Yoda, no lado direito, deixando vazio o assento entre os dois.

Os outros passageiros entraram logo depois. Ao pôr os pés no corredor do Boeing, Ditzel surpreendeu-se ao ver os japoneses. Conhecia-os havia muito tempo. Yoda era particularmente importante para a Companhia Vale do Rio Doce. Na Kawasaki, era ele quem decidia sobre compras de minério de ferro.

Ditzel cumprimentou-os efusivamente. Mas logo percebeu que, parado ali, impedia o acesso de outras pessoas aos seus lugares. Não quis sentar-se com os japoneses, para não ser grosseiro com os alemães, abandonando-os. Entretanto, prometeu a Yoda que, durante o voo, viria conversar com ele.

Com exceção do casal Petmecky, que foi para os fundos da aeronave, os alemães e seus acompanhantes brasileiros se distribuíam por lugares na parte dianteira. Kajo Pieper e o casal Borgards acomodaram-se na décima fila. Francisco Póvoa sentou-se na nona. Bernardo e Marialice Szpigel ficaram nas imediações, assim como Ditzel, que voltou a juntar-se à comitiva.

Lá na frente, o japonês Shiba distraía-se prestando atenção aos que entravam. Viu quando um homem baixo, moreno e muito forte, assemelhando-se a um índio, passou ao seu lado. Tinha um olhar ameaçador. Mas logo a atenção de Shiba se desviou para outro passageiro, também moreno — parecendo ser de algum país do Oriente Médio —, que pediu licença e sentou-se na poltrona da janela, à sua esquerda.

Raimundo Nonato escolheu um lugar na terceira fila, poltrona 3C, de corredor.

Angelão, que fora até a popa pegar água e aspirina para uma passageira, ao retornar com o medicamento deu bom-dia ao moço atarracado. Recebeu como resposta apenas um olhar gelado. O comissário Ronaldo Dias também registrara o rapaz moreno, por ter sido o único a não responder ao seu cumprimento de boas-vindas.

Em vez de pôr a mochila no bagageiro, ou de guardá-la sob o assento, Nonato, após sentar-se, manteve-a firme no colo. A maneira estranha como ele a segurava captou a atenção de Amauri Lage, que se sentara cinco filas atrás e levantara-se para tirar o paletó. Lage notou ainda que a roupa jeans do outro estava esgarçada nos punhos e na gola. “Deve ser alguém do Norte”, conjecturou, ao lembrar-se que o avião vinha de Porto Velho e sem saber que o homem escuro embarcara em Belo Horizonte. “Quem sabe, algum garimpeiro, trazendo diamantes”, continuou divagando.

Junto de Lage, no mesmo lado esquerdo da fila 8, estava Manoel Raimundo, seu colega no BDMG. Os outros executivos do banco sentaram-se por perto: Cláudio Diniz, Márcio Mourão e Renato Resende, na fila 7. Mais atrás, na 12, encontrava-se Alfredo Queiroz.

O empresário Assis Costa Couto sentou-se na segunda fila, logo atrás dos

japoneses.

Enquanto aguardavam o término do embarque dos passageiros, Murilo, Vângelis e Renhe continuavam jogando conversa fora, num papo típico de aviadores:

— E aí, quando é que você sai solo no comando do 200? — um dos pilotos perguntou ao tripulante extra.

— Qualquer dia desses. Já estou no fim do treinamento. E vocês, estão vindo lá de cima?, dormiram onde?, em Cuiabá?

Depois que o chefe de equipe informou que o embarque fora completado, e que a porta estava fechada e travada, os pilotos solicitaram o *push back*. Um trator veio e afastou o Boeing, conduzindo-o até uma distância prudente do *finger*.

Desengatado o trator, Murilo deu partida nos motores. Vendo que funcionavam normalmente, pediu a Vângelis o *after start*, que (como o nome indica) é a lista de verificações pós-partida. O copiloto passou a recitar os itens impressos num cartão plastificado que tinha em mãos, enquanto o comandante verificava, e informava, se o item mencionado estava ok.

O Boeing foi encaminhado pela torre de controle para a cabeceira da pista 16, da qual a decolagem se faria praticamente no rumo do Rio de Janeiro, otimizando o voo.

Murilo conduziu o avião comandando a triquilha (roda dupla, sob o nariz) através do manuseio, com a mão esquerda, de uma rodinha (chamada *steering wheel*) à sua esquerda, como se fosse o volante de um carro, só que bem menor. Ao final da pista auxiliar, quando teve de dobrar 90° para pegar a interseção para a pista principal, acionou os freios de um dos lados do avião, pressionando com o calcanhar a parte baixa do pedal correspondente a esse lado.

Durante o taxiamento, os pilotos procederam ao *taxi take off, checklist* que precede a decolagem. Ao longo da sequência verificaram, entre outras coisas, se as portas (da cabine de passageiros e dos porões de carga) estavam corretamente fechadas e travadas. Conferiram a pressão do óleo dos motores. Checaram os comandos aerodinâmicos (leme profundo, leme de direção, *ailerons*, flapes, estabilizadores), para ver se o curso de todos se encontrava desimpedido.

Um porão de carga que se abraße, ou uma superfície de comando que não se movesse, durante ou após a decolagem, poderia resultar numa tragédia. Por esses e outros motivos, os aviões (excluindo-se os pequenos) precisam ser pilotados por mais de uma pessoa, possibilitando a checagem de cada um dos itens.

Tudo conferido, o VP-375 pediu à torre de Confins que lhe desse a subida, ou seja, a rota a ser seguida durante o início do voo, sem risco de colisão com outra aeronave. Como quase não havia tráfego naquele final de manhã, a torre liberou uma subida em rota, permitindo que o Vasp, logo após a decolagem, tomasse o rumo do Rio de Janeiro.

Quando atingiu a cabeceira, Murilo, usando os freios e a *steering wheel*, alinhou o PP-SNT com o eixo da pista. Pôs a mão direita nas manetes de aceleração. Vângelis colocou a sua mão esquerda logo atrás, num singelo e quase imperceptível balé de mãos, coreografia que se repetia a cada decolagem.

Murilo empurrou as manetes para a frente até a posição vertical, imprimindo 50% de potência nos motores. Acionou o botão de *auto-throttle* (aceleração automática). Um sistema eletrônico se encarregou de adiantar as manetes até a potência de decolagem e de sincronizar as turbinas.

Como que surpreendido pela força de empuxo dos seus próprios motores, o Vasp 375 projetou-se para a frente, engolindo a faixa de concreto da pista.

Prestando atenção ao indicador de velocidade, Vângelis recitou:

— Oitenta nós.

Murilo conferiu seu próprio instrumento e repetiu:

— Oitenta nós.

Vângelis rebateu:

— *Crosscheck* — indicando assim que os dois velocímetros acusavam a mesma velocidade. Não fosse o caso, a decolagem teria sido imediatamente abortada.

O comandante trouxe a mão direita para o manche. Nas manetes, a mão esquerda de Vângelis moveu-se um palmo para a frente e substituiu a de Murilo. A troca foi feita mecanicamente, sem afobação e sem que os pilotos tivessem de raciocinar sobre o movimento, resultado de centenas de horas de treinamento.

Murilo olhava quase o tempo todo para fora. Vângelis, apenas os instrumentos.

— V1 — disse o copiloto, indicando que o Boeing atingira uma velocidade que não mais lhe permitia frear e parar antes do final da pista, caso ocorresse alguma pane.

O comandante tirou o olho da pista, verificou o instrumento e repetiu:

— V1.

— *Crosscheck* — informou Vângelis, para logo depois assinalar: — *Rotate* — significando que o Vasp 375 atingira a velocidade de decolagem.

— *Rotate* — respondeu Murilo, depois de checar o indicador de velocidade.

— *Crosscheck* — confirmou o copiloto.

Só então o comandante puxou o manche e descolou a aeronave do chão.

Eram 10h52. Com sete minutos de atraso, o Boeing 737 da Vasp, modelo 300, prefixo PP-SNT, com 98 passageiros (lotação quase completa) e sete tripulantes decolou para o Galeão, cumprindo, ao mesmo tempo, a Ponte Aérea Belo Horizonte-Rio de Janeiro das 10h45 e a última etapa do voo 375, que se originara em Porto Velho naquela madrugada.

Na poltrona 3C, Raimundo Nonato apalpou sua mochila e sentiu a saliência arredondada do tambor do revólver.

Capítulo 6

Quando o VP-375 atingiu 500 pés (166 metros) de altura, Murilo fez ceder ligeiramente o nariz. Reduziu a potência para o padrão de subida, evitando com isso um desgaste desnecessário das turbinas.

— *Gear up, gear up, flaps up, flaps up, after-takeoff checklist, o.k, done* — ao compasso da ladainha do ofício, comandante e copiloto cumpriam suas tarefas, subindo o trem de pouso e recolhendo os flapes (superfícies aerodinâmicas móveis), falando em inglês, como é praxe entre os pilotos de carreira. Murilo pedia e Vângelis executava.

O Vasp chamou o Cindacta — Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle do Tráfego Aéreo —, em Brasília, e pediu liberação de velocidade.

— Positivo — autorizou Brasília, eximindo o 375 de cumprir a subida padrão, que implicaria numa velocidade de 250 nós até o nível 100 (10 mil pés). Sem outra aeronave voando na área, o Vasp pôde acelerar à vontade, já mantendo proa de Barra do Piraí, entrada de área do Rio de Janeiro, 300 quilômetros ao sul.

Murilo pôs os comandos no piloto automático, chamou um comissário e pediu o almoço. O tripulante extra, Gilberto Renhe, também quis. Vângelis estava sem fome. Comera um sanduíche na etapa Goiânia-Belo Horizonte. Ficou observando o voo, vigiando os instrumentos, às vezes dando uma olhada no vazio à frente do para-brisa.

Lá atrás, o serviço de bordo se iniciara, operação que tinha de ser executada quase aos atropelos por causa da pequena duração da etapa. Seriam retiradas de contêineres embarcados em Belo Horizonte quase 100 refeições, acondicionadas em caixas, que seriam distribuídas aos passageiros, acompanhadas de bebidas as mais diversas. Tudo teria de ser recolhido antes de o avião entrar nos procedimentos finais do pouso no Rio.

Quando chegou sua vez, Raimundo Nonato recusou secamente a caixinha azul turquesa com a refeição, que lhe foi oferecida pelo comissário Valente.

Logo depois, o chefe de equipe Pinho e a comissária Angela passaram com o carrinho de bebidas.

— Alguma coisa para beber, senhor? — perguntou Angelão.

Nonato limitou-se a menear a cabeça, indicando que não queria nada.

Renate e Klaus Borgards, Kajo Pieper e Chico Póvoa conversavam animadamente. Falavam das viagens que tinham acabado de fazer pelo Brasil. No sábado, o grupo de alemães se despediria do país com um passeio de saveiro pela Baía de Sepetiba.

Espremido em sua poltrona do meio, Pieper se lembrava que já fizera a rota Belo Horizonte-Rio incontáveis vezes, nos 24 anos em que morara no Brasil. Olhou para fora e viu que o tempo estava bom, o céu muito claro. Como o avião decolara quase no horário, estimou que a chegada no Rio se desse por volta de 15 para o meio-dia. Desligou-se da conversa, pegou um jornal na bolsa da poltrona e começou a ler, enquanto mordiscava um sanduíche.

Marialice Szpigel estava louca para chegar. Ela tinha medo de avião. Passava o tempo todo vigiando o voo.

No cockpit, Murilo e Renhe tinham terminado de almoçar. Chamaram um

comissário para recolher tudo. O avião já se aproximava de Barra do Pirai. O comandante pediu ao Cindacta autorização para iniciar a descida.

Capítulo 7

Depois que um comissário recolheu sua bandeja, Ditzel foi para a primeira fila conversar com os japoneses, conforme lhes prometera ao embarcar. Havia uma pilha de jornais no assento do meio, vazio, entre Yoda e Komatsu. Estes se apressaram em pôr tudo no chão, para que Ditzel pudesse sentar-se. Nenhum deles percebeu que um homem, apertando uma mochila contra o peito, viera na cola de Ditzel e seguira em direção à proa da aeronave.

Raimundo Nonato, que percebera que o avião começava a descer, levantara-se de seu assento na fila 3. Cobriu rapidamente a distância que o separava do corredor de saída e da *galley* dianteira, onde o comissário Dias guardava caixinhas de lanche usadas.

Quando chegou à porta do *cockpit*, Nonato pôs a mão esquerda na maçaneta, para abri-la. A mão direita se encontrava no interior da mochila, já empunhando o revólver.

Dias supôs que o passageiro estivesse querendo ir ao toailete dianteiro, que ficava logo ali, do lado esquerdo, junto à entrada da cabine de comando.

— Senhor, o banheiro não é aí não. É aqui do lado — o comissário mostrou a porta certa.

Nonato fingiu não ouvir e girou a maçaneta do *cockpit*.

— Aí não pode entrar — insistiu Dias, elevando um pouco o tom de voz. Mas foi surpreendido pelo passageiro, que sacou um revólver da mochila e disparou quase à queima-roupa em sua direção. Dias teve tempo apenas de jogar as caixinhas de lanche para cima e desviar a cabeça para a esquerda. Mesmo assim, a bala raspou o lado direito de seu rosto e varou sua orelha, indo alojar-se na parede de pressurização da aeronave. Não o matou por questão de centímetros.

Na cabine de comando, Murilo foi o único que percebeu que era tiro. Virou-se para trás e disse para Renhe:

— Porra, isso foi tiro!

O tripulante extra achou que tiro, naquele momento e lugar, era algo que não fazia o menor sentido. Mas ouvira bem o estampido e percebera a agitação do outro lado da porta. Retesou-se no banco, na expectativa do que ia acontecer, com esperança de que fosse apenas algum tipo de brincadeira de mau gosto feita por um dos passageiros. Alguém que estourara um saco de papel, ou coisa parecida.

Mas, certo de que se tratava de algo sério, Murilo ordenou-lhe:

— Trava aí, trava a porta!

Renhe ergueu-se rapidamente, trancou-a e espiou pelo olho mágico para ver o que acontecia do outro lado. Só então assustou-se de verdade.

— Puta! Tem um cara com um revólver aí na porta — relatou ao comandante, sentindo o coração disparar.

Amauri Lage, que se entretinha lendo um jornal, pensou que o barulho fosse apenas uma lata de cerveja sendo aberta. Mas seu companheiro Manoel Raimundo, além de ouvir o barulho, sentiu cheiro de pólvora.

— Ei, Amauri, isso foi tiro.

Logo tiveram certeza de que era mesmo tiro, quando um comissário veio correndo pelo corredor, gritando:

— Ele está atirando, ele está atirando.

Tampando com a mão a orelha ensanguentada, Ronaldo Dias se jogou no chão da própria fila 8, no lado direito, onde uma mulher e um médico de Belo Horizonte ocupavam duas das três poltronas.

O japonês Shiba, que no instante do disparo saudava Ditzel, mas ouvira bem o estalo seco, ocorrido a poucos metros de sua poltrona, testemunhara a fuga do comissário. Agora olhava o homem moreno, parado junto à entrada do *cockpit*, com um revólver na mão.

— O que está acontecendo? — perguntou Komatsu, de cuja poltrona não tinha como ver o corredor de acesso à cabine de comando, por causa da divisória situada entre o lado direito da fila 1 e a *galley*.

— Um homem disparou um revólver — Shiba explicou pausadamente, mantendo a fleuma.

— O que foi isso? — perguntou Yoda a Ditzel. Este pensou que uma cafeteira ou garrafa térmica explodira na copa.

Logo atrás, Assis Costa Couto, que tinha medo de avião e estava torcendo para chegar logo ao Rio, não vira o passageiro baixo e forte se dirigindo para a frente. Mas percebera nitidamente que o barulho era de tiro. Contraíu-se, alerta.

Apesar do medo que tinha de qualquer barulho diferente quando voava, Marialice não se importou com o que lhe pareceu não mais que um estalido desimportante. Achou que uma garrafa se quebrara lá na frente.

No corredor, Angelão — que acabara de trocar a sapatilha de serviço pelo sapato de salto alto do uniforme, que tinha de estar usando na hora do pouso — passava recolhendo copos. Não percebera o barulho do tiro, mas vira, ao longe, na *galley* dianteira, as caixinhas azuis de lanche subindo em todas as direções. E viera correndo ver o que acontecia.

De onde estava, Dias, com sangue escorrendo do lado do rosto, gritou para ela:

— Se proteja que ele deu um tiro.

Mesmo assim, a comissária, perplexa, levou alguns segundos para entender o que sucedia. Quando se recuperou, gritou para os passageiros:

— Se abaxem todos. Tem um louco a bordo.

Na sétima fila, Cláudio Diniz, apavorado, soltou-se do cinto de segurança e, mesmo sendo um homem gordo, sentou-se no chão, espremendo-se. Não satisfeito, tirou a almofada do assento e usou-a para tampar o rosto.

O pistoleiro agora atirava contra a porta do *cockpit*, tentando arrombá-la. Deu cinco tiros e esgotou a carga do tambor. Sem que ninguém ousasse fazer nada, recarregou rápida e habilmente a arma e voltou a disparar contra a fechadura.

Trancados no interior do *cockpit*, os pilotos ouviam um tiro após o outro: pah, pah, pah. E os buracos rombudos, que começavam a surgir na porta, mostravam que o pistoleiro atirava na direção deles. Algumas balas foram parar no painel de instrumentos: uma espatifou a tela do radar meteorológico; outra destruiu o monitor do CDU (equipamento eletrônico de navegação). Houve um projétil que se aninhou no *clip holder*, pequeno painel localizado no centro do manche, onde

fica o *checklist*. Murilo sentara-se meio de lado no braço esquerdo da cadeira de comando, tentando fugir da linha de tiro. Só por isso não foi atingido por essa bala, que tinha endereço certo, pois varara o encosto da poltrona. Vângelis se abaixara, encolhendo-se num canto, no lado direito.

O comandante gritou para Renhe:

— Pro lado, Renhe! Pro lado!

Quando o tripulante extra se ergueu do *jump seat*, para sair do alcance dos tiros, uma bala acertou sua perna direita, entre a batata e o calcanhar.

— Fui ferido aqui — ele gemeu para o comandante, sem no entanto perceber que o projétil atingira o osso, fraturando-o. Sentiu apenas o impacto da bala, como o de uma pedrada bem dada. Espremeu-se junto à parede, para não ser atingido novamente.

Como era de sua índole, Vângelis se preocupou mais com o amigo do que consigo. Abaixado do lado direito, com o microfone na mão — e branco por causa do susto —, olhou para trás, na direção de Renhe, e disse-lhe:

— Calma, Renzinho, calma.

Renhe passava a mão na perna, sondando a extensão do ferimento. Pensou num monte de coisas, que fizera e que não tinha feito. Achou que haveria mais tiros e que, mais cedo ou mais tarde, um deles haveria de acertá-lo. Imaginou que fosse morrer. Lamentou que tudo estivesse acontecendo de maneira tão rápida, sem nenhum aviso. “Estou indo, acabou”, aguardou a chegada da morte. Lembrou-se da mulher e da filha. Lembrou-se de um cobertorzinho amarelo com o qual a menina gostava de dormir. Muito religioso, embora não seguisse nenhuma religião específica, pensou em Deus: “Se é a Sua vontade, que seja dessa forma. Guarda a minha esposa, guarda a minha filha.”

Mas a pessoa do lado de fora tentava apenas abrir a porta, pois os furos dos projéteis se concentravam no ponto onde ficava a fechadura.

Na cabine de passageiros, boa parte dos ocupantes das primeiras filas procurara se proteger lançando-se nos espaços entre as fileiras de poltronas. Mais atrás, os alemães se entreolhavam, apavorados, sem entender direito o que estava acontecendo.

O chefe de equipe Pinho — que fora à *galley* traseira buscar um analgésico para um passageiro — pensou que o barulho era apenas o de uma bandeja caindo. Só quando viu o comissário Valente se esconder por trás de uma poltrona, Pinho percebeu o que ocorria. Sentou-se na última fila do lado esquerdo, de onde limitou-se a observar os acontecimentos, assustado.

Angelão sentara-se na mesma fila onde o colega ferido, Dias, refugiara-se. Só que ela estava no lado esquerdo, entre os passageiros Amauri Lage e Manoel Raimundo. Podia ver Dias sentado no chão, o rosto ferido encostado no joelho de uma passageira. Não tendo percebido que o ferimento de Dias era superficial, a comissária preocupava-se com ele.

Junto à porta do *cockpit*, o pistoleiro recarregou o revólver. Shiba pensou em atacá-lo. Mas lembrou-se de um filme que vira recentemente, sobre um sequestro aéreo, no qual o sequestrador tinha cúmplices entre os passageiros. O japonês conteve seu impulso.

Os tiros começaram. Na cabine, Murilo mandou Renhe abrir a porta. Do contrário, morreriam os três ali dentro.

Quando a porta se escancarou, um homem forte e moreno irrompeu no *cockpit*. Sem perder tempo, gritou para o comandante:

— Vamos para Brasília! — Apontou a arma para a cabeça do aviador. — Vamos para Brasília!

Se tivesse dito “Vamos para Cuba”, “Vamos para Moscou” ou “Vamos para Bagdá”, não teria causado surpresa maior. Por que diabos alguém sequestraria um avião entre Belo Horizonte e o Rio de Janeiro para ir a Brasília?

Mas sequestros são sequestros. E quem escolhe para onde se vai é o sequestrador. Isso não impediu que Murilo adotasse o procedimento previsto para aquele tipo de emergência. Fingindo que pilotava normalmente, levou disfarçadamente a mão aos controles do *transponder* (aparelho que informa a localização e a identificação da aeronave aos controles de terra) e, girando um botão, registrou no instrumento o número 7.500, que é o código universal de sequestro (em “aeronautiquês”: interferência ilícita). Assim procedendo, não precisou dizer que estava sendo sequestrado. O Cindacta soube imediatamente.

Uma voz seca, profissional, aparentemente desprovida de emoções, fez-se ouvir nos fones de ouvido de Murilo e Vângelis:

— Ciente, 375.

Cumprindo a instrução que recebera do pistoleiro, Murilo dava início a uma curva para tomar a proa norte, de Brasília. Ao mesmo tempo, negociava a saída da cabine do tripulante extra — de cuja perna escorria muito sangue, que o próprio Renhe tentava estancar com um lenço à guisa de torniquete.

— Deixa ele ir lá para trás — o comandante pedia ao sequestrador. — Não vai adiantar nada ele ficar aqui.

O homem não respondeu.

— Meu amigo — o próprio Renhe pediu ao indivíduo da arma —, estou ferido, deixa eu passar, em nome de Jesus Cristo. — E começou a levantar-se. Decidira entregar seu destino e sua alma a Deus. Sairia de qualquer maneira, com ou sem permissão.

O sequestrador fez menção de levantar a arma, mas desistiu no meio do caminho. Evitando olhar para o tripulante ferido, baixou o revólver e limitou-se a dizer:

— Vai, vai — os dois “vai” sem tirar o olho de um ponto indeterminado no chão. — Vai, vai.

Renhe preparou-se para desarmar o *jump seat*, procedimento necessário para poder passar. Mas o pistoleiro, recompondo sua autoridade, fez sinal com a arma, indicando que não. O piloto precisou pular por cima do banco, o que fez com grande dificuldade por causa da perna ferida. Saiu aliviado do *cockpit*, achando que o drama terminara, uma vez que o sequestrador atingira seu objetivo, ir para Brasília.

Mas, no Brasil, sequestro de aviões era algo que não acontecia desde a época da ditadura militar. Tornara-se obsoleto. Talvez por isso, Brasília não se convenceu. Chamou o 375, que, conforme o controlador podia constatar em sua tela de radar, alterara seu curso.

— Vasp 375, confirme mudança de proa — pediu cautelosamente o operador do Cindacta, sem mencionar o alarme de sequestro.

Sempre atento ao homem da arma, o copiloto Salvador Evangelista abaixou-se para pegar seu microfone, no lado esquerdo da parte baixa do pedestal. Mas, assim que ensaiou o primeiro movimento, Raimundo Nonato encostou o revólver em sua têmpora esquerda e atirou. Vângelis tombou sobre o manche. Tremeu um pouco, já estertorante, e morreu.

Capítulo 8

Tendo saído da cabine de comando, Gilberto Renhe se encaminhava para a cauda do Boeing. Pretendia sentar-se o mais longe possível do *cockpit*, como se a distância o imunizasse contra o que pudesse ocorrer lá na frente.

Passada a adrenalina dos primeiros instantes, Renhe sentia dores na perna baleada. Olhou para os passageiros. Alguns se encontravam aterrorizados. Outros pareciam desligados, abobalhados. Um homem se eximia da realidade, escondendo o rosto por trás de um jornal.

Renhe dera apenas alguns passos pelo corredor, quando ouviu o estampido do tiro que matou o copiloto: pah! Mas sua mente não o assimilou. Registrou-o como sendo apenas um eco do tiroteio de minutos antes. Não passou pela sua cabeça que o homem do revólver pudesse ter atirado em Murilo ou em Vângelis.

Amparando-se nos encostos das poltronas, o tripulante extra atravessou toda a extensão da cabine de passageiros e foi sentar-se perto da *galley* traseira. Deixou-se cair numa poltrona de corredor.

Durante a passagem notara um comissário (Ronaldo Dias), de cócoras, entre duas fileiras de poltrona, o rosto sangrando. Renhe soube assim que não era o único ferido.

Na última fila, Pinho se perguntava sobre o que lhe parecera o eco de mais um tiro. Concluiu que o homem que invadira o *cockpit* disparara contra algum instrumento, para atemorizar os pilotos.

O japonês Shiba sabia que não. Das 102 pessoas que se encontravam naquele momento na cabine de passageiros, apenas ele, sentado na 1C (única poltrona da qual se podia enxergar, enviesadamente, o lado direito do *cockpit*), vira quando o sequestrador executara friamente um dos pilotos. Nem mesmo Costa Couto, sentado atrás de Shiba, teve ângulo para testemunhar o assassinato.

Shiba virara-se para o ocupante da 1A, conjeturando se lhe relatava o que acabara de testemunhar ou não. Mas como o vizinho — que tinha a pele morena e um vasto bigode — parecia ser árabe ou persa (tratava-se realmente de um iraniano), o japonês temeu que pudesse ser cúmplice do sequestrador. Podia, é claro, avisar aos seus companheiros de viagem, Komatsu e Yoda. Mas eles estavam do lado esquerdo da fila 1. Shiba teria de falar mais alto e o homem armado, muito próximo, poderia não gostar de vê-los conversando.

Procurando não se deixar vencer pelo desespero, Shiba punha as ideias em ordem: além de atirar no comissário e matar o copiloto, o sequestrador alvejara o tripulante, que Shiba supunha ser um mecânico de voo, que saíra da cabine com a perna ensanguentada. Sabia que o avião tinha agora apenas um piloto. De onde estava, não tinha como vê-lo. Mas via o sequestrador apontando-lhe o revólver. Se puxasse o gatilho, o avião não teria mais quem o pilotasse. Seria a morte de todos.

Não. Não havia a menor necessidade de falar sobre isso a Komatsu e Yoda. Iria afligi-los à toa.

Murilo simplesmente não queria acreditar em seus olhos. Nem em seus ouvidos. Escutara o tiro, olhara para a direita e vira a cabeça do amigo tremer. E

tombar para a frente.

A primeira reação do comandante foi instintiva, estritamente profissional: segurou seu próprio manche, para evitar que o piloto automático se desarmasse devido à pressão que o corpo do copiloto poderia estar exercendo sobre o comando da direita, acoplado ao seu.

Fernando Murilo não gritou. Mas seu sangue enregelou-se nas veias, como que o anestesiando. Do corpo de Vângelis não saía uma gota de sangue. Mas a cabeça, inerte, repousada sobre o manche — após a convulsão que se seguiu ao tiro —, não deixava dúvidas. Estava morto.

Mãos nos comandos, olhos nos instrumentos destroçados pelos tiros, Murilo perguntou ao invasor:

— Por quê? Mas por quê, meu Deus? Por que você fez isso?

O assassino hesitou antes de responder.

— Ah, ele ia tentar alguma coisa.

— Não. Ele ia pegar o fone pra falar. Puxa vida, meu Deus do céu, ele tem uma filha de cinco anos.

— Eu não quero saber disso. Eu não quero saber disso. Vamos parar de falar nisso. — Nonato enfiou a ponta do cano do revólver nos cabelos grisalhos do piloto. — Não quero mais saber disso. Nã... não... não vamos falar nisso.

Murilo olhou para o atirador e não disse mais nada. E passou a cuidar da pilotagem, que era o melhor que podia, e que sabia, fazer. Usando o seletor de altitude, inseriu o nível 370 (37 mil pés), o máximo que um 737-300 podia alcançar. Tal como um condor se abrigando nas alturas, subiu para ter tempo de refletir. Subiu para gastar o mínimo possível de combustível. Subiu, quem sabe, para estar mais perto de Deus. Perto de Vângelis que, lá de cima, o haveria de ajudar. Pôs a velocidade em 230 nós (425 quilômetros por hora), que era a mais econômica.

Mesmo sozinho, com os instrumentos danificados, e com um louco armado às suas costas, Murilo sabia que precisava agir sem afobação. Tinha certeza de que, depois do alarme de sequestro, o Cindacta o acompanhava e o ouvia atentamente. Tinha de informar-lhes sobre Vângelis. Como portava junto à boca um microfone, diminuto, preso ao fone de ouvido por uma haste de metal curva e fina, apertou um botão no manche, ligando-o. Falando pelo lado da boca, murmurou para o centro:

— Ele matou meu copiloto.

Se as palavras saíram fracas da boca do comandante do Vasp 375, caíram como um raio na sala de controle do Cindacta. Como fogo morro acima, a notícia escalou rapidamente a cadeia de comando: o Vasp fora sequestrado pouco antes de pousar no Rio de Janeiro, o copiloto fora assassinado. E as telas de radar mostravam que a aeronave voava no rumo norte, em direção à capital federal.

Com a morte do copiloto, ficou mais fácil para Nonato controlar, ao mesmo tempo, o comandante e a cabine de passageiros. Postou-se junto à entrada do *cockpit*, do lado direito, por trás do *jump seat*, mantendo a porta entreaberta entre

as pernas e movendo o revólver para a frente e para trás, horizontalmente, em leque.

A comissária Angela queria ir ao banheiro pegar algumas toalhas para estancar o sangue do ferimento de Dias (o médico sentado na mesma fila do rapaz ferido, imobilizado pelo medo, não se identificara como tal). Angelão ergueu o braço e gritou para o sequestrador:

— Eu preciso ir ao banheiro.

O homem lá na frente hesitou um pouco. Depois concordou com o pedido, sinalizando com o próprio revólver, indicando que ela poderia usar um dos toaletes traseiros.

Angelão caminhou até a popa e, para seu assombro, descobriu cinco passageiros espremidos nos dois banheiros, fugindo de novos tiros. Ela meteu-se entre eles, munuiu-se de toalhas de papel e regressou ao seu lugar, na mesma fila do comissário ferido, só que do outro lado. Apesar do ferimento relativamente leve, Dias se deixava levar pelo desespero. Soluçava descontroladamente.

Para complicar as coisas, o sangue do comissário salpicava a roupa de seda da passageira que se interpunha entre ele e o médico. A mulher reclamava:

— Você está sujando o meu vestido.

Uma enfermeira, também com autorização do atirador, levantou-se de uma das primeiras filas e foi cuidar dos feridos. Agachou-se no corredor, junto a Dias, e improvisou, com um pano, uma bandagem para a orelha dele, enquanto o médico nada disse ou fez. Depois, ela foi lá para trás, ver o piloto. Sentou-se ao lado de Renhe e rasgou a manga de sua camisa. Com o pedaço arrancado, fez um torniquete para estancar a hemorragia na perna.

Na cabine de comando, Murilo tinha dúvidas se o combustível dava para chegar a Brasília. Decolara de Belo Horizonte com autonomia para ir até o Rio de Janeiro, depois do Rio para Guarulhos, em São Paulo (seu aeroporto de alternativa, caso o Galeão estivesse fechado), e mais 45 minutos de voo. Comparou mentalmente esses dados com sua nova realidade: após ter ido de Belo Horizonte até próximo de Barra do Piraí, portanto quase até o Rio, teria de retornar a Brasília. Talvez não desse. Decidiu explicar isso ao pistoleiro, para evitar novos incidentes.

— Pode ser que a gente não tenha autonomia para ir a Brasília — disse, perguntando-se se o cara sabia o que significava autonomia. Tomou a precaução de falar com o microfone aberto, para que o Cindacta soubesse que estavam indo para lá e facilitasse as coisas para um pouso rápido. Isso, é claro, se conseguissem chegar.

O sequestrador não pareceu se impressionar com a informação.

— Não. Não. Dá para chegar. Vamos embora — limitou-se a dizer.

Murilo resignou-se, pensando em novos procedimentos para gastar o mínimo de combustível.

Em Brasília, a Polícia Federal fora informada de que um sequestrador matara um piloto em pleno voo e que o avião se dirigia para lá. Imediatamente, todos os agentes disponíveis foram postos em alerta. A Polícia Militar do Distrito Federal

foi acionada. Soldados da Aeronáutica tomaram posição em locais estratégicos do aeroporto. A Base Aérea de Anápolis, unidade à qual competia a defesa aérea da capital, foi notificada. Um caça Mirage foi aprontado às pressas e decolou em quatro minutos para interceptar o Boeing.

Na cabine de passageiros do PP-SNT, todos os olhares convergiam para o homem armado lá na frente. Consciente de que era o personagem principal do drama por ele mesmo concebido, Raimundo Nonato se adiantou um pouco e falou, alto o suficiente para que todos o escutassem:

— Isto é um sequestro. Se todo mundo ficar quieto no lugar, ninguém sairá ferido. Eu não tenho nada contra vocês.

Não houve maiores reações, a não ser alguns suspiros de alívio. Com exceção do passageiro Takayoshi Shiba e o comandante Murilo, ninguém sabia que o sequestrador matara o copiloto. Era um sequestro. Pronto. Ele os levaria para algum lugar, onde seriam liberados, como acontece na maioria das vezes, tanto na vida real como nos filmes.

Quando atingiram o nível 370, Murilo estabilizou o avião. Tentou explicar ao sequestrador o funcionamento do manche, para ver se ele concordava em deixá-lo retirar o corpo do copiloto. Nada. O homem era insensível a qualquer argumentação.

Felizmente, o piloto automático se mantinha funcionando, pois, estando preso pelos cintos de ombro, o cadáver de Vângelis, embora encostasse no manche, não o pressionava muito. Apesar disso, Murilo temia que, se tivesse de usar os comandos numa amplitude maior, o tronco do copiloto o atrapalhasse no momento mais importante.

Nada disso interessava ao sequestrador. Que só dizia: “Não pode”, “Vamos embora”, “Não deixo”, “Não quero”, “Não”...

Se antes não notara sangue no cadáver, Murilo agora podia ver que o olho direito de Vângelis explodira, no ponto por onde saíra a bala. Da cavidade ocular escorria massa encefálica, avermelhada. Uma baba transparente, viscosa, espumante, com bolhas cor-de-rosa, pingava no chão do *cockpit*.

Fazendo o possível para sufocar a revolução que se processava em seu estômago, e esquecer a dor que sentia pela perda do amigo, Murilo continuava a se preocupar principalmente com o combustível. Controlava o fluxômetro (*fuel flow*). Acompanhava, a cada minuto, o quanto lhe restava nos tanques. Perguntou ao sequestrador o que deveria fazer ao chegar a Brasília.

— Nós vamos pra cima do Palácio do Planalto — respondeu o pistoleiro. — Nós vamos jogar o avião no Palácio do Planalto.

— Quê! Ah, meu Deus do céu. — A nova ordem pegou Murilo de surpresa. Tonteou-o como um murro na ponta do queixo. Se antes suspeitara, agora tinha certeza de que o homem era louco varrido. E que todos a bordo iriam morrer, a não ser que lhe ocorresse uma solução miraculosa.

Lá atrás, quase todos haviam percebido que o avião procedera a uma longa curva e subira. Alguns poucos notaram que o novo rumo era o norte.

Shiba, que não despregava os olhos do *cockpit* e do sequestrador, lembrou-se

de que, em conversas que travara com outros japoneses que moravam no Brasil, soubera que, em diversos sequestros aéreos ocorridos no país, os aviões costumavam ser desviados para Cuba, cujo governo dava asilo aos sequestradores e devolvia os aviões e seus passageiros, inclusive obsequiando-os com charutos da melhor qualidade.

Quem sabe não seria uma boa oportunidade de conhecer Cuba e ganhar bons charutos, que Shiba muito apreciava. Tentou relaxar, valendo-se desse pensamento positivo. Mas, quando olhava para o *cockpit* e via o piloto morto, caído para a esquerda sobre o manche, sentia que as coisas não seriam tão simples assim.

Assis Costa Couto, Amauri Lage e Manoel Matos também achavam que o avião ia para Cuba. Lage indagava-se sobre o combustível nos tanques. Será que teriam de fazer alguma escala antes de chegar a Havana? Manoel sentia medo, mas não pavor. Achava que a coisa iria se resolver. Assis não via a hora de pousar, fosse onde fosse.

O silêncio a bordo era tumular. Eventualmente, alguém cochichava com a pessoa ao lado. Todos mantinham os olhos fixos no sequestrador, hipnotizados por seu revólver.

Cláudio Diniz voltara a sentar-se na poltrona. Mas tinha a impressão de que o homem lá da frente olhava exclusivamente para ele. Tirou a almofada do assento e sentou-se no alumínio duro, num plano inferior ao dos demais passageiros. Agora o atirador não podia vê-lo.

Marialice também achava que o sequestrador olhava o tempo todo em sua direção. Seu marido, Bernardo, tinha o mesmo sentimento. E balbuciava para ela:

— Não olha para ele. Não olha para ele. — Bernardo temia que os olhares do casal se encontrassem com o do homem armado e ele não gostasse.

Embora fosse agnóstica, Marialice tinha um santo protetor: São Rafael. E o invocava nos momentos de sofrimento. Implorou ao santo que não a deixasse morrer. Que lhe permitisse acompanhar o crescimento dos filhos.

Um passageiro, sentado atrás dos Szpigel, parecia entender tudo o que acontecia no voo. E passava suas impressões às pessoas ao redor, como que reivindicando para si o papel de mestre de cerimônias ou, quem sabe, de arauto da tragédia. Disse a todos que o avião fizera uma curva de 180° e agora voava para o norte. Foi um dos primeiros a perceber quando o Mirage da FAB interceptou o Boeing. Marialice prestava muita atenção ao que ele dizia. Mas, quando ameaçava comentar alguma coisa com Bernardo, o marido soprava-lhe entre dentes:

— Não fale comigo. Não fale com ninguém.

Na primeira fila, Ditzel dialogava com os japoneses por intermédio de bilhetinhos. Mas, embora fizesse o possível para tranquilizá-los, estava preocupadíssimo com o combustível. Olhava a todo momento para o relógio e fazia contas.

Ditzel achava que o avião iria ser reabastecido em algum lugar e que isso seria apenas o início de uma via-sacra que terminaria em Cuba, ou lugar parecido. Mas tinha um mau pressentimento: sentia que algo poderia dar errado. Decidiu

escrever uma nota para sua mulher, Izabel, que felizmente não o acompanhava na viagem, dando conta de algumas pendências que precisavam ser resolvidas. Depois de resumir os pontos mais importantes, pôs o bilhete no bolso.

De sua poltrona, Ditzel não podia ver nem o piloto nem o sequestrador. Mas, de vez em quando, o sol projetava na porta do toalete a silhueta do homem apontando seu revólver, como se fosse um velho filme de terror em branco e preto.

Angelão e Pinho também perceberam que o comandante mudara de curso, aparentemente desistindo de pousar no Rio. Mas não tinham a menor ideia de para onde iam.

Obviamente, ninguém suspeitava de que a intenção do sequestrador era lançar o avião sobre o Palácio do Planalto. Caso contrário, teria sido impossível evitar um pânico total. Ou, até mesmo, um ataque à cabine de comando, que poderia resultar em mais mortes, inclusive a do piloto. Sem falar numa despressurização súbita, se um tiro arrebentasse uma das janelas.

Em Brasília, o Vasp 375 tornara-se um assunto de Estado. O ministro da Aeronáutica, brigadeiro Octávio Moreira Lima, o ministro-chefe do SNI, general Ivan de Souza Mendes, e o diretor-geral da Polícia Federal, delegado Romeu Tuma, foram informados do sequestro e do assassinato em pleno ar.

Ao sul da capital, a 37 mil pés de altura, o Mirage, depois de voar algum tempo ao lado do PP-SNT, agora fazia uma longa curva para se posicionar em sua esteira. Murilo viu quando o caça passou à sua esquerda, uns 100 metros abaixo. Depois o perdeu de vista.

Finalmente, o comandante viu surgir Brasília, o Plano Piloto meio encoberto. Não dava para enxergar o aeroporto. Muito menos a ponta do Eixo Monumental onde ficava o Palácio do Planalto, alvo do sequestrador, bloqueado por um providencial biombo de cúmulos.

Como o combustível se consumia muito lentamente, Murilo não precisava se preocupar de imediato com o pouso. Evitava aproximar-se da cidade, por causa das sinistras intenções do sequestrador. Quem sabe poderia convencê-lo de que, devido às condições meteorológicas, não era possível sobrevoar o palácio naquele momento. Poderiam reabastecer noutro lugar, para depois retornar a Brasília.

Sem que Brasília tivesse falado nada, Murilo disse ao microfone:

— Tá fechado. Positivo. — Virou-se para o sequestrador: — Tô falando pra Brasília me confirmar, né? Estão dizendo que está fechado. — E, de novo, para o microfone: — Ah, sim. Não tem condição de pousar em Brasília. Está fechado. Positivo. Sim, fechado. — E prosseguiu representando seu (cômico, não fosse trágico) teatrinho.

Enquanto diversas emissoras de rádio e televisão em todo o país interrompiam suas programações para informar sobre o sequestro, no Palácio do Planalto o presidente José Sarney fora avisado do incidente durante uma reunião com seu ministro das Comunicações, Antonio Carlos Magalhães. Mas não sabia, nem tinha como saber, que a intenção do sequestrador era despejar o Boeing sobre sua

cabeça.

Quase ao lado da sala do presidente, o ministro-chefe do Gabinete Civil, Ronaldo Costa Couto, afligia-se enormemente. Mesmo sem saber da ameaça que rondava o palácio, Costa Couto acabara de tomar conhecimento, através de parentes em Belo Horizonte, que seu irmão Francisco Assis era um dos passageiros do avião sequestrado.

No Aeroporto Internacional de Brasília o mínimo que se podia dizer era que reinava o caos. Viaturas da polícia corriam de lá para cá pelas pistas de taxiamento. Seis ambulâncias haviam sido postas de prontidão. Carros do Corpo de Bombeiros se posicionavam junto às cabeceiras da pista principal. O pátio fora ocupado por policiais. O terraço, por jornalistas.

Tudo fora preparado para uma eventual negociação com os sequestradores (ninguém achava que era apenas um), caso a aeronave se dirigisse para lá, como se podia deduzir das telas de radar do Cindacta. No pátio do aeroporto, policiais ensaiavam, às pressas, num 737-300 igual ao SNT, um assalto à aeronave, como se pudessem adquirir, em poucos minutos, um *know-how* que não lhes fora passado em anos de treinamento.

Logo os repórteres na sacada enxergaram, voando muito alto, o avião sequestrado. E o Mirage que o seguia.

Dentro do Boeing, Angelão se assustou quando viu o caça da FAB. Virou-se para Dias, no outro lado, e disse:

— A coisa é mais séria do que a gente imagina. Tem um avião pequeno nos seguindo. Acho que é da Força Aérea.

Angela preocupava-se com duas crianças que choravam e tentava resolver um prosaico problema do passageiro à sua direita, Manoel Raimundo.

— Minha filha — sondava ele —, se você não estivesse aqui comigo, eu iria fazer xixi no saco de vômito.

A comissária respondeu de primeira:

— Não seja por isso, eu olho para o outro lado — e passou-lhe um dos sacos.

Apesar da permissão, Manoel inibiu-se totalmente. Simplesmente, não logrou êxito na incômoda e desajeitada tentativa que fez.

Na fila da frente, Renato Resende, fora do campo de visão da aeromoça, aproveitou a sugestão e aliviou-se dentro de seu saco impermeável.

A empresária Corina Braga decidira gastar seu tempo escrevendo um diário de voo. “Por volta das 11h30 — rabiscou —, um homem baixo, moreno, vestindo jeans, deu vários tiros na porta da cabine do piloto e feriu dois tripulantes.”

Se muitos passageiros se preocupavam com as reservas de combustível, o piloto Renhe simplesmente não entendia como o avião continuava voando. E voando. E voando. Uma coisa que parecia não acabar mais.

A perna não parava de doer. E Renhe tentava administrar a dor, concentrando-se nela, truque que costumava dar certo. Às vezes olhava para fora, via nuvens passando e imaginava que deviam estar voando IFR (por instrumentos). Não tinha a menor ideia de onde podiam estar, embora soubesse que o sequestrador pretendia ir para Brasília — estava lá na frente quando ele o ordenara.

De vez em quando, Renhe arqueava o corpo para a esquerda e olhava em

direção à cabine de comando. O homem armado continuava lá, mas, curiosamente, sempre virado para o lado do comandante.

“Será que ele fez alguma coisa com o Sassá?” (Era assim que Renhe chamava Salvador Evangelista na intimidade.) “Por que será que ele nunca olha para o lado direito da cabine?”, indagava-se, preocupado.

Como jamais abdicava de sua religiosidade, Renhe pedia a Deus que lhe desse forças para não sentir raiva do homem do revólver. Para ter capacidade de perdoá-lo.

Angelão fazia contas. Estimava que o avião tivesse uma autonomia de duas horas, tempo que acabara de se esgotar. Ela notava que voavam muito alto e que não havia nenhum sinal de preparativos para pouso.

Houve um momento de expectativa, quando Nonato virou-se para os passageiros e, num inglês arrevesado, perguntou: “Tem algum estrangeiro aqui?” Mas logo ele viu Shiba e o tipo bronzeado, ambos no lado esquerdo da primeira fila. Resolveu, sabe-se lá por que razão, conversar com o da janela. Afastou-se da porta da cabine de comando, deu três passos até ele e, sempre falando em inglês, quis saber sua nacionalidade. O homem disse ser iraniano. O sequestrador aparentemente se satisfaz com a resposta, pois o deixou em paz. E não se interessou pelo japonês.

Nonato regressou ao *cockpit*, deu uma olhada para fora do avião e perguntou ao comandante:

— Cadê o Palácio do Planalto?

— Não sei. Tá fechado. Não dá para ver.

— Então vamos pousar em Brasília.

Naquele instante, Murilo procedia a um grande círculo, tendo Brasília como centro. Mas, aproximar-se da cidade, era tudo que não queria. O homem poderia ver o palácio e voltar a ter a ideia maluca de lançar o avião sobre ele.

— Mas, meu Deus, eu já não lhe disse — gemeu o comandante —, Brasília está fechado.

— Então vamos para Goiânia.

Murilo não tinha certeza se dava para chegar a Goiânia. De Brasília até lá eram 20 minutos de voo. Preferia Anápolis, na metade da distância.

— Não vai dar para chegar em Goiânia — explicou ao sequestrador.

— Então vamos para Anápolis.

O comandante suspirou aliviado. Inclinou as asas e tomou o rumo de Anápolis. Até que enfim haviam chegado a um acordo.

Capítulo 9

Corina Braga continuava lançando anotações em seu diário. Escreveu que o avião, depois de dar algumas voltas ao redor de Brasília, parecia ter tomado um novo rumo.

Kajo Pieper olhava pela janela, tentando descobrir para onde estavam indo. Conhecia a região. Durante muitos anos trabalhara como comprador de níquel em Goiás. Depois de alguns minutos de observação, concluiu, embora não muito convicto, que voavam para sudoeste, quem sabe para Anápolis ou Goiânia.

Cada minuto que passava parecia uma eternidade. Pieper podia ouvir, como se viesse de algum lugar muito longe, o débil e aflito murmúrio das preces dos passageiros.

Renate e Klaus Borgards não tinham a menor ideia de onde se encontravam. Muito menos faziam questão de saber. Queriam apenas que o avião pousasse. Percebiam que o piloto, depois de fazer diversas curvas, tomara nova direção. Não suspeitavam da tragédia que ocorrera no *cockpit* e se impressionavam com a quietude dos passageiros, todos em seus lugares, ninguém querendo bancar o herói. Às vezes, Klaus falava baixo com Renate, procurando ser otimista:

— Vai dar tudo certo, querida. Nós já vamos pousar — cochichava, sem dizer de sua maior preocupação: o combustível, que não havia como não estar no fim.

Mesmo sem saber dos projetos camicases do sequestrador, não eram poucos os passageiros que temiam o pior. Tudo levava a crer que o homem era um louco, não um ativista político de comportamento previsível. Um louco armado que tirava ao menor pretexto, como se podia ver pelos dois tripulantes feridos.

Por medo de se tornar a terceira vítima, ninguém ousava conversar, a não ser em sussurros. Alguns pensavam na educação dos filhos, tentavam se lembrar de contas que haviam deixado por pagar, de créditos a receber, de disposições de seus testamentos. O pessoal do BDMG se comunicava por bilhetes. Cada um queria saber do outro opiniões sobre o sequestrador e seus motivos.

O chefe de equipe Pinho acreditava que o avião voava para sudoeste, de Brasília para Anápolis ou Goiânia, trecho que o Vasp 375 percorrera naquela manhã, muito antes do incidente.

Curiosamente, Renhe, apesar de ser aviador — ou, talvez, exatamente por causa disso (pilotos de jatos estão habituados a se guiar, e a confiar, apenas nos instrumentos) —, continuava não fazendo a mínima ideia de onde estavam. E, cada vez mais, surpreendia-se pelo fato de o combustível não ter acabado. Olhava o relógio, incrédulo. E se resignava a esperar que as turbinas emudecessem. Ou será, perguntava-se, mais torcendo do que acreditando, que em Belo Horizonte puseram uma quantidade de combustível superior à normal?

Um pouco antes, Renhe registrara que o avião voava em círculos. E agora, pelas asas niveladas, via que seguia reto. De seu assento de corredor, só via nuvens. Tinha certeza de que Murilo iria fazer alguma coisa, que não iria simplesmente gastar todo o combustível e deixar o avião cair. Quem sabe ele iria tentar derrubar o sequestrador, através de algum tipo de manobra mais brusca. Renhe pensava também na morte, na possibilidade de a história acabar mal. “Puxa vida, terminar minha vida desta maneira estúpida, tanta coisa que não fiz,

e que poderia ter feito...” — perdeu-se em lamentos os mais diversos.

Ditzel, cada vez mais temeroso de que o combustível fosse acabar — e sentindo que o sequestrador não estava nem um pouco preocupado com isso —, fez um bilheteinho, que mostrou a Yoda e Komatsu. Solicitou-lhes que soltassem seus cintos. Era bem possível que tivessem de tomar alguma medida para neutralizar o homem.

Os dois japoneses concordaram, não demonstrando muita convicção. Logo depois, o avião entrou numa zona de turbulência e voltaram a se afivelar.

Mais atrás, o passageiro que, desde o início do sequestro, vinha narrando cada passo do voo, e que agora todos sabiam ser procedente de Porto Velho, dizia para quem quisesse ouvir que o combustível iria se esgotar em poucos instantes.

— Nós tínhamos tantas horas de autonomia, ao decolar. O tempo está acabando — o homem argumentava, teorizava e agourava. E os vizinhos morriam de medo.

Nessa altura dos acontecimentos, a notícia do sequestro do Vasp 375 já era do conhecimento de todo o Brasil. Sem saber exatamente onde o Boeing iria pousar, as emissoras de televisão optavam por transmitir de Brasília e apresentavam *flashes* ao vivo do aeroporto da capital.

No Rio de Janeiro, destino original do Boeing, parentes e amigos dos passageiros do 375 se acotovelavam, aflitos, junto ao balcão de atendimento da Vasp, à cata de informações.

Num apartamento em São Conrado, Zona Sul do Rio, Fernando, 14 anos, tinha diante de si um prato de comida, que ele mesmo preparara ao chegar do colégio. Enquanto almoçava, o jovem ligou a televisão. Soube assim que o avião de seu pai, comandante Fernando Murilo, fora sequestrado.

Noventa e trinta quilômetros a noroeste do local onde estava o garoto, no 375 volta e meia o japonês Shiba se via tentado a atacar o pistoleiro. Mas continuava temendo haver algum cúmplice entre os passageiros, principalmente o homem moreno ao seu lado, ao qual pouco antes o sequestrador fizera algumas perguntas em inglês, o que podia ser algum tipo de dissimulação. Disfarçadamente, Shiba olhou mais uma vez para o vizinho, estudando-lhe suspeitosamente as feições.

Houve um momento de expectativa, que logo se transformou em surpresa, quando o sequestrador se afastou um pouco do *cockpit* e disse a todos:

— Eu quero pedir desculpas a vocês, por tudo isso que está acontecendo.

O pedido desanuviou um pouco o clima de tensão. Ouviram-se alguns “Graças a Deus”.

Assis Costa Couto não via motivos para se sentir otimista. Pensava no quanto a sensação real de sequestro era diferente daquilo que se via nos filmes. Seus pensamentos foram interrompidos por seu vizinho de poltrona, Odair Assis, que lhe segredou:

— Eu vou partir pra cima desse sujeito. Não dá pra aceitar uma situação dessa.

— Calma, pelo amor de Deus — Assis Couto apelou ao outro Assis. Era só o que faltava, pensou, um novo tiroteio a bordo.

Do *cockpit* do PP-SNT, já era possível enxergar a pista de Anápolis.

— Tá vendo ali a pista? — Murilo perguntou ao sequestrador, fazendo um sinal com o polegar apontado para o lado de fora.

Na posição em que se encontrava, atrás do *jump seat*, Nonato tinha uma visão muito limitada. Não viu o aeroporto. Nem tentou ver. Limitou-se a ordenar, adiantando o revólver para a cabeça do comandante:

— Vamos para Goiânia.

Murilo precisou se conter para não externar seu desespero. A cada minuto que passava, a tragédia tornava-se uma perspectiva mais realista. Se continuasse a se sujeitar à vontade do louco, teria uma pane seca (falta de combustível). Se forçasse o pouso em Anápolis, talvez levasse um tiro. Deu uma olhada nos instrumentos e mentalizou alguns cálculos, não muito elaborados, diga-se. Sim. Ainda tinha combustível para ir a Goiânia. Mas era a última chance. Depois, seria o que Deus quisesse. Querendo dar conta de sua real situação a Brasília, virou-se para o pistoleiro e informou, mantendo o microfone aberto:

— Só estou com 2.800 libras. Minha autonomia é de 15 minutos.

— Ciente, Vasp 375 — limitou-se a dizer o homem do Cindacta, um sargento que vinha conversando com o PP-SNT desde o início do voo. Só que agora ele tinha às suas costas, literal e figuradamente, diversos oficiais, cujas patentes subiam até brigadeiro.

O caça Mirage continuava seguindo o Vasp, guardando uma pequena distância. Na hipótese de uma queda do 375, haveria testemunhas auditivas e visuais. E o local do desastre seria imediatamente plotado pela Força Aérea, o que otimizaria a chegada de equipes de socorro, embora provavelmente inúteis a essa altura.

Murilo sentia certo alívio pelo fato de que o sequestrador aparentemente desistira de jogar o avião sobre o Palácio do Planalto, hipótese que não voltara a mencionar e que ia se tornando impossível à medida que o Boeing se afastava de lá. Se conseguisse pousar em Goiânia, no solo as coisas seriam muito mais fáceis de se resolver.

Mas o combustível se esgotava.

— Tenho apenas 1.800 libras — agoniou-se Murilo, abrindo o som para Brasília.

No Cindacta, o suspense atingira o auge. Um Boeing 737-300 tinha capacidade para 50 mil libras de combustível. Com apenas 1.800 era como um automóvel com dois litros no tanque.

Na cauda, Pinho verificou as horas. Passavam alguns minutos das duas da tarde. Olhou para baixo. Pareciam estar se aproximando de uma região urbana.

Com efeito, Murilo dera início a uma aproximação alta para o Aeroporto Santa Genoveva, em Goiânia. Já abandonara o nível 370. Descia para o nível 100.

Sem que o sequestrador objetasse, informou ao Cindacta:

— O passageiro me autorizou a pousar em Goiânia.

Por medida de segurança, a Aeronáutica interditara os aeroportos de Brasília, Anápolis e Goiânia. Desviara todo o tráfego da região, onde agora só voavam o Vasp 375 e o Mirage que o seguia. Trocara as frequências de todas as aeronaves. O céu era todo de Murilo ou, melhor, do homem que apontava a arma para sua cabeça.

Com as manetes muito reduzidas (uma vez que voavam em forte ângulo de

descida), o consumo agora era desprezível. O Vasp 375 encontrava-se nos arredores de Goiânia, à nordeste da cidade, ainda muito alto e com combustível para alguns minutos, suficientes para, com um pouco de sorte, aterrarem sem novos incidentes.

Nesse momento, Raimundo Nonato encostou a arma na cabeça do comandante e disse:

— Vamos para São Paulo.

Só então Murilo teve certeza de que aquele moço jamais o deixaria pousar.

Capítulo 10

O comandante Murilo virou-se para o sequestrador e disse apenas:

— Eu não acredito. A gente talvez não consiga pousar nem aqui em Goiânia. O combustível vai acabar a qualquer momento.

— Eu não quero saber — o homem armado não se importou. — Vamos para São Paulo.

Murilo concluiu que o sujeito iria matá-lo com um tiro, tal como fizera com Vângelis. Percebeu que, para ele, não tinha a menor importância matar ou morrer. Se não tomasse uma atitude radical, e imediata, podia pôr de lado qualquer esperança de salvar seus passageiros.

Indagava-se sobre o melhor procedimento, quando as luzes das bombas de combustível começaram a piscar. Ora acendia uma, ora apagava outra, indicando que a pressão do combustível tornara-se insuficiente para manter as turbinas funcionando. Os quatro tanques do Vasp 375 estavam quase secos.

Murilo não pôde se dar ao luxo de refletir sobre os prós e contras da primeira ideia que lhe veio à mente: derrubar o sequestrador, quem sabe fazer com que sua cabeça batesse em algum lugar, pondo-o a nocaute. Pediu a Vângelis, estivesse onde estivesse, que intercedesse por ele, por sua tripulação e seus passageiros.

Precisava de toda a ajuda dos céus, da sorte e do amigo morto. Pois decidira virar o Boeing de cabeça para baixo, executar o que em aviação se chama de *tonneau*. Esperava tirar partido do efeito surpresa e pousar em Goiânia enquanto o sequestrador se achasse fora de combate.

Mesmo que os motores se apagassem durante a manobra, por falta de combustível, tinha condições de ir até a pista em voo planado, uma vez que se encontrava alto, a 10 mil pés.

Como não tinha como alertar os tripulantes e passageiros, Murilo acendeu e apagou repetidamente os avisos de apertar os cintos, para não pegar ninguém totalmente desprevenido, quem sabe de pé no corredor.

Embora *tonneau* fosse um procedimento usual num avião militar de treinamento ou de caça, ninguém jamais ousara executá-lo num Boeing 737, estando totalmente fora de suas especificações. Consistia em fazer um giro completo com a aeronave, em torno de seu próprio eixo.

Como o pistoleiro se mantinha de pé, portanto sem cinto de segurança, não tinha como não cair. E, quem sabe, perderia o revólver, oportunidade que Murilo aproveitaria para tentar pousar no Aeroporto Santa Genoveva, em Goiânia, cuja pista via à sua frente, um pouco à esquerda, na posição correspondente às 11 horas no mostrador de um relógio imaginário.

Murilo já executara incontáveis *tonneaus* em sua época de aviador militar (pilotando aviões de treinamento T21 e T6).

Não perdeu nem mais um segundo. Com a mão direita, fazendo uso do seletor automático de potência, aumentou a velocidade do Boeing. Levou o manche à frente, torcendo-o para a esquerda, fazendo o 737 inclinar-se sobre a asa desse lado. Ao mesmo tempo, chutou o pedal direito (do leme de direção), para segurar o nariz na linha do horizonte e não entrar em mergulho. O chão surgiu na

janela da esquerda. O céu apareceu na da direita, por trás do cadáver do copiloto.

Prosseguindo no giro do avião, Murilo empurrou o manche para manter o nariz alto (uma vez que, no momento em que virou de cabeça para baixo, a função do leme profundo se inverteira). A cidade de Goiânia surgira na parte superior do para-brisa. O giro foi mantido até que o Vasp voltou à posição inicial, aparentemente intacto.

Para desolação do comandante, o sequestrador continuava de pé, grudado na porta, a mão esquerda agarrada na cortina do *cockpit*, a direita empunhando o revólver, como um demônio indestrutível.

Murilo não parou para pensar, nem para destilar sua raiva. Viu que a velocidade caíra muito, por causa do *tonneau*, e que o motor esquerdo parara, por falta de combustível. Decidiu executar um parafuso.

Se o *tonneau* é uma manobra violenta, o parafuso é devastador. O avião perde a sustentação e cai de bico, girando as asas como um pião — daí o nome.

Para comandar seu parafuso, Murilo inclinou a asa esquerda e deu um coice no pedal do mesmo lado. O Boeing desequilibrou-se, totalmente descompensado. A asa esquerda entrou em estol (perdeu a sustentação — vale dizer: deixou de ser asa).

O 737 dobrou-se sobre seu lado esquerdo. Estremeceu, como que surpreso com a audácia do piloto. À semelhança de uma perdiz alvejada em pleno voo, o Vasp 375 mergulhou sobre a cidade de Goiânia, as asas em rodopio.

Tum, tum, tum, a cada giro Murilo temia que as asas se soltassem.

Na cabine de passageiros, em meio à gritaria que se seguiu, cada um teve um pensamento e uma reação. Mas todos tiveram certeza de que viviam seus últimos minutos.

O bancário Humberto Peçanha pensou na mulher, Ilma, e nos dois filhos, Humberto Júnior e Herbert.

Corina Braga não entendeu nada do que estava acontecendo. Não viu o avião virar de cabeça para baixo, nem rodopiar. Sentiu-se colada à poltrona.

Assis Costa Couto julgou que o avião ia se partir. Tentou levar a mão até o encosto da cadeira da frente, mas não conseguiu. Só lhe restou aceitar a triste realidade de que ia morrer.

Percebendo que sua vida terminava naquele instante, Klaus apertou a mão de Renate. Começou a rezar. Pensou nos três filhos, que iriam ficar sozinhos.

Na cauda, o piloto Gilberto Renhe só sentia o avião tremer, tremer, tremer. Trepidava tanto que caiu uma PSU (*Passenger Service Unity* — unidade com máscaras de oxigênio, luzes individuais e seletor de ar-condicionado que existe em cada fila de poltronas) sobre alguns passageiros à sua frente. Desabou um painel inteiro. “Bem, agora acabou.” Renhe mais uma vez se preparou para morrer, pesadelo que, para ele, vinha se tornando uma constante naquele dia.

Durante o *tonneau*, Takayoshi Shiba não sentiu muito medo. Imaginou que o piloto tinha total controle da aeronave e estava apenas querendo atemorizar o sequestrador. Mas veio o parafuso, diversas sirenes de alarme soaram simultaneamente no *cockpit*, o Boeing vibrou como uma betoneira e Shiba achou que a estrutura da aeronave se rachara ao meio. Pensou na família e preparou-se

para a morte. Com dificuldade — pois sua cabeça parecia pesar 50 quilos —, olhou para Komatsu, à sua direita. O outro também o olhava. Os dois japoneses não disseram uma só palavra, mas seus olhos trocaram comovidos adeuses.

Shiba pensou na hipótese de o sequestrador ter matado o piloto, assim como fizera com o da direita. O que deveria fazer?, indagou-se angustiado. Seu assento era o mais próximo do *cockpit*. Portanto, sua responsabilidade era maior do que a das outras pessoas. Sim. Se o piloto estivesse morto, ele, Shiba, deveria assumir os controles, embora não fizesse a menor ideia de como se pilotava um avião. Sem contar que, antes, teria de lutar com um homem armado. Shiba viu-se assaltado por um turbilhão de dúvidas enquanto mergulhavam.

Como o avião fizera o *tonneau* inclinando-se para o lado esquerdo, José Clóvis Ditzel, no direito, vira a asa apontando para o céu. Mas, certo de que o piloto executara a manobra de propósito, gritara para Yoda: “It’s intentional, don’t worry, it’s intentional.”**

Mas quando, no final do *tonneau*, a terra surgiu do seu lado e, logo depois, durante o parafuso, a fortíssima vibração tomou conta da aeronave, Ditzel concluiu que ia morrer. “É o fim”, pensou, “não há estrutura no mundo que suporte isso. Parece um britador de minério de ferro.” E ficou aguardando o avião se desintegrar ou entrar pelo solo adentro.

Ao lado de Angelão, Amauri Lage achou que o avião não ia aguentar a manobra e que o sequestrador iria dar tiros a esmo. Sentiu que chegara sua hora. Pensou na mulher, Maria Margarida, e nos filhos, Leonardo e Patrícia. A vida, que de repente lhe pareceu muito curta, passou-lhe inteiramente pela cabeça.

Manoel Raimundo sentiu o avião caindo. “Pronto, ele matou o comandante e o avião vai se espatifar no chão.” Virou-se para a janela, à esquerda. Olhou para cima e viu a terra. Olhou para baixo e viu o céu. Sabia que ia morrer. Mas não sabia se morria com o olho aberto ou fechado. Não queria ver a explosão. Temia que doesse na hora de morrer. Ao mesmo tempo em que fechava os olhos, para não sofrer, um instinto lhe dizia que, mantendo-os abertos, teria mais chances de sobreviver. Pensou na mulher, Líbia, e nos filhos, Régis e Tércia. Como acreditava em outra vida, imaginou como seria do outro lado. Logo iria saber.

Quando sentiu o avião despencando, Renato Resende lembrou-se do caça que os acompanhava. Imaginou que o sequestrador se apavorara, ao ver o jato da FAB, e matara o piloto. E que agora o Boeing estivesse à deriva, caindo. Pediu a Deus para que não caíssem em cima de ninguém. Pensou na família.

Foram os piores momentos da vida de Cláudio Diniz. Teve certeza de que o avião iria se espatifar no solo. Viu as profundezas da terra. Sentiu o solo chegando. A impressão era a de que iria doer muito. Cláudio conheceu, naquele instante, todos os medos. E gritou desesperadamente:

— Vai doer, eu não quero, eu não quero morrer. — Chegou a sentir a sensação física da dor. Lembrou-se de cada fase de sua vida. Desde o início. Desde a mais remota infância, em Corinto. Viu a cerimônia do seu casamento, o nascimento dos filhos. Lembrou-se de uns cheques pré-datados, que levava no bolso, pertencentes a uma firma que constituíra meses antes. — Meus cheques vão se queimar — gemeu. Lembrou-se de um velocípede, um lindo Velotrol, que

ganhara de presente quando era menino. Agarrou-se nos braços da poltrona, machucou os pulsos com a força que fez. Gritou. Gritou muito. Cláudio não queria morrer.

Alfredo Queiroz julgou que o combustível se esgotara e que tudo iria se acabar nos próximos segundos. Lamentou não haver corpo para ser enterrado. Sentiu uma enorme saudade das filhas, Laura, de quatro anos, e Lorena, de apenas um.

Quatro filas à frente, Angelão sentiu um forte aperto no pulso.

— Minha filha, é o fim, é o fim, é o fim — gemia Lage.

A comissária, que também não tinha dúvidas de que estavam caindo, crispou as mãos contra os braços da poltrona. Entregou sua alma ao Criador. Lage apertava-lhe mais e mais o pulso.

— É o fim, é o fim, é o fim — repetia-se agoniado.

Ela resignou-se com a morte, mas lamentou que não fosse sobrar nada, nem para catar com uma pazinha.

Aterrorizado, Kajo Pieper não sabia se o Boeing ficara sem combustível ou se o piloto fora atingido e se encontrava ferido ou morto. Certeza mesmo, Pieper só teve de que estavam caindo. Contraíu-se todo e esperou o impacto com o chão.

Só quando viu a terra sobre sua cabeça, Marialice Szpigel se deu conta de que o avião voava de cabeça para baixo. Teve a impressão de que as asas batiam, como as de um pássaro. O barulho das turbinas pareceu-lhe ensurdecedor. Pôs as mãos sobre a cabeça, inclinou-se para a frente, na posição de pouso de emergência. Mas preparou-se para morrer. Ao contrário da maioria, não gritou.

Assim que os avisos dos cintos de segurança piscaram, antes das manobras acrobáticas, o chefe de equipe Pinho levantara-se de sua poltrona, na última fila, e fora sentar-se num dos tamboretos retráteis junto à porta de saída traseira esquerda, onde já estava o comissário Valente.

Quando sentiu que o avião girava, aparentemente desgovernado, Pinho gritou para Valente:

— Segura, aperta o cinto. Aperta o cinto que vai acontecer alguma coisa. — E, tomando do microfone, disse aos passageiros, pelo PA (*passenger addresser*): — Favor se acalmem, favor se acalmem. Apertem os cintos. — Fê-lo mais por força de reflexo condicionado pelo treinamento, pois não tinha a menor dúvida de que o avião ia cair. Gemeu para o colega ao lado: — Valente, chegueu nossa hora.

Ao perceber o avião de cabeça para baixo, Renhe lembrou-se de uma manobra chamada *overhead*, que costumava executar em sua época de Aeronáutica. Consistia em virar o avião sobre o próprio dorso e mergulhar na direção de um alvo no solo, situado quase na vertical. “Quem sabe o Murilo — conjeturou —, numa tentativa desesperada, decidiu comandar um *overhead* para, simultaneamente, derrubar o cara e perder altura. Não. Provavelmente o sequestrador atirara em Murilo, que caíra sobre o manche. O avião vai entrar pelo solo adentro, voando a pleno.”

Nos comandos, Murilo tentava, desesperadamente, desfazer o parafuso, comprimindo o pedal da direita e procurando nivelar as asas. A tentativa se revelou infrutífera. O Boeing seguiu girando e mergulhando em direção ao solo.

O comandante começou a se apavorar. Tentou novamente. Nada. O avião teimava em girar em parafuso. Só na terceira tentativa é que o 737 nivelou suas asas e voltou a voar. Vendo que a velocidade era excessiva, Murilo trouxe o manche para a barriga e elevou o nariz.

A inércia fez com que cada um dos ocupantes do PP-SNT sentisse seu peso duplicado, talvez triplicado, o corpo comprimindo o assento, como se estivessem numa montanha-russa no instante em que o trenzinho volta a subir após um mergulho abrupto.

Dessa vez, Raimundo Nonato fora nocauteado. Caíra do lado de fora do *cockpit*, as costas viradas para o lado direito da aeronave.

Mesmo estando lá na cauda, Renhe foi um dos primeiros a vê-lo caído. Sentiu que tinha de agir imediatamente. Levantou-se e tentou correr para lá. Mas, como agora o avião subia em ângulo acentuado, era como se escalasse um morro. Só nesse instante Renhe percebeu que sua perna estava quebrada. Não sentia dor, mas percebia o *troc, troc, troc* do atrito de osso com osso. Cravando os dedos das mãos nas poltronas ao longo do corredor, teve medo de não chegar a tempo. Começou a gritar:

— Pega ele, pega ele, pega — continuava a ver o homem no chão, fácil de ser dominado. — Pega ele, pega ele...

Mas Nonato se recuperara. Pior, recuperara a arma, se é que a perdeu em algum momento. Ia apontá-la novamente para o piloto, talvez para disparar, quando percebeu que alguns passageiros haviam se levantado. Ergueu-se penosamente, deu um passo em direção a eles, esticando o braço com o revólver.

Os brados de ataque cessaram, como que por encanto. Mesmo porque, milagrosamente, o Boeing parecia estar voando normalmente.

Além de Renhe, um passageiro se levantara numa das filas da frente, para atacar o pistoleiro. Mas a enfermeira, sentada numa das primeiras filas, percebeu que o sequestrador iria matá-los, levantou-se também, bloqueou o corredor com o corpo e gritou:

— Não. Não. Ele vai matar vocês.

Por sorte (ou, quem sabe, por puro milagre) o Vasp 375 se encontrava na altitude de tráfego (1.500 pés) e apenas ligeiramente enviesado em relação à pista do Aeroporto Santa Genoveva. Como se fosse um motorista desfazendo o volante após uma curva, Murilo deixou apenas o nariz correr um pouco e a faixa de asfalto surgiu bem à sua frente.

** “É intencional, não se preocupe, é intencional.”

As pessoas que se encontravam na torre de controle, no pátio e na sacada do aeroporto — e que viram o Vasp mergulhar, na saída do parafuso — tiveram a nítida impressão de que o jato iria se espatifar contra o solo. Viram-no sumir numa depressão próxima à cabeceira da pista. Aguardaram angustiados a explosão. Mas, surpreendentemente, o Boeing ressurgiu das profundezas da baixada e se aproximou para pouso.

Como no decurso de um parafuso o nariz do avião gira ao redor da linha do horizonte — à maneira dos ponteiros de um relógio na horizontal —, o fato de o Vasp 375 ter terminado a manobra alinhado com a pista foi pura obra do acaso.

A bordo do Boeing, Murilo não tinha muito tempo para pensar em sorte ou azar. Era preciso tomar algumas providências, antes do pouso. Isso, é claro, se o sequestrador não se recuperasse e pusesse tudo a perder.

Como não tinha copiloto, precisou executar as tarefas previstas para os dois. Em primeiro lugar, foi necessário baixar o trem de pouso, procedimento que só podia ser feito em velocidade inferior a 270 nós. Deu uma olhada no indicador de velocidade: 260 nós. Ótimo. Murilo baixou o trem. Mas teve de elevar o nariz e aguardar que a velocidade caísse para 210 nós. Só então pôde acionar os flapes. Sempre atento à sua posição em relação à pista, e procurando não pensar no sequestrador, o comandante deu uma última checada no combustível.

Havia agora apenas 250 libras nos tanques. Uma turbina parara por falta de alimentação e Murilo temia que a outra também se apagasse.

Embora ele não tivesse como saber disso, a estrutura do Boeing não saíra intacta das manobras acrobáticas. Não fora projetada para suportar tamanho *buffet* (trepidação causada por pressão aerodinâmica). Parte do estabilizador se perdera e caíra num conjunto de casas populares de Goiânia, por sorte sem atingir ninguém.

Tendo regressado à sua poltrona, Gilberto Renhe, mesmo percebendo que o avião se aproximava para pouso, não imaginou que estivessem próximos a um aeroporto. Achou que Murilo estava aterrando num canto qualquer. Gritou para os que estavam próximos:

— Abaixa a cabeça, abraça, abraça — referindo-se à posição padrão para pouso forçado. E ficou aguardando a pancada.

Quando cruzou a cabeceira da pista, Murilo cortou a potência da turbina que lhe restava, elevou o nariz e arredondou — arredondamento é o estol que precede (e viabiliza) o pouso — a aeronave. Precisou usar de força física para mover os comandos, talvez por causa do peso do corpo de Vângelis pressionando o manche da direita, talvez por causa dos danos no estabilizador, na cauda.

Ao tocar na pista, os pneus emitiram aquele trinado típico de atrito de borracha com o asfalto, como que louvando a chegada em terra firme, primeiro os do trem principal, depois os da triquinha.

Fernando Murilo de Lima e Silva acabara de praticar uma façanha que iria entrar para os anais da aviação. Executara um *tonneau* com um Boeing, fato sem precedentes, emendara a manobra com um parafuso (também inédito) e completara a sequência pousando o avião. Fê-lo sem copiloto, sabendo que, a

qualquer momento, poderia levar um tiro e que talvez o motor abortasse sua tentativa por simples falta de combustível.

O comandante olhou para o companheiro morto e sentiu que viera dele a força que encontrara para pousar o Boeing em meio a tantas dificuldades.

Eram 14h15. Desde a decolagem em Belo Horizonte, o Vasp 375 estivera no ar durante três horas e 23 minutos.

Na cabine de passageiros, o pouso foi visto como um milagre dos céus.

O alemão Pieper mal podia acreditar em seus olhos, ao ver a pista passando velozmente pela janela. Renate Borgards, que se encolhera como um feto ao pensar que o avião iria espatifar-se contra o solo, mantinha os seus fechados, supondo-se morta.

Angelão beliscou-se para ter certeza de que estava viva. Mais atrás, em seus postos junto à porta traseira, Pinho e Valente olhavam assombrados para a pista. Não sabiam onde estavam, embora houvessem passado por ali de manhã.

Renhe ficou perplexo quando viu que o avião pousara numa pista. Chegou a pensar que estavam numa estrada. Mas, quando o Boeing rolou suavemente, viu que se tratava de um aeroporto. E não demorou a identificá-lo como sendo o Santa Genoveva, onde já pousara inúmeras vezes.

De todos os cantos da aeronave, ecoavam suspiros de alívio. A não ser pelo susto, os passageiros, amarrados pelos cintos, nada haviam sofrido.

Houve pequenas sequelas, é claro. Um cheiro forte e azedo de urina e fezes — que algumas bexigas e intestinos mais rebeldes não tinham conseguido reter nos momentos finais e decisivos do voo — agora agredia as narinas. Mas era um dano menor, muito menor, sabiam.

Mesmo se o sequestrador readquirisse o domínio da situação, no solo ele oferecia muito menos risco. Poderia matar, no máximo, uns dois ou três, antes de ser dominado.

O avião parara junto a uma das cabeceiras da pista.

Próximo a Angelão, Cláudio Diniz, afobado, quis abrir a porta de emergência. Ela se opôs:

— Não! Nós não vamos abrir nada. — Angela tinha medo de que, lá na frente, o sequestrador atirasse num dos pilotos (ela não tinha razões para supor que um deles estivesse morto).

Diniz rendeu-se ao argumento.

Renhe também percebeu que algumas pessoas namoravam a porta traseira, com nítida intenção de fugir por ali. Mas ficou se perguntando se seria uma boa alternativa.

Shiba não perdera um movimento sequer do homem armado. Viu que, durante as manobras acrobáticas, ele se desequilibrara por alguns minutos, tempo do qual o piloto se aproveitara para aterrar em algum lugar. Mas o sequestrador não perdera seu revólver. Agora, ainda meio grogue, sustentava-se nas ombreiras da porta e voltava a ameaçar, com a arma, o piloto e os passageiros, movendo o braço para a frente e para trás.

Recuperada do susto, Corina Braga notava que, pela primeira vez, havia medo nos olhos do sequestrador. Medo. Em vez da segurança que demonstrara quando o avião estava no ar, ele agora movia a arma nervosamente, como se esperasse

um ataque a qualquer momento. Não tinha mais a mesma postura arrogante.

Sendo professor de estatística, Manoel Raimundo concluíra que, dentro das leis das probabilidades, havia uma grande chance de escapar com vida. Embora armado, o indivíduo era um só contra mais de 100.

No *cockpit*, o comandante Murilo agradecia a Deus: “Pelo menos, meus passageiros estão salvos”, pensou. E voltou a olhar para o companheiro morto. Nesse instante, a turbina da direita também se apagou, por absoluta falta de combustível.

Capítulo 12

Com o avião atracado em terra firme, o terror que os passageiros haviam sentido durante o *tonneau* e o parafuso deu lugar a um sentimento de sofrida ansiedade. O homem lá na frente não dava sinais de haver entregado os pontos. Muitos se lembravam de cenas, que a televisão volta e meia mostrava, de sequestros em diversos lugares do mundo, nos quais o avião decolava, pousava, decolava, pousava, às vezes percorrendo diversos países antes do desfecho.

Alguns estavam otimistas. O ânimo de Klaus, por exemplo, mudou totalmente depois que o avião aterrou. Ele disse a Renate que tinha certeza de que tudo terminaria bem.

O sequestrador agora semicerrara a cortina que havia na entrada da cabine de comando, de tal maneira que, embora pudesse controlar tanto o piloto quanto os passageiros, estes últimos ficavam impossibilitados de ver o que se passava no *cockpit*.

Angelão continuava tendo de lidar com pessoas que queriam fugir pela janela de emergência.

— Gente — ela argumentava —, vocês não podem se esquecer que o comandante tem uma arma apontada para sua cabeça. Lá na frente tem muitos passageiros. Se a gente sair, o cara vai ficar com raiva. Nós vamos nos salvar, mas e o pessoal que está perto da cabine? E o comandante? Alguém vai acabar levando um tiro.

Aos poucos, ela conseguiu refrear os impulsos dos mais afobados. Mas quando julgou que estava tudo calmo, um homem lhe pediu que obtivesse uma faca na *galley*. “Que diabos ele pensa que vai fazer com uma faca?”, ela se irritou profundamente e recusou categoricamente o pedido.

Quinze minutos depois da aterragem, tiveram início negociações entre o sequestrador e a torre do aeroporto, conduzidas por intermédio do comandante. Aparentemente, Raimundo Nonato se conformara com o pouso e, pelo menos naquele instante, não consistia em ameaça para o piloto.

Murilo mantinha ligada a APU, unidade geradora auxiliar, pequena turbina localizada na cauda do avião, que podia funcionar durante algumas horas com resíduos de combustível. Assim, era possível usar o sistema de rádio, o que lhe permitia conversar com a torre.

O sequestrador pediu para pôr o som da torre no alto-falante da cabine de comando e passou a ouvir a conversa. Ordenou que o piloto mandasse reabastecer o avião, para que pudessem voar para Brasília.

Mesmo supondo que as autoridades jamais consentiriam no abastecimento da aeronave, Murilo concordou em transmitir o pedido. Mas, antes, queria que o corpo de Vângelis fosse removido do *cockpit*.

— Posso tirar ele, botar para trás? — pediu ao sequestrador.

— Não. Não pode.

— Mas ele está morto. Não vai te fazer nada.

— Não. Não pode. Vamos abastecer o avião. Vamos para Brasília.

A polícia ocupara toda a área onde o Boeing se encontrava, numa das

extremidades da pista.

No interior do avião, um dos passageiros se levantou e pediu ao sequestrador que permitisse que as mulheres, crianças e tripulantes feridos fossem libertados. O pedido foi prontamente rejeitado.

Entretanto, algum tempo depois, os passageiros sentados do lado esquerdo perceberam que uma escada estava sendo conduzida para junto da porta principal do Boeing. Raimundo Nonato autorizara que um trator a trouxesse, desde que o tratorista estivesse vestindo apenas um calção, para não surpreendê-lo com uma arma. Depois de muita insistência do comandante, Nonato decidira permitir o desembarque do morto e dos feridos. Mas não das mulheres e crianças.

Mais de meia hora já se passara, desde o pouso, quando o comandante disse pelo alto-falante:

— Atenção, solicito a presença de um médico na cabine de comando, para socorrer o copiloto, que está ferido.

Embora o médico sentado na oitava fila soubesse que diversos passageiros de Belo Horizonte o conheciam, não se manifestou.

Depois de aguardar alguns minutos, sem que ninguém se apresentasse, Murilo voltou a chamar pelo alto-falante.

— Atenção, solicito a presença do chefe de equipe e de um comissário à cabine, para remover o copiloto.

O chefe de equipe Pinho encontrava-se na *galley* traseira, procurando remédios de enjoo para dar a alguns passageiros que não haviam se recuperado das acrobacias. Não pôde ir imediatamente.

Mas Angelão chegou logo ao *cockpit*. E a primeira coisa que viu foi o corpo de Vângelis, debruçado sobre o manche, com sangue e uma pasta de gordura amarelada escorrendo da cabeça.

Ela olhou para o comandante. Percebeu que os olhos de Murilo estavam vermelhos; a cara, inchada. Mesmo assim acreditou, ou quis acreditar, que Vângelis estivesse vivo.

— Murilo, ele está ferido, né? Por isso você chamou o médico.

— Não, Angela, ele está morto. O passageiro — apontou com o queixo para o sequestrador — quer que você tire o corpo do avião.

Angelão procurou conter-se.

— Mas eu, Murilo? — questionou. — Eu não tenho força.

— Você tem que tentar, Angela. Tem que tentar.

O pistoleiro resolveu apressar as coisas. Pôs o revólver nas costas da aeromoça e disse:

— Está demorando muito.

Ela conseguiu deslocar o corpo da poltrona e o trouxe para o chão. Mas sentiu-se desfalecendo. Avisou ao sequestrador:

— Não tenho condições. Eu não tenho condições. — E esperou que ele a matasse. — Não tenho condições — repetiu. E desmaiou.

Pinho chegara à cabine de comando. Gemeu, horrorizado, ao deparar-se com o cadáver no chão. Fragmentos do cérebro esparramavam-se pelo manche e por sobre a poltrona da direita. O uniforme de Vângelis estava totalmente

ensanguentado.

Angela, que acordara do desmaio, saíra da cabine, vomitando, sem se dar ao trabalho de pedir autorização ao assassino. Antes de ela se afastar, Pinho gritou-lhe:

— Pede ao Valente para vir aqui me dar uma ajuda.

Lá de trás, Renhe viu a comissária sair chorando da cabine. Percebeu que algo terrível ocorrera lá na frente. Lembrou-se de que, antes, achara estranho o sequestrador jamais olhar para o lado do copiloto. “Esse cara atirou no Salvador”, deduziu, desesperando-se.

Seus temores foram interrompidos pela voz de Murilo no alto-falante, solicitando que os dois tripulantes feridos se apresentassem lá na frente.

Renhe — mancando muito por causa da perna quebrada — e o comissário Dias se levantaram e foram até o *cockpit*. Valente já estava lá, com Pinho. Embora a essa altura já tivesse quase certeza do pior, Renhe teve um grande choque quando viu o amigo morto.

Até aquele momento, com exceção do japonês Shiba, entre os passageiros ninguém sabia do assassinato. Por isso, houve grande comoção a bordo quando Pinho, Renhe e os dois comissários retiraram o morto da *galley*. Ao ver as roupas cobertas de sangue, e o buraco negro no lugar do olho, alguns passageiros das primeiras filas também vomitaram.

Embora o combinado fosse que só os feridos e o morto saíssem, Pinho pediu ao sequestrador para descer com o corpo.

— Pode. Bem rápido — ele disse. — Sem muita conversa — acrescentou.

O chefe de equipe destravou e abriu a porta.

Antes de ir embora, Renhe fez menção de dizer alguma coisa ao sequestrador. Mas este fez um gesto rápido com a arma. Ordenou:

— Sai, sai, sai.

Pinho já descera rapidamente as escadas e corraera para longe do Boeing, sem olhar para trás.

Renhe e Dias arrastaram o corpo para a pequena plataforma no alto da escada. Do lado de dentro, a porta foi fechada por Valente (que optou por permanecer no interior do Boeing, para não deixar Murilo e Angela sozinhos).

Os dois feridos desceram carregando o cadáver. Renhe, de costas, sentia o osso quebrado ranger. Segurava Vângelis pelas pernas. Dias, pelas axilas. Quando alcançou a pista, Renhe olhou para cima, à esquerda, e viu que o comandante, de sua janela, assistia ao desembarque. Murilo parecia desolado e chorava. O que não o impediu de fazer um sinal para os que desembarcavam, ordenando-lhes que fossem embora. Que se mandassem dali.

Eram cinco para as três da tarde. Dois maqueiros esperavam do lado de fora e levaram o corpo até uma ambulância estacionada a uns 200 metros do Boeing.

Uma equipe da TV Globo filmara toda a cena — que parecia ter-se processado em câmara lenta — e a transmitira ao vivo para todo o país.

Depois que o chefe de equipe Pinho e os tripulantes feridos (carregando o cadáver) saíram do Boeing, Raimundo Nonato mandou que a escada fosse retirada. Murilo transmitiu a exigência à torre e foi atendido.

A ambulância conduzindo os feridos e o morto partiu a toda para o Hospital Santa Genoveva, próximo dali.

Pinho permaneceu no aeroporto. Levaram-no para uma sala anexa à Torre de Controle, onde o interrogaram. A polícia queria informações detalhadas sobre o sequestrador. Além da descrição física, os agentes precisavam saber como ele estava vestido, seu posicionamento dentro da aeronave, quantas armas tinha, munição, calibre, tudo aquilo que fosse importante para o caso de uma invasão.

No interior do Boeing, os japoneses — que já duvidavam que o sequestrador pudesse convencer o piloto a decolar novamente — tiveram certeza de que as autoridades não o permitiriam quando Yoda viu soldados se esgueirando para debaixo do avião. “Eles vão furar os pneus, ou coisa parecida”, pensou Yoda.

O sequestrador, que também deve ter visto os militares, aproximou-se da primeira fila e perguntou a Ditzel:

— Você está vendo alguém? Algum soldado ou polícia?

— Sim, estou vendo alguns — Ditzel achou melhor falar a verdade, pois o homem poderia constatar-la por conta própria e, vendo-se traído, pôr em prática algum tipo de retaliação.

De vez em quando, o comandante informava aos demais refêns sobre as negociações, falando-lhes pelo PA e sempre se referindo ao homem armado como “nosso passageiro aqui na frente”.

Encorajada pelo clima de civilidade, no qual as coisas vinham se processando, uma senhora que se encontrava nos fundos levantou-se e pediu, em voz alta, ao sequestrador:

— Moço, pelo amor de Deus, arranja uma água para eu dar um remédio para o meu marido. Ele é cardíaco e está passando mal.

Raimundo Nonato disse alguma coisa ao comandante, que lhe passou uma garrafa d’água. O sequestrador fez então sinal para Costa Couto, chamando-o para pegá-la. Pôs a arma em riste, como que advertindo o passageiro para não ensaiar nenhum movimento em falso. Aproveitou o embalo e fez correr, de modo ríspido e agressivo, a mira do revólver pelas filas de poltronas.

Assis levantou-se, deu alguns passos até o pistoleiro e pegou a água. Quando se virou para trás, para ver onde estava a senhora, não viu quase ninguém. Assustada com a exibição aparatosa do revólver, a maioria das pessoas se escondera por trás das poltronas, fugindo da linha de tiro.

Como seria de se supor, muita gente não aguentava mais de vontade de ir ao banheiro. A alemã Renate Borgards, cuja situação era insustentável, foi a primeira a pedir. Tal como uma colegial comportada, levantou as mãos e fez a solicitação em inglês, completando com gestos as palavras. O sequestrador entendeu e autorizou-a a ir ao toalete traseiro.

Seguiram-se outros. Logo estabeleceu-se uma rotina. Quando um chegava, outro se levantava e pedia. Nonato autorizava, indicando os banheiros de trás com

a ponta do revólver.

Todos se impressionavam com a resistência física e psicológica do sequestrador, que se mantinha firme, de pé, arma em punho, ora virada para o *cockpit*, ora para trás, sem dar sinal de estar cansado. Em nenhum momento balbuciara uma praga ou palavrão. Não falara mais alto do que o estritamente necessário para fazer-se ouvir.

Murilo desligara o sistema de ar-condicionado para poupar o pouco combustível que lhe restava. Assim, podia manter em funcionamento por mais tempo a APU (sem a qual não poderia falar pelo rádio). Logo, o calor tornou-se insuportável.

Com o Boeing parado na pista de pouso, o Aeroporto Santa Genoveva encontrava-se interditado. Os voos que para lá se dirigiam foram desviados para Brasília e Anápolis. Mas, estando o SNT próximo a uma das cabeceiras, havia, na faixa de pista que sobrava, espaço suficiente para a aterragem de aviões menores. Às 15h, pousou um Bandeirante da FAB, lotado de agentes da Polícia Federal.

As negociações prosseguiram, sempre através de Murilo. O sequestrador exigia o reabastecimento do avião. Concordava em se render às autoridades, mas só o faria em Brasília. Não voltara a mencionar ao comandante a possibilidade de jogar o Boeing sobre o palácio.

As autoridades aeronáuticas haviam decidido que o avião em hipótese alguma seria liberado para decolar. O próprio presidente da República, José Sarney, fora ouvido a respeito e concordara: nenhuma negociação sobre esse ponto.

Nas imediações do Boeing, aos poucos, atiradores de elite iam se posicionando em locais estratégicos, antevendo a possibilidade de o sequestrador surgir junto a uma das janelas do *cockpit*, onde, com muita perícia e sorte, poderiam abatê-lo.

De dentro da aeronave, era possível ver os militares rastejando. Não davam a impressão de ser uma equipe treinada para aquele tipo de emergência. Os homens pareciam baratas tontas, deslocando-se para cá e para lá. A todo momento se agitavam, como se fossem iniciar um assalto.

A essa altura, os refêns tinham muito mais medo do pessoal de fora do que do sequestrador. Klaus Borgards, por exemplo, temia que os soldados tomassem algum tipo de atitude impensada, pondo em risco a vida de todos.

Nonato se inquietava com a movimentação dos soldados e exigiu que fossem afastados. Como não foi atendido, mandou o comandante avisar as autoridades que iria executar um dos refêns. A ameaça surtiu efeito: o movimento cessou imediatamente.

No *cockpit*, Murilo tentava dialogar com o sequestrador.

— Eu quero ir para Brasília — insistia Nonato.

— Veja bem, amigo — o comandante se esforçava para manter o autodomínio —, dificilmente vão abastecer este avião. Dificilmente. Porque não é norma deles abastecer o avião numa situação como esta.

— Então eu quero um caça.

Um caça. O cara agora queria um caça! Havia momentos em que Murilo tinha a impressão de que seu pesadelo jamais terminaria. Um caça...

— Olha — explicou, procurando ponderar cada palavra —, nós estamos

parados no meio da pista. O caça não vai pousar aqui nunca. Um avião de caça precisa de muita pista para pousar e decolar. Aqui, ele não pousa nunca.

Mas, como o moço insistia, o comandante decidiu submeter a exigência às autoridades.

— Ô, Goiânia, o passageiro aqui está querendo um caça.

Na torre, além do pessoal de serviço, e de agentes da Polícia Federal, estava o secretário de Segurança Pública de Goiás, Ronaldo Jaime, e o presidente da Vasp, Sidney Franco da Rocha, que acabara de chegar de São Paulo num Lear Jet que pousara na pista de taxiamento. Trouxera consigo, além do chefe dos pilotos da empresa, um outro comandante, aposentado, que parecia ter ligações com a polícia e que assumiu as funções de negociador.

Não podia haver pessoa mais inábil. Ao falar com Murilo, referia-se ao sequestrador — que ouvia a conversa através do alto-falante do *cockpit* — como boiola, baitola, não raro filho da puta. Entre outras imprudências, dizia:

— Esse filho da puta não vai sair daí com vida. Nós vamos matar esse baitola. Esse cara já aprontou demais. Já matou um, agora está fodido. — Suas palavras causavam grande constrangimento ao comandante e preocupavam seriamente os passageiros das primeiras filas, que ouviam tudo.

Depois de muita conversa, o sequestrador consentiu que, em vez de um caça, lhe fornecessem um Bandeirante. Mas, por volta das 16 horas, ao ver que o Bandeirante não aparecia, voltou a exigir que o Boeing fosse reabastecido e levantasse voo rumo a Brasília.

Desta vez, a torre respondeu com um “não” categórico.

— Impossível — disse o próprio presidente da Vasp. — O avião de vocês está danificado, sem estabilizador. Não dá para decolar.

Angelão, que se mudara para a terceira fila e ouvia a conversa, lembrou-se de um sequestro ocorrido pouco tempo antes, no Líbano, que durara 11 dias e no qual um militar americano fora executado pelos terroristas. E se perguntou quanto tempo aquele homem sozinho suportaria a pressão, antes de entregar-se ou, pior, antes de matar mais alguém.

As 16h30, chegou ao aeroporto o diretor-geral da Polícia Federal, delegado Romeu Tuma. Desembarcou de um Bandeirante e dirigiu-se imediatamente à torre de controle.

Tuma decidiu manter a oferta do Bandeirante. Mandou dizer ao sequestrador que, no avião menor, ele poderia voar para Brasília e acertar suas contas com o governo. O plano do delegado era o de neutralizar o pistoleiro na hora da troca de aviões, matando-o se necessário.

As horas se passaram lenta e penosamente. Embora ninguém mais achasse que o Vasp 375 voltaria a decolar, os reféns temiam as consequências de um tiroteio final. Nada indicava que o sequestrador tivesse alguma intenção de render-se.

Já era noite quando, finalmente, Raimundo Nonato concordou com a troca de aviões. Mas não sem algumas exigências: o Bandeirante seria pilotado por uma só pessoa; esse piloto teria de estar de calção, sem camisa e deveria estacionar a aeronave perto da cauda do Boeing.

Algum tempo depois, em meio à escuridão da pista, e iluminado apenas por

seus próprios faróis, um trator trouxe uma escada e a encostou na porta traseira.

Eram quinze para as sete da noite. Com a bateria no fim, o interior do Boeing encontrava-se quase no escuro, iluminado apenas pelas luzes de emergência. Murilo sabia que o desfecho do sequestro, fosse qual fosse, era iminente. E que sua vida correria grande risco assim que pusesse os pés fora do avião.

O Bandeirante se aproximou com as luzes de navegação piscando e os faróis acesos. Em seu interior, aparentemente, havia apenas um piloto, de calção e sem camisa, conforme exigira o sequestrador. Também por ordem de Nonato, a aeronave deu quatro voltas ao redor do Boeing. Parou a uma distância de uns 50 metros da escada.

No *cockpit* do 737, Nonato encostou o revólver na cabeça de Murilo, segurou-o pelo braço e disse:

— Eu vou pra esse Bandeirante com você. Quero levar também o comissário e a aeromoça. Quando a gente estiver dentro do Bandeirante, eu solto a moça. Você e o comissário vão comigo pra Brasília.

Na cabine de passageiros, os reféns viram o comandante sair do *cockpit*, seu cabelo grisalho brilhando no foco da luz de emergência. Murilo chamou:

— Angela, Angela.

— Estou aqui, Murilo — Angelão respondeu da fila 3.

— Ele quer que você desça com a gente, como refém. O Valente também terá de ir.

Quando Angela e Valente se aproximaram, Nonato, mantendo o revólver contra a cabeça de Murilo, posicionou-se de maneira a controlar simultaneamente os três tripulantes. Fez um gesto com a arma, dando início à procissão rumo à porta traseira.

Enquanto passavam, alguns passageiros procuravam se mostrar solidários:

— Vão com Deus, meus filhos. Estamos rezando por vocês. Que Deus proteja vocês. — Mas, apesar do dó que sentiam, seus rostos não escondiam a satisfação por ver o sequestrador ir embora.

Eram decorridas oito horas e três minutos desde a decolagem em Belo Horizonte.

Muitos passageiros supunham, não sem lógica, que assim que o grupo saísse haveria um tiroteio. Por isso, à medida que o sequestrador passava com o revólver, alguns se sentavam ou deitavam no chão, onde seria mais difícil serem atingidos por uma bala perdida. Amauri Lage envolveu sua cabeça com o assento removível da poltrona e encolheu-se aguardando a fuzilaria.

Quando chegaram à cauda, os comissários giraram a alavanca da maçaneta e abriram a porta do avião. Nonato perguntou ao comandante:

— Você não vai me trair, né?

— Não, não, vai dar tudo certo — garantiu Murilo. — Eu tenho certeza de que vai dar tudo certo.

Antes de se expor do lado de fora, Nonato exigiu que o comandante e os dois comissários se agrupassem mais e formassem um bloco coeso, um escudo ao seu redor.

O Bandeirante estacionado ao lado do Boeing era uma armadilha, cuidadosamente preparada pela polícia, para eliminar o sequestrador. Estava sem porta e sem escada. Em seu interior, na parte traseira, havia um plástico preto, espécie de cortina, com pequenos furos, por trás da qual um atirador empunhava

uma pistola .765. Para alçar-se na aeronave, Nonato teria de usar as duas mãos, momento em que ficaria extremamente vulnerável a um ataque.

Desde as primeiras negociações entre Murilo e a torre, Raimundo Nonato vinha aos poucos adquirindo confiança no comandante. Este o tratava respeitosa e, ao contrário do homem no rádio, que o insultava.

Por várias vezes, o comandante fora fiador, junto à polícia, da palavra de Raimundo. E aparentemente o perdoara por ter matado o outro piloto.

Nonato não estava acostumado a ser tratado com tanto respeito. Era apenas um tratorista, pouco mais que um peão, nômade solitário, acostumado a vagar de obra em obra, de alojamento em alojamento, trabalhador de empreitada, de vínculos temporários. A obra acabava e ele ia embora, em busca de outra, que também terminaria. Não tinha nenhum amigo que o socorresse naquela época aflitiva de desemprego. Murilo fora a única pessoa que o tratara com dignidade, em muito tempo.

Talvez por isso ou, quem sabe, devido ao cansaço, Nonato não tenha desconfiado de uma armadilha tão óbvia, um avião sem escada e sem porta, com uma cortina de plástico em seu interior.

O sequestrador e os três tripulantes desceram as escadas do Boeing e caminharam pela pista. Aproximaram-se do Bandeirante. Como Raimundo era muito baixo, o avião batia-lhe acima da cintura, quase no ombro.

O comandante formou com as mãos em concha um calço para Nonato subir no Bandeirante. Mas não tinha a menor intenção de ir atrás. Assim que o sequestrador se erguesse, Murilo tencionava se agachar, passar por baixo da aeronave e sair correndo pelo outro lado. Sabia que se tratava de uma arapuca.

Vendo-se livre da ameaça da arma do sequestrador, Angelão e Valente já haviam se afastado, devagarinho.

Quem sabe temendo um confronto cara a cara com o pistoleiro, o policial que se encontrava no interior do Bandeirante, por trás do plástico, puxou prematuramente o gatilho de sua pistola. Raimundo não se erguera o suficiente para ser atingido. A bala não o acertou e passou rente ao rosto do comandante.

Tuiiiiiiiiiiiii! Quando ouviu o tiro zunindo em seu ouvido Murilo se assustou, desarmou o calço e largou o sequestrador. Raimundo desabou no asfalto da pista. Levantou-se rapidamente, sem se preocupar com a pessoa que atirara de dentro do avião. Quis apenas vingar-se do homem que o traía. Apontou o .32 para o peito do comandante e atirou. Murilo deu um salto felino, mas não escapou totalmente do tiro. A bala varou sua perna esquerda, um pouco acima do joelho.

Como se os dois tiros tivessem sido um sinal acordado entre soldados e policiais civis, iniciou-se um pesado tiroteio. A saraivada de balas veio de todos os lados. O homem que estava dentro do Bandeirante surgiu à entrada da aeronave, atirando com a .765. Angelão teve certeza de que ia morrer. Mas ouviu a voz de Valente, que berrava:

— Corre, Angela. Corre em zigue-zague, corre atrás de mim. Corre.

O atirador do Bandeirante conseguiu acertar três tiros no sequestrador, nenhum deles mortal. Nonato continuava se preocupando apenas com o comandante. Disparou mais cinco tiros em sua direção. Mas não voltou a atingi-lo. Murilo corria, também em zigue-zague, em direção ao Boeing, sem notar que fora

alvejado e sem sentir nenhuma dor.

Subiu as escadas do 737 e, vendo que estava sozinho, fechou a porta de um só golpe.

Angelão e Valente haviam se refugiado num matagal ao lado da pista.

— Eu não te falei, em Brasília, que meus pesadelos sempre acontecem — Valente disse à colega. — Viu? Nós dois no meio de um tiroteio. Eu não te falei? Meus pesadelos sempre acontecem.

Capítulo 15

No interior do Boeing, houve alguns segundos de muda expectativa quando Murilo voltou. Os passageiros olharam para trás, procurando ver se o sequestrador viera com ele. Finalmente, tiveram certeza de que o piloto estava sozinho. Ao ver encerrado o ato, os reféns prorromperam em palmas as mais entusiásticas.

Como se não escutasse os aplausos, Murilo atravessou toda a extensão do corredor em direção à cabine.

— Ele teve o que mereceu — dizia, querendo convencer a si próprio de que o pistoleiro tivera um fim justo.

Quando o piloto desapareceu no *cockpit*, os aplausos foram cessando aos poucos, como num teatro. Uma senhora se levantou e convocou todos a rezar.

A maioria aceitou o convite. Sob clima de grande emoção, rezaram um pai-nosso e uma ave-maria.

Católicos praticantes, Renate e Klaus Borgards, comovidos, rezaram baixinho, em alemão.

Na cabine de comando, Murilo ligou o rádio e comunicou:

— Torre Goiânia, eu já estou fora de perigo. Ele (o sequestrador) está sozinho na pista. Acho que foi atingido. Os dois comissários que desceram comigo conseguiram fugir.

Enquanto falava, Murilo sentiu um líquido morno escorrendo por sua perna. Apoiou o pé no painel, levantou a calça e viu muito sangue.

— Olha — disse para a torre —, eu também estou ferido.

Do lado de fora, a meio caminho entre o Bandeirante e o Boeing, Nonato encontrava-se deitado de bruços no asfalto da pista. Um dos projéteis .765 perfurara seu intestino grosso. Outros dois haviam penetrado em seu abdome e se alojado nas nádegas. A calça jeans branca estava ensanguentada. Um soldado encostava a ponta de um fuzil em sua nuca e dizia:

— Não se mexa, senão eu atiro.

Depois de se certificar de que não havia mais nenhum perigo, Murilo voltou a abrir a porta traseira do Boeing. Valente e Angelão puderam retornar, seguidos de diversos agentes da Polícia Federal. O interior da aeronave era agora palco de grande comemoração. Exultantes, abraçando-se e beijando-se uns aos outros, e dando tapinhas nas costas do piloto, os passageiros mal acreditavam que, depois de tanta agonia e sofrimento, iriam desembarcar sãos e salvos.

O comandante Murilo foi levado para o Hospital Santa Genoveva, onde o comissário Ronaldo Dias e o tripulante extra Gilberto Renhe se recuperavam dos ferimentos.

Depois de submetido a minuciosa revista, Nonato foi encaminhado ao mesmo hospital. Além da caixa de munição, a polícia encontrou em sua mochila, em meio a um monte de quinquilharias, 800 cruzados em dinheiro e três bilhetes usados da Ponte Aérea Rio-Belo Horizonte.

Um boletim médico, divulgado às 20h30, revelou que Raimundo recebera três tiros no flanco direito, à altura dos rins. Sua pressão arterial e outros sinais vitais eram normais. O dono do hospital, doutor Ludovico de Almeida, que o assistia,

disse que o paciente não corria risco de vida.

Três horas mais tarde, os médicos permitiram que a imprensa registrasse as primeiras fotos do sequestrador, no momento em que saía do centro cirúrgico, onde fora operado. Ainda sob o efeito de anestésicos, Nonato foi algemado ao leito da UTI. Do lado de fora da unidade, agentes da Polícia Federal se mantinham em vigília.

Capítulo 16

Na manhã de sexta-feira, o hospital divulgou novo boletim sobre o estado de saúde de Raimundo Nonato. Os médicos informaram que, não fossem os tranquilizantes com os quais fora medicado, ele já poderia andar. Nonato foi transferido da UTI para um apartamento. Sempre algemado ao leito, era vigiado o tempo todo pela polícia.

No Hotel Umarama, onde haviam passado a noite, os passageiros do VP-375 tomaram o café da manhã cercados por repórteres e por cinegrafistas da televisão. Foram unânimes em declarar que deviam suas vidas à perícia e ao sangue-frio do comandante.

Os três japoneses, Shiba, Komatsu e Yoda, viajaram para o Rio de Janeiro num jatinho fretado por suas empresas. Quatro dos passageiros, ainda muito traumatizados para voltar a voar, alugaram um táxi na porta do hotel e seguiram por estrada para suas casas em Belo Horizonte.

Os tripulantes Murilo, Renhe e Dias receberam alta do hospital naquela manhã. O caso mais grave era o de Renhe, que, com fratura no perônio, saiu numa cadeira de rodas. Como não podia deixar de ser, Murilo foi atropelado por um batalhão de repórteres.

No início da tarde, o copiloto Salvador Evangelista foi enterrado em Curitiba.

Ao acordar dos sedativos, Raimundo Nonato quis saber onde estava. Admitiu que havia feito uma loucura e começou a chorar. Disse aos médicos e policiais que sequestrara o avião em protesto contra o presidente José Sarney, seu conterrâneo, que não prendia os corruptos nem acabava com a inflação.

No sábado, numa entrevista ao telejornal *Hoje*, da TV Globo, o doutor Ludovico disse, entre outras coisas, que o estado de saúde do sequestrador continuava evoluindo bem e que logo ele poderia ser interrogado pela polícia.

Com efeito, no domingo, um delegado e um escrivão da Polícia Federal puderam tomar o primeiro depoimento do paciente.

Foi a última coisa que Raimundo Nonato fez em vida.

Quando tudo indicava que seria transferido para uma prisão, para aguardar julgamento, Nonato morreu em seu leito de hospital. Sua morte foi tão misteriosa e inesperada que os médicos do Santa Genoveva, e os legistas de Goiânia, recusaram-se a fornecer um atestado de óbito.

Foi preciso que a Polícia Federal convocasse, às pressas, em Campinas, o legista da Unicamp, professor Fortunato Badan Palhares. Que, para tranquilidade geral (murmurava-se nos corredores do hospital que Nonato fora assassinado pela própria polícia com uma injeção letal), silenciou os desconfiados ao atestar que o sequestrador do Vasp 375, e assassino de seu copiloto, morreria de um quadro infeccioso por ser portador de anemia falciforme, uma doença congênita.

Como Badan Palhares era profissional dos mais conceituados — sendo inclusive o acadêmico que, anos antes, identificara uma ossada como sendo a do carrasco nazista, e também médico, Josef Mengele (laudo, diga-se de passagem, não aceito pelo governo de Israel) —, o assunto foi esquecido.

Quando, muitos anos depois, Badan Palhares se envolveu com diversas

autópsias controversas (inclusive a do empresário P. C. Farias, em Alagoas), ninguém se lembrou do longínquo caso de Goiânia para pôr em dúvida a legitimidade do laudo cadavérico de Raimundo Nonato Alves da Conceição.

Algumas semanas após o sequestro do Vasp 375, o comandante Murilo foi condecorado com a medalha do Mérito Aeronáutico. Como é de praxe na cerimônia, uma esquadrilha de caças da FAB evoluiu em sua homenagem e nas outras pessoas agraciadas na ocasião, inclusive a mãe do copiloto Salvador Evangelista, que recebeu a comenda em nome do filho assassinado.

Murilo permaneceu dois meses em casa, convalescendo do tiro desfechado por Nonato. Fez fisioterapia para recuperar os movimentos da perna afetada. Depois, teve de fazer novo exame físico e psicotécnico — como exigem as normas aeronáuticas, sempre que ocorre um acidente.

Aprovado nos exames, passou por um período de treinamento em simuladores, antes de voltar a voar. Finalmente escalaram-no, não por coincidência, para um voo 374/375. Aliás, seus três primeiros voos, depois do regresso, foram na rota Rio-Porto Velho-Rio, sentado na poltrona de copiloto e tendo um instrutor à esquerda. Nada houve de sadismo nessa escalação para o 375: era uma maneira de testar sua recuperação psicológica.

Após um mês com instrutor, liberaram-no para comando. E o primeiro voo voltou a ser na rota de Porto Velho. Nos dois anos seguintes, continuou comandando 737-300.

A Vasp foi então privatizada. O novo dono, Wagner Canhedo, empresário do setor de transportes urbanos em Brasília, resolveu imprimir novo ritmo à empresa. Requereu e obteve concessões de linhas internacionais e arrendou aeronaves DC-10. Murilo foi um dos primeiros pilotos a ser designado para o novo equipamento.

Depois de um período de treinamento, em Houston, e diversas sessões em simulador, em Los Angeles, Murilo passou a pilotar DC-10, já como instrutor. Até 1993. Nesse ano, Canhedo trocou os DC-10 por MD-11 e descartou-se dos pilotos com a mesma sem-cerimônia com que se desfez do equipamento.

O herói do voo 375 foi mandado para o olho da rua, ou enxotado da Vasp, como ele mesmo se refere ao episódio. E teve antecipado o final de sua carreira em, no mínimo, 15 anos. Como se não bastasse, ficou seis meses sem receber um tostão, até que sua aposentadoria fosse regularizada.

Durante muito tempo, o tripulante extra do 375, piloto Gilberto Renhe, cobrou-se a respeito do episódio. Dúvidas do tipo: será que não poderia ter salvado a vida do amigo, copiloto Salvador Evangelista? Será que não poderia ter se atracado com o sequestrador?

Renhe atravessou um período de estresse, que ele mesmo classifica como brabíssimo, e que durou 18 meses. Nos quais ficou afastado de voo. Quando retornou à ativa, completou sua instrução para comando. Do 737, passou diretamente para o MD-11 e tornou-se um comandante internacional. Permaneceu na Vasp até 1999, quando foi demitido da empresa. Hoje comanda MD-11 na China Airlines, de Taiwan.

Embora não sinta ódio de Raimundo Nonato, Renhe lembra-se de que, depois do sequestro, sentiu-se muito confortável ao saber que ele morreria no hospital.

Renhe e Samira têm agora duas filhas. Embora ele passe a maior parte do tempo em Taiwan, a família continua morando em Lagoa Santa.

Em São Paulo, onde morava na época do sequestro, o chefe de equipe do 375, José Ribamar Abreu Pinho, ficou um ano sob acompanhamento médico, recuperando-se do choque emocional. Ao regressar, foi promovido para o Airbus. Voou até março de 1993, quando se aposentou. Atualmente mora em Brasília.

A comissária Angela Maria Rivetti Barros Barroso (Angelão) voltou rapidamente aos voos. Mais tarde, foi promovida a chefe de equipe e passou para rotas internacionais, voando em MD-11. Profissional apaixonada por seu trabalho, permaneceu na Vasp até 1999, quando foi despedida. Hoje mora em São Paulo.

Dos dois outros comissários do voo 375, apenas Dias continuou voando. Valente abandonou a profissão.

Entre os passageiros e tripulantes do VP-375, ficou uma grande dúvida a respeito do caça Mirage que a FAB enviou para interceptar o Boeing. Na época do sequestro, alguns jornais informaram que a missão do Mirage era derrubar o 737, caso este voasse na direção do Palácio do Planalto ou de algum outro prédio público de Brasília.

As pesquisas para elaboração deste relato revelaram que jamais houve essa possibilidade (de o Boeing ser abatido). O então ministro-chefe do Gabinete Civil da Presidência da República, Ronaldo Costa Couto — cujo irmão, Francisco de Assis Costa Couto, encontrava-se a bordo do 737 sequestrado —, esclareceu que em momento algum o palácio soube da intenção camicase do sequestrador. Tanto que, enquanto o Vasp 375 orbitava ao redor de Brasília, o presidente José Sarney permaneceu em seu gabinete.

Analisando-se de maneira desapaixonada o voo 375, vê-se que a discussão (sobre uma possível ordem dada ao piloto do Mirage para que abatesse o Boeing no caso do ataque suicida) não faz muito sentido. Simplesmente porque, por razões óbvias, nem o comandante Murilo nem nenhum outro piloto se jogaria contra um prédio, mesmo tendo um revólver apontado para a cabeça. O máximo que um aviador faria, nesse tipo de situação, seria tentar desequilibrar o sequestrador, através de uma manobra brusca ou acrobática (como foi o caso de Murilo), ou então atracar-se com ele, para tentar dominá-lo.

As horas passadas a bordo do Vasp 375 marcaram para sempre a vida dos passageiros. Marialice Szpigel, por exemplo, divide sua vida em duas partes: antes e depois do sequestro. Tornou-se outra pessoa. Reavaliou sua vida. Seu casamento.

Curiosamente, Marialice perdeu naquela tarde o medo que sempre tivera de voar. Tendo experimentado o *tonneau* e o parafuso, hoje acha até graça quando um avião entra numa reles turbulência.

Todos os passageiros do 375 entrevistados para este trabalho nutrem pelo comandante Fernando Murilo um grande respeito e admiração. Mais do que isso: creditam-lhe suas vidas. O alemão Karl-Josef Pieper, em minucioso relato escrito que fez do episódio, descrevendo-o minuto a minuto, disse que a capacidade de pilotar de Murilo, seu jeito de negociar (com o sequestrador e com as autoridades), sua calma e consciência evitaram uma tragédia.

Renate e Klaus Borgards, também alemães, que amam o Brasil e os brasileiros, e que já visitaram este país inúmeras vezes, fazem questão de dizer que serão eternamente gratos ao comandante.

Vários depoimentos colhidos para este relato foram tomados durante uma chopada, comemorativa do décimo aniversário do sequestro, que reuniu, em Belo Horizonte, diversos passageiros do voo 375.

No Japão e na Alemanha, os passageiros do VP-375 também se reúnem quase todos os anos no dia 29 de setembro, data que consideram tão importante como a de seus aniversários, pois julgam ter ganhado uma vida extra no episódio. O comandante Murilo já participou de alguns desses encontros na Alemanha, como convidado de honra. Em Tóquio, Shiba, Komatsu e Yoda se encontram a cada ano para celebrar a data com um comovido *banzai*.

Em relação a Raimundo Nonato Alves da Conceição, as opiniões dos passageiros divergem. Alguns julgam que o sequestrador do Boeing não merecia outra coisa senão morrer. Outros, como o japonês Shiba e Francisco Costa Couto, acham que Nonato era uma pessoa com sérios distúrbios mentais.

Depois do sequestro, ao saber que Nonato planejava jogar o avião sobre o palácio presidencial, para protestar contra os males que os planos econômicos do governo causavam aos brasileiros, principalmente aos pobres, Shiba não conseguiu evitar ter pena dele. Sentimento que nutre até hoje.

O sequestro do Vasp 375 mudou totalmente a maneira de ser e de pensar de Takayoshi Shiba. Lembra-se de que, quando a polícia entrou no Boeing, após o tiroteio, todos os passageiros, com exceção dos japoneses, rezavam. Shiba se impressionou com o clima de emoção que envolvia a prece e sentiu vergonha de ser ateu.

Ao regressar ao Japão, disse isso a um padre católico. E se converteu ao cristianismo. Hoje é batista. Após o incidente, afirma Shiba, nunca mais deixou de agir de acordo com sua nova fé. Ficou sabendo como é fácil acabar com uma vida humana e não quer ter nada do que se arrepende quando a morte chegar.

Embora o feito do comandante Fernando Murilo não seja muito conhecido do grande público, ele costuma ser lembrado com admiração por pilotos de todo o Brasil.

Na época do sequestro, técnicos da Boeing examinaram os registros do FDR (gravador dos parâmetros de voo) do PP-SNT e se surpreenderam com as manobras executadas pelo comandante do Vasp 375. Teoricamente, a aeronave não poderia tê-las suportado.

Aposentado muito a contragosto, Murilo mora com a família em Petrópolis, na região serrana do Estado do Rio de Janeiro. Seu *hobby* é cozinhar. Costuma

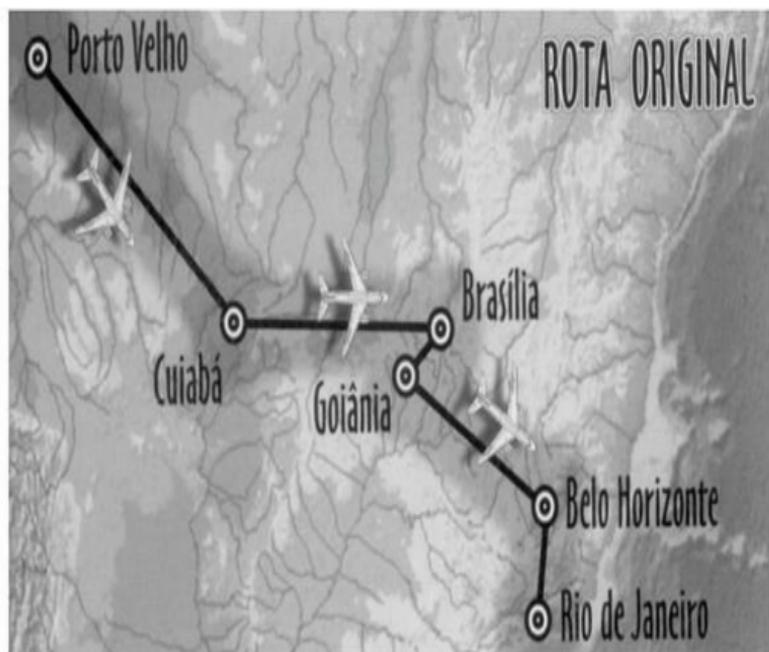
também praticar *jogging* todas as manhãs, quem sabe para estar em forma caso volte a ser chamado para um emprego de aviador, sonho que ainda acalenta e que fica mais difícil a cada dia que passa.

Se alguém interromper sua corrida matinal para uma conversa, logo irá perceber que o anjo protetor do Vasp 375 — a despeito da frustração por estar em terra, e da injustiça de que foi vítima — é um homem em paz consigo mesmo.

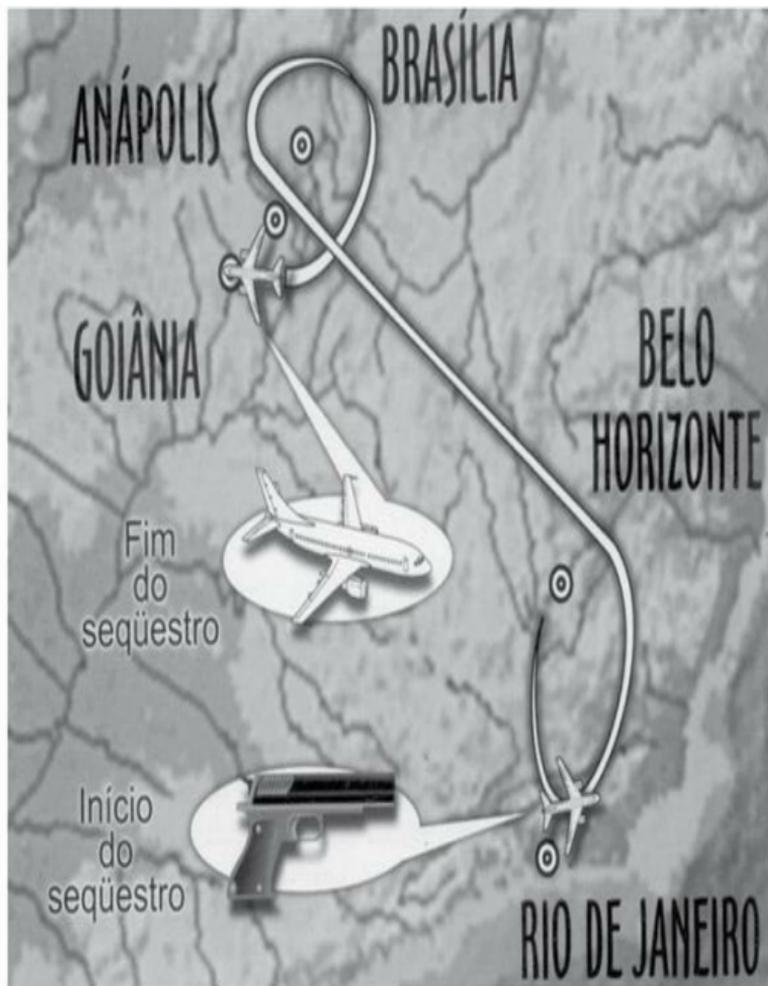
E se o céu ainda lhe faz falta, muito mais falta ele faz lá em cima, em meio às nuvens, no comando de um jato de passageiros. Como os 97 cujas vidas o velho Cafajeste, piloto de linhas aéreas por alma e vocação, salvou numa quinta-feira de primavera.



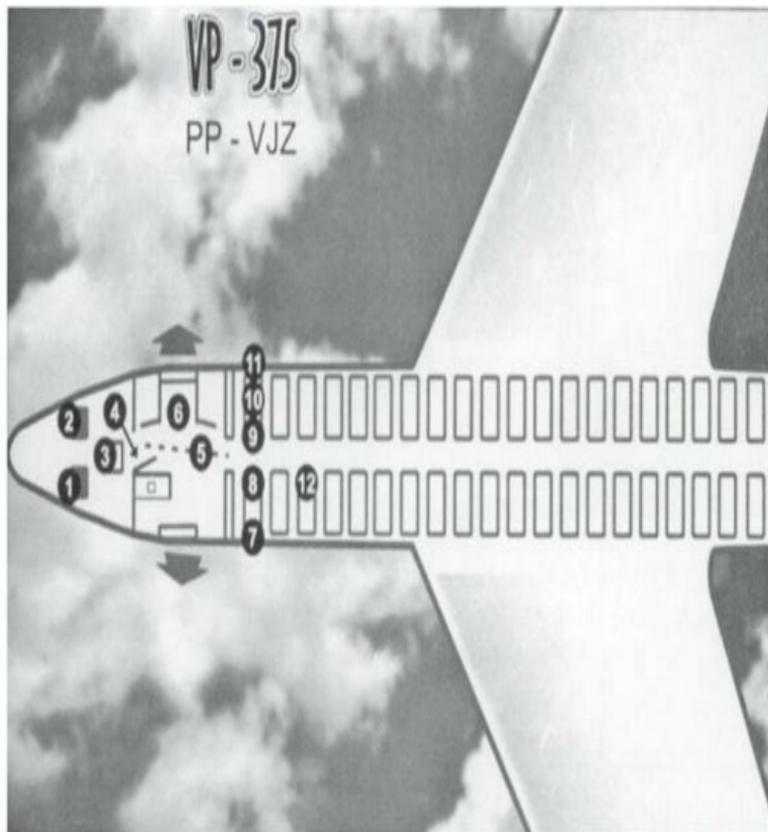
O comandante Murilo viveu horas de tensão e medo no ar. Sua perícia e controle emocional salvaram a vida de 97 passageiros.
(Acervo pessoal de Fernando Murilo de Lima e Silva)



O voo 375 se originava em Porto Velho. Na última etapa da viagem, cumpria a ponte aérea Belo Horizonte/Rio.



O seqüestro começou minutos antes de o avião pousar no Rio de Janeiro. Armado, Raimundo Nonato mandou o piloto seguir para Brasília. O avião deu várias voltas ao redor da capital federal e acabou pousando no Aeroporto Santa Genoveva, em Goiânia.



O passo a passo do terror

1. Comandante Murilo.
2. Copiloto Vângelis.
3. *Jump seat*. piloto Renhe.
4. Local onde ficou Raimundo Nonato.
5. Trajeto percorrido pelo sequestrador.
6. *Galley* dianteira. Local de onde Nonato atirou no comissário Ronaldo Dias.
7. Poltrona do passageiro iraniano.
8. Poltrona de Takayoshi Shiba, único ponto de onde se podia ver o copiloto morto.
9. Poltrona de Komatsu.
10. Poltrona onde ficou o passageiro Ditzel, pouco antes do sequestro.

11. Poltrona de Yoda.
12. Poltrona do sequestrador Nonato.



A reconstituição de um momento dramático. A ilustração acima mostra a posição do sequestrador no momento em que ele mata o copiloto. Apesar do choque, Murilo conseguiu avisar ao Cindacta, em Brasília. A notícia caiu como uma bomba.



A ilustração retrata a visão que Takayoshi Shiba tinha de sua cadeira. Foi o único passageiro que testemunhou o que se passou na cabine de comando.



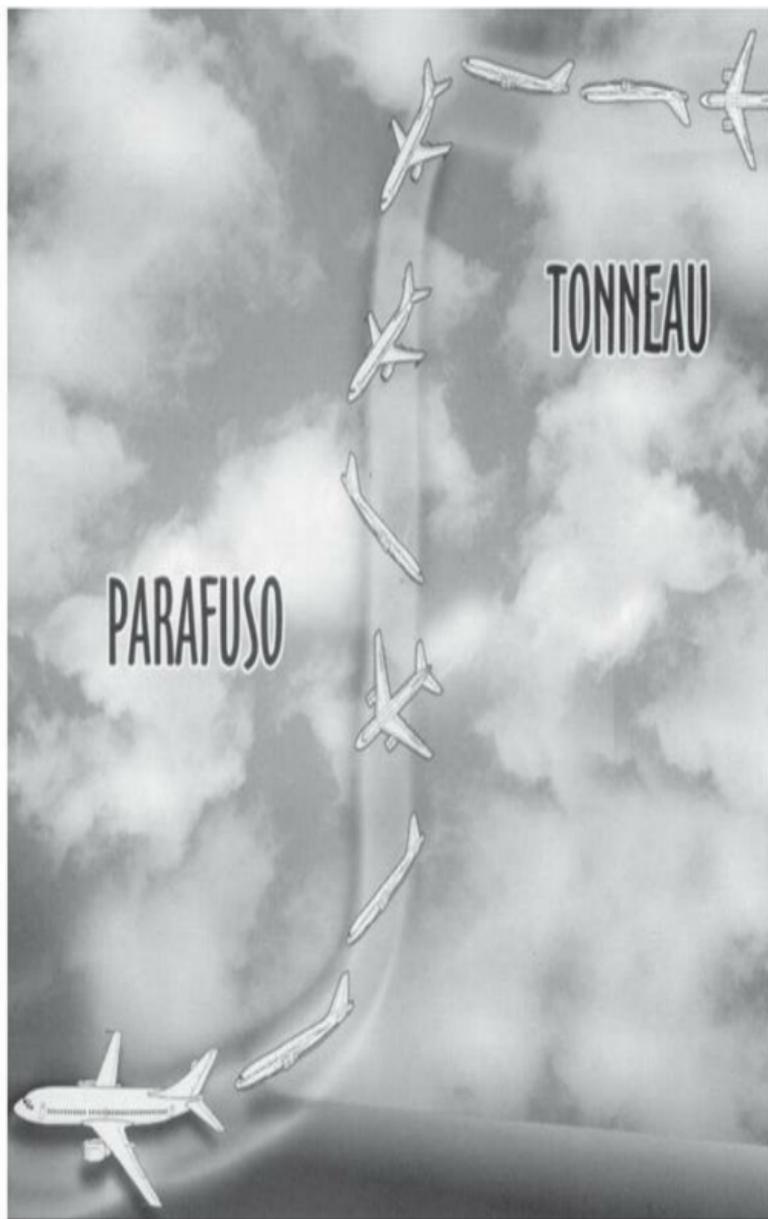
O passageiro José Clovis Ditzel, que naquele dia acompanhava um grupo de alemães para o Rio de Janeiro.
(Acervo pessoal de José Ditzel)



A comissária Angelão voltou rapidamente ao trabalho depois do sequestro. Em seguida, foi promovida a chefe de equipe.
(Acervo pessoal de Angela Barroso)



Num ato de desespero, Murilo fez o impossível. Sem combustível, tentou neutralizar o sequestrador por meio de duas manobras típicas de aviões de caça — teoricamente jatos de passageiros não são projetados para este fim.



PARAFUSO

TONNEAU

No *tonneau*, o avião gira em torno de seu próprio eixo, mantendo uma trajetória horizontal. Já no *parafuso*, o piloto provoca a perda de sustentação para depois mergulhar a aeronave numa espiral descendente.



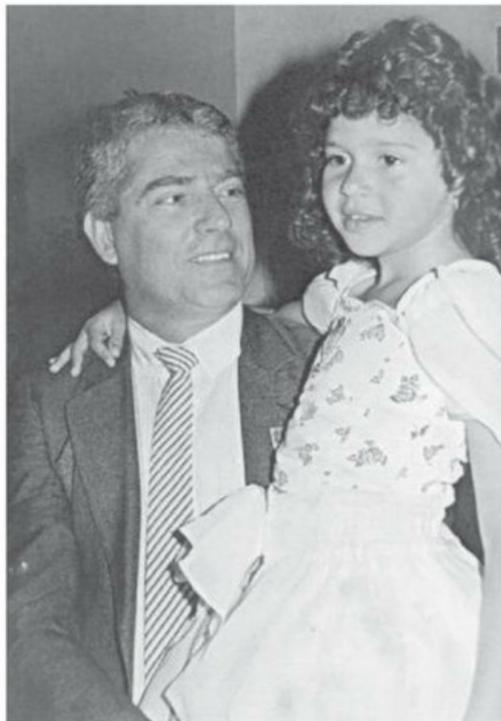
Parado próximo à cabeceira da pista, o Boeing foi cercado por soldados do Exército. A imagem encontra-se serrilhada porque foi captada a partir de uma câmera de TV que registrava os primeiros minutos da ação policial.
(Arquivo/Agência *O Globo*)



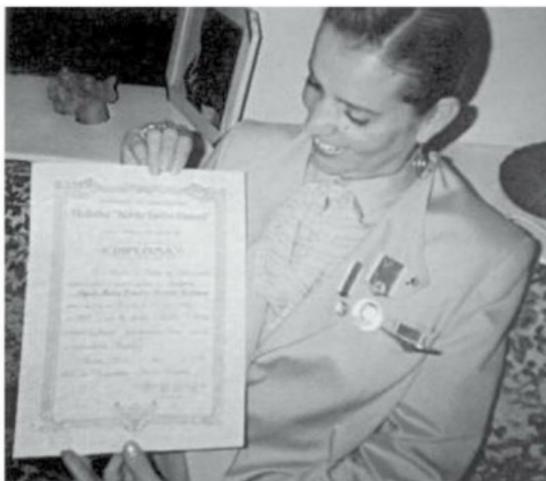
O corpo do copiloto Salvador Evangelista é retirado pelo piloto Renhe e pelo
comissário Ronaldo Dias.
(Arquivo *O Popular*)



Sedado e algemado ao leito, o sequestrador foi declarado fora de perigo. Dias depois morreu.
(Arquivo/Agência *O Globo*)



O comandante Murilo e a filha do copiloto morto — Salvador Evangelista — após a cerimônia de entrega da medalha da Ordem do Mérito Aeronáutico.
(Acervo pessoal de Fernando Murilo de Lima e Silva)



A comissária Angela Barroso também recebeu a medalha do Mérito Aeronáutico.
(Acervo pessoal de Angela Barroso)



O comandante Murilo está aposentado. É um homem tranquilo, mas ainda
acalenta um sonho: voltar a pilotar.
(Acervo pessoal de Fernando Murilo de Lima e Silva)

RG-254

A Noite por Testemunha

Tripulação do PP-VMK

Comandante César Augusto Padula Garcez, 32 anos, gaúcho, solteiro
Copiloto Nilson de Souza Zille, 29 anos, mineiro, solteiro
Chefe de equipe Solange Pereira Nunes, 25 anos, paulista, solteira
Comissária Jacqueline Klimeck Gouveia, 23 anos, carioca, solteira
Comissária Flávia Conde Collares, 22 anos, carioca, solteira
Comissária Luciane Morosini de Melo, 22 anos, gaúcha, solteira

Lista de passageiros do RG-254

Embarcados em Uberaba

Fukuoka, Shiko — 56 anos, casado, paraense, mecânico
Manso, José de Jesus — 39 anos, casado, mecânico

Embarcados em Goiânia

Fonseca, Josete Maria da — 53 anos, sogra de Kátia e Liceia Melazo
Melazo, Bruno Tavares Fonseca — um ano, filho de Kátia Melazo
Melazo, Débora — um ano, filha de Liceia Melazo
Melazo, Giuseppe Tavares — três anos, filho de Kátia Melazo
Melazo, Kátia Celina Tavares — 25 anos, paraense, casada, mãe de Giuseppe e Bruno
Melazo, Liceia Uliana Sechin — 26 anos, casada, mãe de Débora

Embarcados em Brasília

Mariani, Giovanni — 39 anos, italiano, técnico industrial
Nóbrega, Maria de Fátima Bezerra — 34 anos, engenheira industrial
Sarno, Fidelis Rocco — 50 anos, advogado em Salvador, Bahia

Embarcados em Imperatriz

Alencar, Manoel Ribeiro de — 39 anos, cearense, lavrador, garimpeiro
Alencar, Wilson Lisboa — 67 anos, casado, fazendeiro, aviador, industrial, comerciante
Cavalcante, Maria Delta Martins — 41 anos, casada, maranhense
Chaves, Epaminondas de Souza — 36 anos, casado, paraense, engenheiro, empresário
Coelho, Newton Macedo Santos e — 26 anos, garimpeiro
Gomes, Carlos de Aquino Melo — 27 anos, casado, maranhense, economista
Kososki, Elza Maria Gasparin — 32 anos, casada, irmã de Rita Gasparin
Lima, Hilma de Freitas — 31 anos, maranhense, comerciante
Melo, Cleonilde Nunes de — 53 anos, maranhense, solteira, irmã de Enilde Melo
Melo, Enilde Nunes de — 59 anos, maranhense, solteira, irmã de Cleonilde Melo
Oliveira, Antônio Farias de — 36 anos, comerciante
Oliveira, Rita de Cássia Gasparin — 30 anos, casada, irmã de Elza Gasparin

Paiva, Cleide Souza de — 18 anos, maranhense, mãe de Thais Paiva
Paiva, Thais Souza de — um ano, filha de Cleide
Pinheiro Filho, Marcionílio Ramos — casado, 33 anos, funcionário da Petrobras
Ramos, Ariadne Suelen da Silva — cinco meses, filha de Regina Célia
Saraiva, Afonso — 19 anos, maranhense, garimpeiro, irmão de Regina Célia
Saraiva
Silva, José Gomes da — 23 anos, maranhense, garimpeiro
Silva, Regina Célia Saraiva da — 27 anos, goiana, mãe de Ariadne e irmã de
Afonso
Souza, Odeane de Aquino (Déa) — 19 anos, maranhense, casada

Embarcados em Marabá

Albuquerque, Roberto Regis de — 24 anos, solteiro, agropecuarista
Antunes Neto, Henrique Santos — 37 anos, paraense, professor universitário
Azevedo Júnior, Evandro — 27 anos, marido de Régia Azevedo
Azevedo, Régia Santos — 29 anos, mulher de Evandro
Brasil, José Luís Serrano — 33 anos, casado, paraense, médico legista
Coimbra, Marinêz Araújo — 25 anos, empresária, mãe de Bruna Coimbra
Costa, Bruna Lorena Coimbra — três anos, filha de Marinêz
Gadelha, José Maria dos Santos — 37 anos, paraense, casado, engenheiro
agrônomo
Leite, Severina Pereira — 50 anos, contadora
Matos, João Roberto da Silva — 39 anos, paraense, médico oftalmologista
Mutran, Marcus Giovanni — 21 anos, paraense, estudante de direito
Nascimento, Antônio José do — 48 anos, amazonense
Ponchio, Meire Silene — 19 anos, solteira, paraense
Santos, Paulo Sérgio Altieri dos — 33 anos, engenheiro, funcionário público
Silva, Antônio José Araújo da — 33 anos, paraense, casado, mecânico de
helicópteros
Siqueira, Raimundo Carlos Souza — 29 anos, técnico em mineração da Docegeo
Tavares, Ruth Maria Azevedo — 32 anos, funcionária do Ibama

Capítulo 1

O Boeing 737-200, prefixo PP-VMK, que cumpria o voo RG-254, da Varig, era apenas uma das diversas aeronaves que o ACC (Area Control Center) Belém, ou simplesmente Centro Belém — localizado no Aeroporto Internacional de Val-de-Cans, da capital paraense —, controlava naquele final de tarde de domingo, dia 3 de setembro de 1989.

Cabia ao Centro Belém orientar os aviões que se aproximavam para pouso no Val-de-Cans e os que apenas passavam pela área rumo a outras localidades. A estes últimos, Belém passava informações rotineiras, como boletins meteorológicos e condições de tráfego na região. Como o ACC não era dotado de radar, todas as posições reportadas pelos pilotos eram aceitas como boas pelos controladores de terra. Não havia como checá-las.

O espaço aéreo sob responsabilidade do Centro compreendia, além dos arredores da cidade, a foz do rio Tocantins, o setor sudeste da Ilha de Marajó e um trecho da costa paraense, ao Norte.

Por intermédio da estação de rádio localizada no Aeroporto de Marabá, de onde o Varig 254 decolara rumo ao Val-de-Cans, o ACC o autorizara a voar no nível 290 (29 mil pés) até Belém.

Às 17h49, o Centro Belém comunicou à torre de controle de Val-de-Cans que o 254 decolara de Marabá aos 35, querendo com isso dizer 20h35 zulu (hora de Greenwich), que correspondia às 17h35, hora local tanto em Marabá quanto em Belém.

Oito minutos depois, o ACC recebeu uma chamada de outro Varig, RG-266, que procedia de Brasília, informando que o RG-254 não conseguia receber o Centro Belém na frequência VHF (*Very High Frequency*), normalmente usada.

O ACC decidiu tomar a iniciativa de chamar o 254.

— Varig dois cinco quatro, Varig dois cinco quatro, Varig... — o controlador repetiu diversas vezes o chamado, na esperança de que o 254 o respondesse. Mas, como isso não aconteceu, voltou a fazer a ponte por intermédio do RG-266. Pediu a este que mandasse o 254 chamar Belém na frequência 8.855 quilohertz (kHz) em HF (*High Frequency*), de alcance muito maior.

Como o Aeroporto Val-de-Cans passava por obras de ampliação e modernização, a sala HF fora temporariamente deslocada para uma dependência situada a 150 metros de distância do Centro e da Torre de Controle.

Naquele instante, os operadores de HF dividiam suas atenções entre as tarefas de rotina e a tela de um aparelho de tevê que mostrava imagens do Estádio do Maracanã, no Rio de Janeiro, onde a seleção brasileira de futebol enfrentava a do Chile, em partida decisiva do Grupo Três das eliminatórias da Copa de 1990, na Itália. O Brasil se classificaria com uma vitória ou um empate. Se o Chile vencesse, pela primeira vez o futebol brasileiro estaria fora de uma Copa do Mundo.

Coube a José Casemiro Ribeiro Neto, um veterano de 57 anos, atender a chamada do RG-254 em HF.

— Estimo posição 25 minutos fora — informou o 254. — Estou pronto para iniciar a descida. Está faltando energia na cidade? Não recebo 128.2. — Referia-

se a 128.2 megahertz (MHz), uma das frequências em VHF do ACC Belém.

— Negativo — respondeu Casemiro.

— Dois cinco quatro solicita autorização para descer para o nível 200.

— Positivo. Dois cinco quatro autorizado para 200. — Belém permitiu que o Varig 254 descesse de 29 mil para 20 mil pés.

A Sala HF passou as informações do 254 ao Centro de Controle e recebeu ordens para dizer ao piloto que continuasse falando em HF mas, ao mesmo tempo, tentasse o contato em VHF.

Casemiro retransmitiu as instruções ao 254. Enquanto falava, pôde ver na televisão o árbitro argentino Juan Loustau dar início ao segundo tempo do jogo. Quatro minutos depois, o centroavante Careca marcou um gol para o Brasil. Houve grande vibração na sala HF.

No ACC Belém, onde a comemoração do gol não fora menor, os controladores não viam razões para se preocupar com o 254. Acreditavam que o Varig, mesmo não conseguindo falar em VHF, encontrava-se próximo, já que a etapa Marabá-Belém era curta e as condições meteorológicas, ótimas. A única precaução era não permitir que entrasse em rota de colisão com o RG-266, única outra aeronave voando na área naquele instante.

Às 18h19, o 254 voltou a falar com a Sala HF, em 8.855 kHz. Informou que atingira o nível 200 e que continuava sem comunicação com o Centro. Solicitou prosseguir na descida. Casemiro perguntou ao Varig se ele tinha algum problema técnico.

O piloto não disse que sim nem que não. Laconicamente, respondeu:

— Aguarde.

No Maracanã, um foguete foi disparado da arquibancada. Aparentemente atingiu o goleiro Rojas, do Chile. O jogador caiu na área e o jogo foi interrompido.

Na sala HF, Casemiro sugeriu ao 254 que tentasse outras frequências de aproximação em VHF. Havia diversas em Belém.

— Negativo — respondeu o 254. — Continuo sem nenhum contato em VHF.

Se achou estranho o Varig continuar não sintonizando o VHF, mesmo estando tão próximo da estação transmissora, Casemiro guardou a estranheza para si.

— Desça para o nível 40 — ateu-se a instruir, sabendo que não havia mais risco de colisão pois o RG-266 acabara de pousar. — Ajuste altímetro para 1.007 milibares — completou, fornecendo a pressão atmosférica prevalecente naquele momento em Val-de-Cans, num procedimento padrão de instruções para pouso.

— Estou sem contato com o Centro, com a aproximação e com a torre — voltou a reportar o 254.

Casemiro não pareceu se impressionar.

— Você é o único tráfego conhecido — informou. — Avistando a pista, prossiga para pouso.

No saguão do aeroporto, eram muitas as pessoas que aguardavam parentes e amigos que, dentro de alguns minutos, conforme mostrava o quadro de avisos, desembarcariam do voo 254.

O professor Paulo Cunha esperava seu colega da Universidade Federal do

Pará, Henrique Antunes Neto. Vanderlei Martins da Costa aguardava a mulher, Marinêz Araújo Coimbra, que chegaria de Marabá com a filha do casal, Bruna, de três anos.

Marilúcia Chaves, médica da Santa Casa de Belém e mulher do engenheiro Epaminondas Chaves, acabara de chegar ao aeroporto acompanhada dos filhos Tiago, de 13 anos, e Diogo, de dez. Os meninos estavam ansiosos para ver o pai, que vinha de Imperatriz.

Na sala HF, Casemiro voltou a falar com o PP-VMK. Eram 18h28. Mais uma vez o Varig 254 disse que continuava sem comunicação com o ACC Belém. O que não o impediu de solicitar autorização para completar a descida.

— Positivo — respondeu o operador de rádio, depois de consultar o Centro. — Pista livre. Descida autorizada, desde que o 254 tenha Belém visual.

Mas o tempo foi passando e o Varig não chegou.

Às 18h35, uma hora após a decolagem do PP-VMK em Marabá, e 12 minutos após o horário previsto para o pouso, o ACC Belém declarou a aeronave incursa na Fase de Incerteza. Embora o 254 não o tivesse dito, Belém entendia que seu piloto tinha, no mínimo, dúvidas com relação à sua real posição.

Cumprindo o que estabelecia o regulamento, Belém suspendeu todas as operações de pouso e decolagem no Val-de-Cans, dando exclusividade ao RG-254. O ACC pediu às emissoras de radioauxílio de Porto Velho, Manaus e Brasília, além de outras que porventura estivessem na escuta, que ficassem atentas a um eventual contato por parte do 254. O PP-VMK passara a ter preferência sobre qualquer outro voo.

Na estação de passageiros, as pessoas que aguardavam o 254 se espremiavam junto ao balcão da Varig.

— O que está acontecendo? Por que o avião não chegou?

Receberam evasivas como resposta:

— Está atrasado. Estamos aguardando um posicionamento.

O professor Cunha subiu à torre de controle, onde tinha amigos. Ficou sabendo que o 254 sobrevoara a região de Belém mas, por alguma razão, não localizara a cidade.

À medida que o tempo foi passando, sem que a Varig informasse a respeito do voo, a preocupação dos parentes transformou-se na mais profunda angústia.

Nas salas de controle de tráfego aéreo, sabia-se que o 254 permanecia no ar, pois, às 18h55, o piloto voltara a chamar Belém através do HF. Novamente foi atendido por Casemiro. O Varig solicitou a frequência das estações de *broadcasting* (rádios comerciais) da cidade.

Uma delas, Casemiro sabia de cor: Rádio Liberal, 1.330 kHz. Outra, ele obteve no manual Rotaer: Rádio Guajará, 1.270 kHz. Passou-as ao 254.

Minutos depois, o Varig informou:

— Consigo sintonizar a Rádio Liberal e a Rádio Guajará. Mas continuo sem VHF.

Cada vez mais intrigado, Casemiro voltou a perguntar ao Varig se havia algum problema técnico com a aeronave.

— Aguarde — limitou-se a dizer o 254.

O operador de rádio passou as informações ao Centro, onde a inquietação era geral. Meia hora antes, o avião parecia estar nos procedimentos finais de pouso. E simplesmente sumira. Temia-se que o Varig, após ter ultrapassado a vertical da cidade, estivesse perdido sobre o oceano.

Para alívio dos controladores, às 18h59 um Boeing 727 cargueiro, prefixo PP-VLV, também da Varig, chamou o ACC Belém e informou que acabara de estabelecer contato com o PP-VMK. Este estimara seu pouso no Val-de-Cans às 19h05, portanto dentro de apenas seis minutos. A coordenação da Varig, que também conversara com o 254, confirmou a estimativa de chegada.

Mas os seis minutos se passaram e nada aconteceu. Nenhum sinal no rádio, nenhuma aeronave à vista. Na Torre de Controle, os olhos dos operadores perscrutavam a noite que descera sobre a cidade. Nenhum farol, nenhuma luz de navegação. Nenhum sinal do 254. Absolutamente nada.

Às 19h06, o PP-VMK voltou a falar com a sala HF. Nada disse sobre as estimativas anteriores (e erradas) de chegada.

— Tenho combustível para uma hora e quarenta — limitou-se a informar, como se tudo o que acontecera até então fosse pura rotina. — Estou mantendo o nível 40 (4 mil pés) — prosseguiu. — Quais são as condições de tempo em Belém? Continuo sem ver a pista.

Como o Centro acabara de fornecer à sala HF o boletim meteorológico, acompanhado de instruções para o pouso do Varig, Casemiro apressou-se em passar as informações ao 254.

— Vento calmo, visibilidade acima de 10 quilômetros, nuvens a 2 mil e a 10 mil pés. A temperatura é de 28 graus, a pressão... — Casemiro parou a frase no meio, ao se dar conta de que aquelas informações eram inúteis, já que o 254 parecia não ter a menor ideia de onde se encontrava. Optou por perguntar: — Já está recebendo a marcação de Belém (sintonizando um radioauxílio de Belém)?

— Negativo — respondeu o 254. — Recebo apenas emisoras de *broadcasting*.

Desconcertado, Casemiro limitou-se a transmitir o resto das instruções e informações.

— Dois cinco quatro autorizado a descer para 2 mil pés. A temperatura local, repito, é de 28 graus. A pressão é de 1.007 milibares, vento de 60 graus com 12 nós. A pista em uso é a 06. Pode prosseguir quando tiver o visual da pista.

Novamente o Varig não apareceu. Mas, passados alguns minutos, voltou a falar com a sala HF, informando que continuava sem comunicação com o Centro e que não avistava as luzes da cidade (o Sol já se pusera havia quase uma hora).

Àquela altura, boa parte do pessoal do ACC e do Serviço de Proteção ao Voo deslocara-se para a Sala HF. Esta se transformara, de fato, no Centro Belém.

Como o Val-de-Cans fora interdito havia mais de meia hora, os primeiros problemas começaram a surgir. Um Boeing da Vasp, voo VP-192, aproximava-se de Belém, procedente de São Luís. O Centro informou que o aeroporto estava fechado e sugeriu ao Vasp que prosseguisse até o aeroporto alternativo — no caso, Macapá — ou regressasse a São Luís.

Mas, como é comum na aviação, o Vasp catimbou. Disse que não ouvia Belém com clareza suficiente e prosseguiu em direção ao Val-de-Cans.

Belém não se deixou iludir. Insistiu que as operações de pouso e decolagem haviam sido suspensas.

— Positivo — acusou o 192. Acusou mas não adotou nenhum procedimento para regressar a São Luís. Muito pelo contrário. — Positivo — repetiu. — Nós vamos então prosseguir para Belém. Vamos bloquear Belém no 350 (nível 350) e permanecer na escuta.

Às 19h23, o Vasp voltou a chamar o Centro. Disse que a rota Marabá-Belém se encontrava visual. Portanto, já que o 254 vinha por ela, e ele não o enxergava, não havia risco de colisão. Solicitou autorização para descer.

Os argumentos não sensibilizaram Belém, que mandou o Vasp permanecer lá no topo (a 35 mil pés). E aproveitou para pedir-lhe que tentasse um contato com o 254, tentativa essa que o 192 procedeu imediatamente, mas que se revelou infrutífera.

Três minutos depois, o PP-VLV, 727 cargueiro que antes conseguira falar com o RG-254, chamou Belém e informou estar a 150 milhas fora da cidade.

O Centro optou por instruir o 727 a se manter no nível 330 (33 mil pés), 2 mil pés abaixo do Vasp, ambos longe do 254 (a 4 mil pés).

Incluindo o Varig 254, com seus problemas, eram agora três as aeronaves que o Centro tinha de controlar.

— Mantenha o três três zero (rumo 330) — disse para o PP-VLV. — Reporte cinco minutos fora.

Às 19h27, o Vasp atingiu a vertical da cidade. Começou a circular. Continuava tentando um contato com o Varig 254. Durante dois minutos, chamou-o pelo VHF nas frequências 128.2, 125.2, 126.9 e 121.5, sem resultado. O Vasp então voltou a chamar o Centro e, sempre fingindo-se de desentendido, pediu para descer.

Belém cingiu-se ao regulamento:

— A operação continua suspensa — respondeu, categórico. — Escolha um nível para esperar, acima do 200, ou prossiga para alternativa.

O Vasp forçou a barra:

— Não haveria uma chance da gente descer para altitude de tráfego e depois chamar a torre?

— Negativo, 192. Não há posição segura, uma vez que não temos conhecimento do setor onde se encontra o 254.

Desolado, o Vasp informou ao Centro que aguardaria mais cinco minutos, ao cabo dos quais, se o aeroporto não tivesse sido liberado, regressaria a São Luís.

Enquanto mantinha o 192 e o cargueiro sob controle, Belém contactava o 254 pelo HF. Às vezes, o 254 não respondia. Em outras, limitava-se a dizer.

— Não me chame mais. Só me chame quando tiver uma informação importante.

O ACC decidiu pedir ao Centro Brasília que chamasse o RG-254 pelo SELCAL (*Selective Call*). Esse equipamento, existente em todas as aeronaves comerciais, funciona como um telefone. Cada avião tem sua frequência e seu código exclusivo. O código do PP-VMK era HLEG.

Brasília não teve a menor dificuldade para falar com o Varig pelo SELCAL. Mas o 254, ao invés de dar sua posição e informar o que pretendia fazer, mandou Brasília aguardar alguns instantes.

Esgotados os cinco minutos, o Vasp pediu a Belém o nível 350 para retornar a São Luís. Mas, para sua decepção, o Boeing presidencial, com o presidente José Sarney a bordo, iria decolar de São Luís para Brasília. Como é de praxe nesse caso, a área de São Luís fora interdita até a decolagem do Força Aérea nº 1.

Belém ofereceu ao 192 seguir para Macapá. O Vasp detestou a sugestão. Não achou a menor graça, estando num voo São Luís-Belém, desembarcar seus passageiros em Macapá, onde, àquela hora, e ainda por cima num domingo, a empresa não teria estrutura para assisti-los. Preferiu retornar a São Luís, mesmo sabendo que, lá chegando, talvez tivesse de sobrevoar a cidade até que o avião do presidente se dignasse a decolar.

Em Belém, o pessoal do ACC, cada vez mais preocupado com o 254, decidiu chamar em sua residência o capitão Carlos Rodrigues, chefe do Centro. Informaram-no que um 737 da Varig encontrava-se presumidamente perdido.

Como morava na área residencial da própria Base Aérea de Val-de-Cans, Rodrigues levou apenas cinco minutos para chegar ao Centro de Controle. Assumiu o comando das operações. Fizeram-lhe um *briefing* da situação.

O capitão arriscou um contato com o 254 através do VHF, tentativa que se mostrou inútil. Dirigiu-se então à sala HF, onde assumiu as funções do operador Casemiro.

Às 19h47, Rodrigues conseguiu falar com o Varig através do SELCAL. Sem fazer rodeios, pediu ao piloto sua posição.

Surpreendentemente, o 254 respondeu que voava na proa 350 de Santarém e que tinha como auxílio básico uma radiodifusora daquela localidade.

Santarém... Confuso com a informação, o capitão tratou de pôr as ideias em ordem. Se o avião vinha de Marabá para Belém e, mais de uma hora depois do horário previsto de chegada, tinha proa 350 de Santarém, é porque se desviara enorme e absurdamente para oeste. Mas isso era algo a ser apurado depois, quando o PP-VMK já estivesse no solo e seus ocupantes, sãos e salvos. O importante agora era orientá-lo para que pousasse com segurança em Belém ou, quem sabe, em Santarém, já que voava naquela direção.

— Ô, 254 — perguntou Rodrigues —, quais são as condições aí a bordo?

— Tudo normal.

— Qual é a frequência dessa rádio de Santarém?

Em vez de responder à pergunta, o Varig deu algumas informações vagas sobre o voo. E, sem mais nem menos, saiu do ar, deixando atônito o capitão.

Se, para a sala HF, o RG-254 disse que tinha proa de Santarém, para a coordenação Varig ele voltou a dizer que prosseguia para Belém em condições visuais e que sintonizava a Rádio Liberal. Disse que já estava quase chegando. O capitão Rodrigues soube disso através do PP-VLV (que conversara com a coordenação Varig e com o próprio 254, sendo que, com este, em VHF, na frequência 131.1) e sentiu um frio na espinha. Teve um pressentimento de que algo muito sério ocorria no ar. O 254, por algum motivo misterioso, parecia estar escondendo alguma coisa.

Todas as estações de radioauxílio do norte do Brasil haviam sido alertadas e acionadas. O Varig 254 tornara-se prioridade absoluta nos ares. Precisava ser rastreado, precisava ser encontrado, custasse o que custasse.

Enquanto o Centro tentava descobrir a localização do 254, e mantinha o PP-VLV sobrevoando a cidade, um Lear Jet executivo, prefixo 4XCUT, chamou pelo rádio. Informou sua posição no nível 430 (43 mil pés), a nove minutos fora de Belém. Pediu instruções para descida e pouso. O Centro cortou-lhe a pretensão. Mandou que reportasse na vertical da cidade e que aguardasse lá em cima, no nível 430, até que a situação do 254 fosse esclarecida.

O 4XCUT não gostou nem um pouco. Informou ao Centro que recebera uma mensagem do 254 dizendo-se com proa de Santarém, a sete minutos fora daquela cidade. Portanto, se o Varig estava próximo a Santarém, não havia risco de colisão. O CUT voava visual e via perfeitamente a cidade de Belém, toda iluminada. Tentou forçar o ACC a deixá-lo prosseguir para o pouso.

— Negativo — respondeu Belém. — O Quatro X-Ray Charlie Uniform Tango (código de fonia para 4XCUT) deve manter o nível quatro três zero e aguardar novas instruções. Queira confirmar, senhor, se informou anteriormente que o 254 estava a sete minutos fora de Santarém.

— Positivo — respondeu o piloto do Lear.

Em vez de desinterditar Belém, como o Lear esperava, o Centro decidiu fechar Santarém para pouso e decolagem. Eram agora dois os aeródromos interditados, numa região onde havia pouquíssimas pistas com balizamento noturno. Eram também dois os aviões pendurados no ar, sobre Belém, à espera de um pouso do 254, sabia Deus onde. Sem contar os aviões retidos em terra no Aeroporto Val-de-Cans, além dos que ficariam, a partir daquele instante, presos em Santarém.

Às 20h05, o capitão Rodrigues voltou a falar, por HF, com o Varig 254. Este, entre algumas informações óbvias, como a de que saíra de Marabá às 20h35 zulu, limitou-se a dizer que tinha proa de 190°, o que não significava muita coisa, pois não deu (porque provavelmente não sabia) sua posição.

Belém quis mais detalhes, mas o 254 disse apenas:

— Aguarde.

Um minuto mais tarde, o Varig 254 desconcertou totalmente Belém ao informar que tinha proa 170 de Marabá e que recebia o NDB (radioauxílio) de Carajás.

Nada batia com nada. Depois de ter dito para um (coordenação Varig) que se encontrava nas proximidades de Belém e para outros (inclusive o 4XCUT) que estava a sete minutos de Santarém, o Varig agora se dizia com proa 170 de Marabá, sinal de que voava do norte para o sul, provavelmente ao sul de Belém. Quanto à emissão de rádio, que dizia receber de Carajás, isso simplesmente não era possível. O radioauxílio daquela localidade só funcionava durante o dia — saíra do ar às 19h30.

O capitão munuiu-se de paciência e informou ao Varig que Carajás havia encerrado suas transmissões às 19h30 e portanto a aeronave não poderia estar recebendo o sinal.

Por desencargo de consciência, Belém tentou falar com Carajás por telefone. O operador Vladimir Calado foi o encarregado da tarefa. Primeiro Calado chamou o escritório da Infraero, no aeroporto daquela cidade. Nada. Ninguém atendia. Depois tentou o PABX da Companhia Vale do Rio Doce. Nada. Tentou

falar com alguns bancos. Nada. Tudo fechado, como seria de se esperar num domingo à noite.

As informações do RG-254 eram analisadas com desconfiança pelo Centro. Que diabos estaria acontecendo com o Varig para responder sempre com evasivas ou dando informações conflitantes e desencontradas? Será que havia um sequestrador a bordo?

Cada minuto que passava era um minuto a menos de combustível. Preocupado com isso, Rodrigues determinou a Calado que chamasse Marabá e perguntasse qual era a autonomia do PP-VMK.

Marabá respondeu que não sabia a autonomia, mas que o Varig decolara com 7.300 quilos de combustível. Seria preciso calcular a quanto isso correspondia em termos de tempo de voo, cálculo que Rodrigues sabia ser aproximado, pois a autonomia depende de diversos fatores, inclusive altitude, regime de funcionamento das turbinas etc. etc.

Como, a essa altura, o Varig 254 já deveria ter pousado em Belém havia quase duas horas, diversos aviões procuravam saber notícias de seu paradeiro. Entre eles, o Varig 266, que antes fizera a ponte de rádio entre o 254 e Belém e que agora estava parado no pátio do Val-de-Cans.

Às 20h14, o 4XCUT, que orbitava ao redor de Belém (a 43 mil pés de altitude, o que lhe propiciava grande raio de alcance no rádio), voltou a falar com o Varig 254. Este informou que tinha proa de Carajás.

Quatro minutos depois, o 254 chamou Belém. Reportou ao capitão Rodrigues estar no nível 80 (8 mil pés). Tinha proa 160, que confirmou ser de Carajás. Disse ter menos de meia hora de autonomia.

Na sala HF e no Centro de Controle, ninguém entendia nada. A história toda parecia um grande pesadelo. Carajás... Agora o 254 se dizia indo para Carajás, com proa sul. Além de completamente perdido, o VMK aparentemente voava em círculos.

Como seu pessoal ainda não conseguira contatar a Infraero em Carajás, o capitão Rodrigues perguntou ao Varig por que não se dirigia ao aeroporto de origem, Marabá. O 254 respondeu que o combustível não era suficiente para isso.

Belém sabia que seria preciso correr contra o relógio para pôr em funcionamento o Aeroporto de Carajás antes que a autonomia do RG-254 se esgotasse.

Diversas aeronaves agora se revezavam conversando com o 254: o 4XCUT, sobre Belém, um Vasp que voava de Manaus para Brasília e os Varig 231 e 266, pousados respectivamente em Santarém e no Val-de-Cans. A todos o Varig se disse com apenas 15 minutos de combustível. Quinze minutos. Era só o que tinha.

Às 20h30, o tenente-coronel José Roberto, chefe do Serviço Regional de Proteção ao Voo de Belém, conseguiu falar com a residência do superintendente da Infraero em Carajás. Solicitou-lhe acionar, por todos os meios ao seu alcance, o pessoal necessário para acender as luzes da pista do aeródromo da localidade.

— Um 737 da Varig, em perigo iminente, está voando para aí — disse o coronel.

O telefonema detonou uma operação de guerra. Diversas pessoas foram mobilizadas. Finalmente, pouco antes das 21 horas, Belém foi oficialmente

comunicado por Carajás que o aeródromo local já estava com as luzes de balizamento da pista acesas e em condições de receber o 254.

A informação foi recebida sem grande entusiasmo. Da pista de Santarém, o comandante Domingos Sávio, do RG-231, que acabara de conversar com o RG-254, informara ao capitão Rodrigues que o 254 tinha apenas cinco minutos de combustível. Se não enxergasse Carajás imediatamente, iria tentar um pouso na floresta.

— Eles estão com 54 pessoas a bordo — comentou com o capitão um operador da torre de Santarém.

— Sim, 54 pessoas — concordou Rodrigues, correndo os olhos por seu pessoal, sem disfarçar a emoção. Um pouso forçado, à noite, no escuro da floresta. Aquelas 54 pessoas não tinham a menor chance, foi o que cada um dos homens pensou, no silêncio que se seguiu.

Às 20h48, o 254 informou ao 231 estar a 8.500 pés. Disse também que acabara de enxergar o fogo de duas queimadas e que tentaria pousar perto delas.

Diversas aeronaves tentavam fazer pontes entre o 254 e os centros de controle. Procuravam auxiliar de algum modo. Em Val-de-Cans, na sala HF, os militares se limitavam a torcer por um milagre de última hora. Ninguém conseguia entender como um Boeing 737 pudera ter permanecido por mais de três horas — sobre terra firme e comunicando-se o tempo todo — sem conseguir achar um aeroporto para aterrar.

Às 21 horas, esgotada sua autonomia, e não tendo pousado em Carajás, o PP-VMK foi considerado desaparecido. Foi acionado o Serviço de Busca e Salvamento da Força Aérea.

Capítulo 2

Às 9h43 daquele domingo, o PP-VMK decolara, com 23 minutos de atraso, do Aeroporto de Guarulhos, em São Paulo, dando início ao voo RG-254 para Belém, com sete escalas intermediárias.

O voo 254 era um típico “mata-bicha”. Sim. Um “mata-bicha”. Com esse apelido (politicamente mais do que incorreto), os tripulantes definiam voos como aquele, numa alusão aos inúmeros comissários *gays* que entravam na aviação buscando o *glamour* de Paris, Nova York, Roma etc. e se deparavam com um pinga-pinga do tipo do RG-254: São Paulo-Uberaba-Uberlândia-Goiânia-Brasília-Imperatriz-Marabá-Belém, maratona essa que o VMK iria cumprir antes do pôr do sol daquele dia de fim de inverno.

Os voos paradores dos domingos costumavam se transformar em animados convescotes. Crianças brigavam pelos melhores lugares, junto às janelas. Encantavam-se com as caixinhas das refeições de bordo. Parentes acenavam das sacadas dos aeroportos.

Naqueles sobe e desce, mais característicos da época dos aviões a pistão — voos que a própria Varig, alguns anos mais tarde, iria satirizar num comercial de grande sucesso na tevê —, era comum a aeronave mudar totalmente de curso, para cumprir uma escala desalinhada do rumo principal. No caso do 254, o rumo de ponta a ponta, São Paulo-Belém, era norte. Mas os rumos dos trechos intermediários variavam. Nas três primeiras etapas, São Paulo-Uberaba, Uberaba-Uberlândia e Uberlândia-Goiânia, voava-se norte, sem desvios. Entre Goiânia e Brasília, guinava-se para nordeste. Na etapa mais longa do voo, entre Brasília e Imperatriz, retornava-se ao curso norte. Mas na penúltima etapa, Imperatriz-Marabá, o rumo era oeste, perpendicular ao sentido geral do voo. No trecho final, Marabá-Belém, o rumo voltava a ser norte, ou quase norte, mais precisamente 27°, já que norte exato é 0° ou 360°.

Não seria de se espantar se, em certos momentos do voo, um dos pilotos, tendo cometido um erro de proa, demorasse a percebê-lo. Para que isso não ocorresse, era preciso que o copiloto não se limitasse a copiar os rumos inseridos nos instrumentos pelo comandante ou vice-versa. *Crosscheck* era uma palavra mágica da aviação, que já salvara muitas vidas. Era preciso também fazer os acompanhamentos vertical e lateral da navegação, para detectar rapidamente qualquer engano em tempo de corrigi-lo.

Com suas sete escalas, o 254 era um teste de resistência para um passageiro que se dispusesse a completar todo o percurso, coisa que raramente acontecia, pois havia voos diretos de São Paulo para Belém, além de outros que paravam apenas em Brasília.

Naquele domingo, duas tripulações foram escaladas para o PP-VMK. A primeira, com o comandante Genaro, cumpriria o voo São Paulo-Brasília; a segunda, sob o comando de César Garcez, o trecho Brasília-Belém.

Tratava-se o VMK de um Boeing modelo 737-200, especificação 737-241, adquirido novo em folha em 1974. Seu número de série era 21.006. Em 15 anos de serviços, o PP-VMK voara um total de 33.373 horas.

Depois de 54 minutos de voo, o Varig 254 cumpriu a primeira etapa da viagem

e pousou em Uberaba às 10h37. Alguns passageiros desembarcaram e outros subiram no avião. Destes últimos, apenas dois prosseguiriam até Belém.

O nissei Shiko Fukuoka — um mecânico de máquinas pesadas que acabara de regressar de uma temporada no Japão, onde trabalhara como operário numa empresa de autopeças — subiu as escadas do Boeing sobraçando uma maleta de vinil preto, tipo 007, contendo, entre outras coisas, 3.600 dólares que economizara na viagem.

Fukuoka estava louco para chegar a Belém, onde o aguardavam a mulher, Maria Gracelina, e quatro filhos — dois meninos e duas meninas.

O também mecânico José de Jesus Manso morava em São José do Rio Preto, São Paulo, cidade próxima a Uberaba. Seu nome não constava da relação de passageiros. Voava com uma passagem emitida em nome de seu patrão, Antônio Lima, a quem substituíra numa viagem de serviço a Monte Dourado, Pará, a ser completada no dia seguinte.

O Boeing decolou de Uberaba às 10h50 e pousou em Uberlândia às 11h23. Nesta cidade, entrou mais uma leva de passageiros, nenhum deles para Belém. O 254 decolou para Goiânia às 11h50.

Em Goiânia, onde o Varig pousou às 12h32, embarcou Josete Fonseca, acompanhada de duas noras (Kátia Celina Melazo e Liceia Uliana Melazo) e três netos: Giuseppe (três anos) e Bruno (um ano e oito meses), filhos de Kátia; Débora (que faria um ano no dia seguinte), filha de Liceia. O aniversário de Débora seria celebrado com grande festa em Belém, onde a família era arrendatária da Churrascaria Rodeio.

A escala durou 23 minutos. Faltavam cinco minutos para as 13 horas quando o Varig 254 decolou para Brasília.

O Boeing pousou na capital federal às 13h22. Dos passageiros que ali embarcaram, três iam para Belém: Fidelis Rocco Sarno, advogado em Salvador, a engenheira Maria de Fátima Bezerra Nóbrega e o técnico industrial italiano Giovanni Mariani.

Como quase sempre acontecia naqueles sobe e desce, a cada etapa o avião atrasava mais um pouco. O embarque em Brasília já se deu com uma hora e vinte minutos de atraso.

Além do comandante César Augusto Padula Garcez, 32 anos, a tripulação que ali assumiu o voo 254 era composta do copiloto Nilson de Souza Zille, 29, da chefe de equipe Solange Pereira Nunes, paulistana de 25 anos, e das comissárias Flávia Conde Collares, 22, Jacqueline Klimeck Gouveia, 23, ambas cariocas, e Luciane Morosini de Melo, 22, gaúcha. Os seis estavam voando juntos desde a véspera, quando saíram de São Paulo. Haviam pernoitado no Hotel Nacional.

Zille iria pilotar o Boeing nas etapas Brasília-Imperatriz e Imperatriz-Marabá. No último trecho da viagem, Marabá-Belém, Garcez assumiria os controles.

Garcez chegara de férias havia pouco mais de um mês. Logo ao voltar, envolvera-se num pequeno incidente no Aeroporto Internacional Johan A. Pengel, em Paramaribo, no Suriname, ao bater com a ponta da asa de seu 737 na escada de um DC-10 da KLM.

O comandante era gaúcho de Santa Maria, torcedor do Grêmio, solteiro. Disfarçava o sotaque falando como carioca. Tratava-se de um aviador por

vocação. Desses que, quando menino, dizia aos amigos e à família: “Quando eu crescer, vou ser piloto.”

Agora, 32 anos, sonho realizado, morava num bom apartamento na Zona Sul do Rio de Janeiro. Garcez gostava das coisas boas da vida. Saía com belas mulheres. Cuidava da saúde e não descuidava da silhueta. Cabelo alourado, musculoso, sempre bronzado, era um frequentador assíduo da praia.

Sua ficha de piloto computava um total de 6.928 horas de voo, das quais 989 em Boeing 737-200, não sendo portanto muito grande sua experiência no equipamento. Mas voava havia 13 anos. Formara-se no Centro de Formação de Pilotos Militares em 1976. Possuía o brevê PLA (Piloto de Linhas Aéreas) desde 1982. Antes de se tornar comandante de Boeing 737-200, voara Boeing 727 e Electra.

A etapa Brasília-Imperatriz transcorreu sem incidentes. Tendo decolado às 14h05, o PP-VMK — pilotado por Zille, sob o acompanhamento de Garcez — pousou na cidade maranhense às 14h51.

Entre os passageiros que embarcavam em Imperatriz, os irmãos Afonso e Regina Célia Saraiva iam para Belém, onde pegariam outro voo, para Macapá. Afonso, de 19 anos, iria tentar a sorte no garimpo Lourenção, próximo àquela cidade, que vinha atraindo aventureiros e fiscoadores de todo o norte e nordeste, onde o marido de Regina já estava trabalhando.

Regina levava no colo a filha Ariadne Suelen, de apenas cinco meses.

Estando de mudança, acabavam de despachar volumosa bagagem, contendo, entre outras coisas, utensílios domésticos, um aparelho de televisão e uma caixa de madeira envernizada, na qual se encontrava Leti, filhote de chihuahua, de pelo marrom-claro liso, que pesava menos de dois quilos e pertencia a Ariadne. O cachorrinho, explicou o funcionário do balcão da Varig a Regina Célia, viajaria no porão de bagagens.

Também para o Lourenção ia Manoel Alencar, um lavrador analfabeto que se tornara garimpeiro e que viajava vestindo uma camisa do Flamengo.

Marcionílio Pinheiro chegara ao Aeroporto de Imperatriz acompanhado da mulher e da filha de um ano. Vieram de carro de Açailândia, onde moravam. Marcionílio pretendia chegar à capital paraense a tempo de ver, pela televisão, o jogo Brasil x Chile. Mas, como o voo se atrasara, ele já se conformara em perder o primeiro tempo da partida. Despediu-se da mulher, para que ela pudesse guiar de volta a Açailândia à luz do dia, e ficou aguardando a chamada para o embarque.

Mesmo que perdesse o jogo todo, Marcionílio tinha todos os motivos para estar feliz naquela tarde. No dia seguinte, faria, em Belém, um teste psicotécnico. Acabara de ser promovido na unidade da Petrobras em Açailândia. Faltava apenas o psicotécnico para poder assumir nova função.

Pouco depois das 16 horas, os alto-falantes fizeram a chamada. Os passageiros se dirigiram ao avião.

Como estava acompanhada da filha Thais, de um ano e seis meses, Cleide Paiva, 18 anos, foi uma das pessoas que teve prioridade no embarque.

Hilma de Freitas Lima, 31 anos, fora a Imperatriz visitar a família. Morava em Boa Vista. Era uma guerreira. Mãe de quatro filhos pequenos, sustentava-os

vendendo, em Roraima, roupas que comprava em São Paulo. Naquela noite, pegaria em Belém um voo para São Luís do Maranhão, onde visitaria os pais.

Em Belém, também fariam conexão, só que para Manaus, as irmãs Cleonilde e Enilde Melo, maranhenses que residiam em Fortaleza.

O engenheiro Epaminondas Chaves, 36 anos, paraense de Marabá, saíra de carro de Araguaína — onde a empresa de sua propriedade construía uma agência do Banco da Amazônia — para pegar o 254 em Imperatriz.

Também embarcaram em Imperatriz as irmãs Rita e Elza Gasparin, Maria Delta Cavalcante, o comerciante Antônio Farias, o garimpeiro Newton Macedo e Wilson Alencar, 67, um próspero comerciante e industrial, residente em Anápolis, Goiás, piloto desde a década de 1940.

Assim que entrou no avião, Odeane Souza, a Déa, 19 anos, escolheu uma poltrona do lado esquerdo. Já sentia saudade do filho Tiago, de um ano, que acabara de deixar com a mãe. Ao lado de Déa, sentou-se o economista Carlos Gomes, também de Imperatriz, gerente da Companhia de Cigarros Souza Cruz na cidade. Os dois passaram a conversar.

Embarcado o último passageiro, as portas foram fechadas. Garcez conduziu o Boeing, pela pista de rolamento, até a interseção com a pista principal, através da qual fez o taxiamento para a cabeceira. Lá chegando, fez a aeronave girar 180° em torno de seu próprio eixo e, depois de alinhá-la no centro da pista, fez um sinal a Zille, autorizando-o a proceder a decolagem.

Minutos depois, o Boeing correu pela faixa de asfalto. Às 16h35, as rodas descolaram do chão. O 737 decolou para a penúltima etapa de sua longa jornada.

Após a decolagem, o Varig 254 seguiu no rumo oeste para Marabá, voando sobre o leito do Tocantins. Quinze minutos depois, interceptou a confluência do Tocantins com o Araguaia. Marabá não demorou a surgir na grande curva do rio, na ponta sul do Lago de Tucuruí.

O piloto Wilson gostava de cronometrar o tempo quando voava, mesmo como passageiro. Tendo marcado a hora de decolagem em Imperatriz, ao ver que o avião iniciava os procedimentos de pouso em Marabá conferiu o cronômetro: 25 minutos. Wilson olhou para baixo e viu o Tocantins, que ali dá uma guinada abrupta para o norte e segue na direção de Belém, tal como o Varig deveria fazer naquele domingo, após decolar de Marabá.

A paisagem era extremamente familiar ao velho aviador. Já voara inúmeras vezes pela região, pilotando seus próprios aviões, o último deles um bimotor Piper Seneca.

Embora o voo Imperatriz-Marabá tivesse sido tranquilo, a aproximação em Marabá não foi muito fácil, devido à névoa seca e à fumaça das queimadas nas roças, que prejudicavam a visibilidade. Esticando-se no assento, e inclinando o corpo para a frente, Zille girou o pescoço e observou, pela janela do comandante, a pista à sua esquerda, enquanto o Boeing perfazia a perna base. O sol se encontrava baixo, a oeste, vermelho por causa da fumaça.

Na cabine de passageiros, o advogado Rocco deu uma olhada no relógio. Dezessete horas.

No Maracanã, o árbitro Juan Loustau trocou acenos com os goleiros Taffarel,

do Brasil, e Rojas, do Chile, para saber se tudo estava o.k. Só então trilou o apito, dando início ao jogo decisivo.

Capítulo 3

Um pouco antes das quatro da tarde, o engenheiro Paulo Altieri, diretor de Meio Ambiente da Secretaria de Saúde do Pará, desembarcara de um táxi e entrara esbaforido na estação de passageiros do Aeroporto de Marabá.

Naqueles primeiros dias de setembro, a vida de Altieri não vinha se pautando pela pontualidade. Fora a Marabá participar de um encontro do Ibama sobre desmatamento. Na ida, perdera o avião de Belém para Marabá, tendo chegado atrasado ao evento. Agora, no domingo, assim que chegou ao aeroporto, descobriu que acabara de perder o Bandeirante da Brasil Central que o levaria de volta a Belém.

Altieri escolhera o voo da Brasil Central — que chegaria a Belém pouco depois das cinco horas — para perder o mínimo possível do jogo Brasil x Chile. Restou-lhe a opção de regressar pelo voo 254, por sinal atrasado mais de uma hora. No balcão da Varig, o engenheiro soube que o avião deveria chegar de Imperatriz às 17h em ponto e decolar para Belém às 17h20, o que significava que ele iria perder quase que o jogo todo.

O motivo do atraso de Altieri não fora a reunião de trabalho, que ocorreria na véspera, mas uma animada roda de cerveja na praia do rio Tocantins.

Depois de receber o talão de embarque, Altieri deu um pulo à lanchonete do aeroporto. Lá encontrou, bebendo cerveja, Antônio José da Silva, um mecânico de Belém que fora a Marabá fazer a manutenção de um helicóptero do Ibama e que também regressava no RG-254. Os dois homens, que já haviam bebido juntos na praia, passaram a conversar enquanto assistiam à tevê, que transmitia do Maracanã, onde as duas equipes, perfiladas, ouviam os hinos nacionais.

O superintendente do Ibama, José Maria Gadelha, que presidira a reunião da véspera, também aguardava a saída do Varig, assim como Roberto Regis de Albuquerque, um agropecuarista de Imperatriz. Regis viajara para Marabá três dias antes para ver a namorada. Agora prosseguiria viagem para Belém, onde faria uma conexão para Manaus. Roupas folgadas, e de bom corte, disfarçavam seus quase 130 quilos.

Era grande a ansiedade no aeroporto. As pessoas se acotovelavam junto aos poucos aparelhos de tevê.

Futebol não era a grande preocupação de Severina Pereira Leite, uma contadora de Caruaru, desquitada, mãe de quatro filhos. Iria pernoitar em Belém e voaria para casa na segunda-feira.

Belém era o destino final de diversos passageiros, entre os quais o professor universitário Henrique Antunes Neto e dois médicos: o legista José Luís Serrano Brasil e o oftalmologista João Roberto da Silva Matos.

O PP-VMK acabara de pousar. Enquanto conduzia o Boeing para o pátio, Garcez pediu à Rádio Marabá liberação do nível 290 (29 mil pés), para nele proceder à etapa seguinte, e final, do voo. A rádio consultou o Centro Belém, que liberou o 290 sem maiores indagações. O operador de Marabá imediatamente passou a informação ao 254.

Quando o 737 parou junto à estação de passageiros, e os motores foram cortados, o copiloto Zille desceu para fazer a inspeção externa da aeronave.

Procurando não perder tempo, Garcez consultou o plano de voo e leu o indicativo 0270 correspondente ao rumo magnético da etapa Marabá-Belém. Usando o polegar e o indicador da mão direita, girou o dial situado na parte inferior direita do HSI (instrumento indicador de situação horizontal) e fez mover, ao centro, um ponteiro cuja extremidade tinha a forma de um aviãozinho estilizado.

Enquanto o ponteiro girava, um mostrador no canto superior do instrumento, semelhante a um odômetro de automóvel, indicava a marcação exata, correspondente à proa que seria seguida após a decolagem.

Garcez parou em 270, que lhe pareceu corresponder ao número 0270 indicado no plano de voo.

O instrumento comportava três dígitos. No plano de voo, constavam quatro. Garcez ignorou o primeiro dígito (talvez por ser um zero à esquerda) e julgou que 0270 era 270°. Não se lembrou que, no plano de voo, o último algarismo à direita correspondia a décimo de grau; 0270 na verdade significava 27,0°.

Esse erro de interpretação iria alterar tragicamente o destino do voo 254 e de seus ocupantes.

Depois de ajustar a proa, Garcez inseriu no PMS (*Performance Management System*) a distância para Belém: 241 milhas náuticas, correspondentes a 446 quilômetros. Assim que o avião decolasse, o PMS iria fornecendo a distância e o tempo que faltava para o destino.

Trata-se o PMS de um gerenciador de desempenho da aeronave. Mas é um equipamento burro, limitado. Resume-se a contabilizar a performance vertical do voo e o consumo de combustível. Não deve ser usado como instrumento de navegação.

O PP-VMK não era equipado de um GPS, instrumento que, por intermédio de uma rede de satélites, informa ao piloto a cada momento as coordenadas geográficas em que se encontra.

Garcez pretendia executar um voo direto, voando em cruzeiro no nível 290 (29 mil pés). Seria uma etapa de 48 minutos, com a chegada a Belém antes do pôr do sol. Teria como radioauxílios balizadores Belém (de proa), Marabá (de cauda) e Tucuruí (de trás).

Tratava-se portanto de um voo diurno, curto, em direção ao litoral e com céu quase que de brigadeiro. Um simples feijão com arroz. Para facilitar ainda mais a navegação, nas proximidades de Belém havia diversos acidentes geográficos proeminentes e facilmente identificáveis, como a ilha de Marajó e o estuário do Amazonas. O tempo era bom ao longo da rota até Belém, com ausência de formações. A visibilidade era prejudicada por uma névoa seca e pela fumaça das queimadas, abundantes naquela época do ano.

Quando regressou da inspeção externa, Zille, em vez de consultar seu próprio plano de voo, ou as cartas de rota, como era de sua obrigação, limitou-se a dar uma olhada no HSI do comandante, onde a proa inserida era 270°.

Zille girou os botões de seu próprio HSI e ajustou a proa para 270°, porque lhe pareceu normal manter-se quase no mesmo curso da etapa anterior. Nilson Zille só fizera o trecho Marabá-Belém uma vez na vida, na qualidade de estagiário e acompanhado de um instrutor.

Às 17h20, os passageiros de Marabá embarcaram. Entre eles, Marcus Giovanni Mutran, 21 anos, estudante de Direito. Era filho de Oswaldo Mutran, maior pecuarista de Marabá, e irmão de Nagib Mutran Neto, prefeito do município.

Marinêz Coimbra ia para Belém com a filha Bruna, de três anos. Como Bruna parecia ser uma miniatura da Xuxa (vestia-se exatamente como a estrela), as comissárias bateram palmas e cantaram *A turma da Xuxa* quando ela entrou com a mãe.

Roberto Regis sentou-se na quinta fila, de trás para a frente, logo atrás do engenheiro Paulo Altieri e do procurador do Incra Antônio Nascimento. A estudante Meire Ponchio, que também embarcou em Marabá, escolheu um lugar no lado direito da última fila.

Completado o embarque, as portas foram fechadas e os pilotos cuidaram das checagens relativas à partida. Um trator procedeu o *push back*, empurrando o Boeing para o centro do pátio. Só então as turbinas foram acionadas.

Ao contrário do que quase sempre ocorria àquela hora do dia em Marabá, quando o vento costumava soprar no sentido oeste-leste, naquele domingo havia apenas uma brisa ligeira, soprando do norte. A pista em uso, também ao contrário do habitual, era a 07, correspondente ao rumo 70° (mais precisamente 68°), um pouco à direita da direção de Belém.

Enquanto taxiava para a cabeceira, o 254 foi informado pela Rádio Marabá que a temperatura externa era de 35 graus e que o altímetro devia ser ajustado para 1.005 milibares. A rádio voltou a confirmar o nível 290 (29 mil pés) para o voo até Belém. Eram 17h33, hora local, 20h33 zulu.

Uma das comissárias entrou na cabine e disse ao comandante que um passageiro (tratava-se de Paulo Altieri) queria saber do andamento de Brasil x Chile no Maracanã.

Garcez mandou Zille perguntar à Rádio Marabá, que informou que o jogo continuava 0 x 0. A aeronave voltou lá para trás com a informação.

Ao atingir a cabeceira, Garcez girou a aeronave em torno de seu próprio eixo, alinhando a bequilha com a faixa central da pista. Com a mão direita bem aberta, levou à frente as manetes. As duas turbinas Pratt & Whitney responderam ao comando silvando estridentemente. O Boeing começou a mover-se. Logo, as 40 toneladas engoliam vorazmente o asfalto.

Eram 17h35 quando o PP-VMK decolou para o seu último voo.

Capítulo 4

Nos aeroportos, a numeração das pistas corresponde às suas direções. Se uma cabeceira tem o número 03, por exemplo, isso significa que um avião dela decolando, ou nela pousando, tem proa aproximada de 30°. Se a cabeceira for 18, o rumo será 180°. E assim por diante. Como o Varig 254 decolou da pista 07, saiu no rumo 70°, vale dizer na radial 70 de Marabá.

Após a decolagem, o trem foi recolhido. Marabá chamou o 254 e pediu-lhe que reportasse assim que atingisse o nível 180 (18 mil pés).

— Ciente — Zille acusou a recepção.

— Marabá — limitou-se a responder o operador do aeroporto, para logo em seguida chamar Belém e informar que o 254 decolara aos 35 (20h35 zulu, 17h35 local).

O RG-254 seguiu subindo na V2, velocidade que garantiria a dirigibilidade do avião caso ocorresse a perda de um dos motores. Iniciou uma longa curva de 158° para a esquerda, ao invés da pequena curva (41°) no mesmo sentido, que deveria fazer para tomar a direção de Belém. Passou paralelamente à ponte rodoviária sobre o rio Itacaiunas que, logo abaixo, deságua no Tocantins. Segundos depois, cruzou o próprio Tocantins, que ali faz um “S” comprido e desengonçado.

Quando a barra móvel do HSI se posicionou sobre a barra fixa que apontava para o rumo 270, o Boeing nivelou automaticamente as asas e seguiu rumo oeste, mantendo-se em ângulo de subida.

Em vez de se manter do lado leste do Tocantins, e seguir em direção a Belém tendo o rio à sua esquerda, o Varig 254 voltou a cruzá-lo. Afastou-se de seu leito e voou para o coração da floresta.

Do *cockpit*, era possível ver o Sol escorrendo para o horizonte, bem à frente do nariz (se a proa estivesse correta, o Sol se poria à esquerda do avião).

Se um dos pilotos prestou atenção à posição do Sol, não deve ter estranhado: nada mais lógico que, num voo rumo 270° (oeste), o Sol poente se encontre à proa.

Na cabine de passageiros, a chefe de equipe Solange e as comissárias iniciaram o serviço de bordo que, naquela etapa, consistia em sanduíche de queijo e pequenos salgados, além de bebidas que serviriam de um carrinho.

O engenheiro Epaminondas Chaves prestava atenção ao voo. Natural de Marabá, já voara inúmeras vezes entre sua cidade e Belém. Achou estranho o Tocantins ter se afastado para a direita. Mas não se preocupou muito. O avião poderia estar se desviando de uma formação de nuvens, ou coisa parecida.

O piloto Wilson Alencar, entretido com um jornal, não prestou atenção ao Sol nem ao rio. Nem mesmo olhou para baixo. Só por isso não percebeu que o avião tomara rumo errado (naquela rota, Wilson conhecia os rios, as fazendas e até os currais).

Depois da decolagem, o italiano Giovanni permaneceu, durante alguns minutos, contemplando a paisagem desolada a oeste de Marabá, na qual se destacavam troncos de árvores nus e enegrecidos pelas queimadas. Logo se cansou. Abriu uma revista e passou a fazer palavras cruzadas.

Com poucos passageiros, e quase nenhuma carga, o Varig 254, leve, ganhou altura rapidamente. Logo cruzava o nível 140 (14 mil pés), sempre em ângulo de subida. Os relógios do painel de instrumentos do *cockpit* marcavam 20h41 zulu (correspondentes às 17h41, hora de Marabá e Belém). Dentro de pouco mais de uma hora, o negro da noite se sobreporia ao verde da floresta que começava a surgir abaixo.

Dois mil quilômetros ao sul dali, o jogo de futebol permanecia 0 x 0. O Brasil atacava e o Chile se defendia, embora os chilenos é que precisassem da vitória.

O advogado Fidelis Rocco, embarcado em Brasília, indagou de uma das aeromoças o tempo de duração do voo. Ela respondeu que, mais ou menos, 50 minutos.

O mecânico José de Jesus Manso — que, assim como Shiko Fukuoka, embarcara em Uberaba e se encontrava a bordo do RG-254 desde as 11 da manhã — deu uma olhada no relógio. Quase seis da tarde. Observou que diversos passageiros lamentavam não estarem vendo o futebol, principalmente um homem que falava alto e parecia bêbado.

Às 17h43, o RG-254 informou a Marabá que cruzara o nível 180 (18 mil pés) e subia para o FL-250 (25 mil pés). Marabá deu ciente e informou que o contato com o Centro Belém deveria ser feito em 128.2 megahertz (VHF).

O copiloto Zille conferia os dados do voo. A distância entre Marabá e Belém era de 241 milhas náuticas. Tendo decolado de Marabá às 17h35, e sendo de 48 minutos o tempo previsto da etapa, o PP-VMK deveria tocar o solo do Aeroporto Val-de-Cans às 18h23. No percurso, queimaria 2.400 quilos de combustível. Haveria uma sobra de quase três toneladas, suficientes para ir até o aeroporto alternativo, Macapá, e ainda voarem mais de uma hora.

Às 17h49, atingiram o nível de cruzeiro. O Boeing foi nivelado. Entre os passageiros, só os ouvidos mais atentos perceberam uma ligeira redução no ruído das turbinas.

No Rio de Janeiro, terminara o primeiro tempo da partida de futebol.

A bordo do Boeing, algumas crianças estavam irrequietas. Giuseppe Melazo, três anos, confinado havia mais de cinco horas (embarcara em Goiânia), pulava do colo da mãe, Kátia, para o da avó, Josete, do outro lado do corredor, sob o olhar indulgente das comissárias.

Paulo Altieri estava louco para saber do jogo. Aproveitou que uma comissária passava e pediu-lhe para perguntar na cabine de comando.

A moça foi até lá, fazer a indagação. Os pilotos chamaram Marabá, pelo rádio, souberam que estava no intervalo e que o placar continuava zero a zero. Em vez de levar a resposta diretamente a Altieri, a aeromoça divulgou a informação pelo PA (*passenger address*).

José Maria Gadelha conversava com Ruth Tavares, sua funcionária no Ibama. Embora conhecesse bem a rota Marabá-Belém, Gadelha não prestara atenção à decolagem nem acompanhava a navegação.

No *cockpit*, o PMS (o tal instrumento burro) mostrava que Belém encontrava-se a 89 milhas náuticas. Nada mais inexato. O Boeing sobrevoava a Serra dos Carajás. Prosseguindo em sua rota equivocada, logo adiante interceptaria o rio Xingu, que, como o Tocantins, corre no sentido sul-norte.

Se Garcez e Zille estivessem balizando lateralmente a navegação, como prescrevem as normas de pilotagem, teriam feito naquele momento a verificação da passagem do VOR de Tucuruí.

O VOR é um equipamento que emite ondas de rádio em todas as direções. Um instrumento no painel do avião aponta para a direção de onde procede a transmissão. Sendo assim, se os pilotos tivessem balizado Tucuruí, o sinal teria se revelado à direita (no trecho Marabá-Belém o sinal tem de vir da esquerda).

Se, em seguida, num processo de *crosscheck*, tivessem sintonizado o VOR de Carajás (que sairia do ar dentro de 32 minutos, encerrando sua jornada diária de trabalho), teriam plotado Carajás a sudeste, e não a sudoeste (caso da rota Marabá-Belém).

Com esses procedimentos, teriam detectado o engano de proa e — através de um exercício simples de trigonometria, bê-á-bá da navegação aérea — plotado o ponto exato onde se encontravam.

Não fizeram nada disso. Simplesmente continuaram voando para oeste, em direção ao pôr do sol.

No Rio de Janeiro, teve início o segundo tempo da partida. Logo aos quatro minutos, Careca entrou na área do Chile, deu um corte seco em dois zagueiros, tirando-os da jogada, e chutou para o gol. O goleiro Rojas ainda defendeu parcialmente. Mas a bola escapou de suas mãos e foi morrer mansamente na rede. Gol do Brasil. Um a zero.

Em etapas curtas, como Marabá-Belém, o tempo de voo em altitude (e atitude) de cruzeiro é muito pequeno. Já havia alguns minutos que o 254 procurava entrar em contato com Belém, através de VHF, para pedir autorização para a descida. Mas como se encontrava a grande distância (e se afastava cada vez mais, para oeste), os pilotos, por mais que tentassem, não conseguiram falar com o Centro. Foram socorridos por outra aeronave da empresa, que cumpria o voo RG-266 e também se dirigia ao Val-de-Cans. O 266 interceptou a mensagem e fez a intermediação entre o VMK e Belém.

Aproveitando-se da ponte, o 254 solicitou autorização para descer para o nível 200.

— Positivo — respondeu Belém ao 266. — O dois cinco quatro está autorizado para 200. Pede para ele continuar tentando um contato em VHF.

Se fosse dotado de um radar de aproximação, o Centro teria percebido que o RG-254 não se encontrava na área. Mas Belém não dispunha desse equipamento.

Mesmo sem contato por VHF, Garcez não desconfiou do erro de rota. Prosseguiu estimando sua posição tão somente pelas indicações decrescentes do PMS.

Passados alguns minutos, o RG-254 voltou a tentar contatar Belém em VHF, nas frequências 128.2 e 125.2, sem sucesso. Precizou usar novamente o RG-266 para informar a Belém que atingira o nível 200 (20 mil pés), que voava no rumo 270, na radial 90 da cidade, e para pedir instruções.

O Centro de Controle limitou-se a instruir o Varig 254 a proceder a uma curva para a esquerda, a fim de interceptar a radial 240 do VOR de Belém, e tentar um contato em HF. O Centro não se deu conta de que se o 254 estivesse, simultaneamente, com proa 270 e na radial 90 da cidade, estaria vindo do

extremo norte do Maranhão e do Oceano Atlântico, e não de Marabá. O piloto do RG-266, que conduzia a ponte, também não notou o absurdo da informação.

Mesmo sem descobrir que o erro de origem era seu (de proa errada), Garcez notou a discrepância. Indagou de Belém como poderia, estando no rumo 270, e na radial 90 de Belém, interceptar a radial 240 da cidade.

Nesse instante, o RG-266, que se encontrava nos procedimentos finais de descida, perdeu contato com o RG-254 e não pôde transmitir a pergunta ao Centro.

Garcez mandou Zille chamar Belém em HF, na frequência 8.855 quilohertz.

— Continuo sem contato — informou o 254 a Belém. — Devo estar com algum problema no sistema de rádio. Solicito permissão para prosseguir na descida.

Belém nada perguntou sobre a pane.

— Desça para o nível 40 — limitou-se a instruir. — Ajuste altímetro para 1.007 milibares. Prossiga visual para pouso, sem restrições, desde que aviste a cidade.

— Mas eu estou sem contato com o Centro, com a Aproximação e com a Torre.

Belém não deve ter ficado muito impressionado, pois limitou-se a responder:

— Avistando a pista, você é o único tráfego conhecido. Pode prosseguir para pouso.

Eram 18h20.

Pelo tempo de voo, Garcez deveria ter se dado conta de que Belém tinha de estar na sua cara. E, como isso não acontecia, reavaliado a navegação. Mas concluiu que o avião poderia estar com algum tipo de pane no porão eletroeletrônico, localizado sob a cabine de comando, e que essa pane seria a causadora da falha de comunicação. Optou por prosseguir no voo de descida, mantendo a proa 270.

Tendo percebido que o avião começara a descer, Paulo Altieri achou que daria para assistir, do aeroporto, aos 15 minutos finais de Brasil x Chile. Ficou olhando pela janela, ansioso, procurando a Baía de Guajará e a cidade. Mas viu, logo adiante, apenas um rio de águas escuras, cheio de praias, diferente dos rios barrentos do estuário do Amazonas.

No Maracanã, uma torcedora de Niterói, de nome Rosemary Barcelo da Silva, disparara um foguete da arquibancada. O Boeing acabara de completar os 48 minutos estimados para o total da viagem. Uma bola de fogo subiu das arquibancadas do estádio e caiu na área do Chile. O Varig 254 cruzara perpendicularmente o rio Xingu.

Na cabine de passageiros, as comissárias haviam recolhido as bandejas de lanche. Em vez de se dirigir ao seu lugar na parte traseira da aeronave, e ali aguardar o pouso, Jacqueline decidiu dar um pulo à cabine de comando para fumar um cigarro. Garcez não se importava com isso. Mas ela não quis ir sozinha. Foi até a colega Luciane, sentada lá na frente, e disse-lhe:

— Estou morrendo de vontade de fumar. Vou lá na cabine com o Garcez. Você vai comigo?

— Tá. Então vamos — Luciane pegou uma laranja (o lanche reservado à tripulação, naquela etapa, consistia unicamente em frutas) para chupar lá na

frente.

Já no *cockpit*, enquanto descascava a laranja com uma facunha, Luciane percebeu que havia algo de anormal.

— Eu não estou avistando Belém — Garcez informava pelo rádio.

Jacqueline sentara-se no *jump seat*, fumando. Luciane, de pé, escorava-se na porta do *cockpit* e olhava para fora. Também não via nada. Ou, melhor, via apenas uns quadradinhos de plantações, num terreno alagado, parecendo arrozais. Ela abaixou-se ao ouvido de Jacqueline e soprou-lhe:

— Não está com cara de Belém. Isso não tem nada a ver com Belém.

As duas passaram a examinar a paisagem. Não havia cidade. Não havia nada. Apenas as tais plantações, cercadas de matas. E o avião estava muito baixo, no que parecia ser um procedimento de descida. De repente, Luciane sentiu-se uma intrusa, ali no *cockpit*, num momento em que o comandante parecia estar em dificuldades.

— Puxa, eu acho melhor a gente sair daqui — disse a Jacqueline. — Não tem nada a ver a gente aqui, né?

Jacqueline concordou, apagou o cigarro. As duas saíram.

— Será que está acontecendo alguma coisa? — Jacqueline preocupava-se.

— Sei lá — Luciane pensou um pouco. — Sei lá — repetiu. — Não. Não deve ser nada. Daqui a pouco eles acham — optou por tranquilizar a outra. — Sei lá. De repente, desviou um pouco da rota.

— Engraçado, estou achando a paisagem diferente — lá atrás, o superintendente Gadelha, do Ibama, comentava com Ruth Tavares, enquanto procurava Belém pela janela. Ruth, que até então nada notara de anormal, intrinseca na conversa com o chefe, começou a ficar nervosa.

Na última fila, o engenheiro Epaminondas mudara da poltrona do corredor para a da janela. Passara a perscrutar o terreno abaixo. Estava cada vez mais intrigado. Depois da decolagem, notara o rio Tocantins do lado errado. Mais tarde, percebera que o Sol não se punha à esquerda, como seria o caso numa rota sul-norte. E agora nada havia embaixo que indicasse estarem nas proximidades de Belém. E, surpreendentemente, o avião se preparava para pousar. “Pousar aonde?”, perguntou-se Epaminondas.

Diversos outros passageiros estranhavam o fato de que, embora aparentemente estivessem pousando, não se via Belém. Nenhum sinal da cidade, da baía, do delta. Nem das cidades próximas. Nada.

Déa — que batia animado papo com Carlos Gomes desde a decolagem em Imperatriz — teve a atenção despertada pela conversa entre um homem e uma mulher, perto deles.

Tratava-se de Marinêz Coimbra, que dividia um conjunto de três assentos com a filha Bruna — naquele momento dormindo — e o oftalmologista João Roberto Matos.

Embora fosse católica, Marinêz rezava de acordo com as orientações de um guru. E os adeptos desse mestre tinham de orar, em horários específicos, voltados para cada um dos pontos cardeais. Por isso ela levava sempre consigo uma bússola de mão.

Quando procurou o norte, para dar início às orações, Marinêz viu que estava à

sua direita. Não desconfiou de nada. Em seguida, ao rezar para o leste, precisou ficar de joelhos sobre o assento e virar-se para a cauda do Boeing. Depois rezou para o sul, que se encontrava à sua esquerda. Só quando foi rezar para oeste é que descobriu que alguma coisa estava errada. O oeste encontrava-se exatamente na proa do avião. “Como poderiam estar voando para oeste” — ela se indagou —, “se iam de Marabá para Belém?” Mostrou a bússola ao médico.

Matos examinou a bússola, prendeu-a entre o polegar e o indicador da mão direita e moveu-a horizontalmente para um lado e para o outro. Como, ao saírem de Marabá, ele já tinha achado esquisito o rumo tomado, concluiu que Marinêz tinha razão. O avião não só decolara em direção ao oeste como prosseguia naquele rumo.

Macaco velho na rota, que percorria todas as semanas, Matos espichou-se por sobre Marinêz e Bruna e olhou para baixo, pela janela. A paisagem era totalmente desconhecida. Não viu Belém, nem a baía. Não viu o rio Tocantins, nem a linha de transmissão Tucuruí-Belém, da Eletronorte, que deveriam estar do lado esquerdo da aeronave. Muito menos viu a rodovia PA-150, estrada pavimentada que une Marabá a Belém, quase em linha reta, ficando portanto na vertical da rota de voo. Lembrou-se do Sol, que teria de estar se pondo à esquerda. Nada.

Espichou-se mais ainda, torceu o pescoço e tentou ver a paisagem à frente do avião. Pôde notar, no avermelhado da linha do horizonte, o Sol começando a se pôr no prolongamento da proa. Tudo confirmando que voavam para oeste.

Matos ficou imaginando se não seria um problema de tráfego aéreo, que teria obrigado o avião a fazer uma grande volta para chegar a Belém. Era uma hipótese não muito provável. Mas também não era provável um comandante errar a rota, muito menos num trecho tão simples como Marabá-Belém. Ainda mais à luz do dia e com tempo bom. Voltou a olhar para baixo e viu um rio. Sentiu-se altamente desconfortável ao ver que era um rio diferente daqueles próximos a Belém. Concluiu que precisava falar com uma das aeromoças a respeito de tantas coisas estranhas.

Depois de sair do *cockpit*, as comissárias Jacqueline e Luciane haviam se dirigido à *galley* traseira, onde Flávia aguardava o pouso.

Flávia — que, tal como Luciane, tinha pouquíssimo tempo de voo — já passara por três situações de emergência, todas em Electras da Ponte Aérea Rio-São Paulo. Duas haviam sido causadas por turbulências (numa delas, um passageiro se machucara ao bater com a cabeça no teto). Na terceira, os pilotos ficaram sem saber se o trem de pouso descera ou não, pois as luzes indicativas não se acenderam. Felizmente, a pane era das luzes e não do trem. Devido a esses incidentes desagradáveis e sucessivos, Flávia se considerava uma comissária azarada. Ao ouvir que o avião não conseguia avistar Belém, disse para Luciane:

— Eu sabia. Eu sabia que um dia isso iria acontecer comigo. Tudo acontece comigo.

Embora Jacqueline e Flávia, àquela altura, estivessem seriamente preocupadas, Luciane se mantinha tranquila, robotizada pelo treinamento recente. Em nenhum momento seus instrutores haviam mencionado a possibilidade de um avião perder-se em rota.

Atingida a hora estimada para a aterragem em Belém, uma sensação de grande desconforto se apoderara de boa parte dos passageiros. A inquietação era geral.

Roberto Regis percebera que havia algo errado. Ao olhar para baixo, via um único rio. Já viajara inúmeras vezes a Belém. Sabia que nos arredores da cidade era só água. Água por todos os lados.

Tendo observado que o avião descera bastante, a engenheira Maria de Fátima estranhou não ver a Baía de Guajará. O mesmo ocorria com Liceia Melazo, que podia ver que o lugar onde o avião se encontrava nada tinha a ver com Belém. O garimpeiro José Gomes da Silva também achava esquisito estar vendo apenas mata, com o avião aproximando-se cada vez mais da terra.

Nem só os passageiros olhavam para fora. No *cockpit*, o comandante examinava, intrigado, o solo à esquerda e à frente da aeronave, para ver se enxergava Belém. Do lugar onde presumia que se encontrava, não tinha como não ver a cidade. O Sol começava a se pôr. As primeiras luzes já deviam estar acesas, refletindo-se nas águas da baía. Nada. Garcez olhou para o outro lado, através da janela do copiloto. Nada.

Desconcertado, ajustou o radar meteorológico na função “mapeamento” e tentou localizar-se em relação ao terreno — à frente de Belém havia diversos acidentes geográficos relevantes (ilha do Marajó, rio Amazonas etc.), facilmente detectáveis pelo instrumento. Não viu nada disso na tela. Entretanto, ao invés de concluir que estava no local errado, julgou que as imagens estavam sendo mascaradas por algum tipo de interferência.

Depois que o PP-VMK atingiu o ponto que seria o de destino, conforme programação feita em Marabá, o PMS começou a apresentar indicadores negativos de distância e de tempo. Garcez ainda se manteve no rumo 270° por alguns minutos, na direção do que pensava ser o Oceano Atlântico, prolongamento natural da rota Marabá-Belém. Se encontrasse a linha do litoral, seria fácil achar a cidade.

Mas, como voavam para oeste, evidentemente nada disso aconteceu.

Frustrado pelo novo infortúnio (o PMS já acusava 30 milhas náuticas negativas e o litoral não surgia), Garcez executou uma curva de 180° e tomou o rumo inverso: 90°. Restava-lhe achar Belém visualmente, ou sintonizar alguma rádio comercial que facilitasse a localização. Não se deu conta do absurdo do novo rumo, oeste-leste. Não deu conhecimento da situação, e muito menos de suas dúvidas, ao Centro Belém, nem à Coordenação Varig, coisas que podia fazer pelo HF. Continuou sem marcações dos auxílios de radionavegação. Completou a descida para o nível 40 (4 mil pés), do qual seria mais fácil observar detalhes do solo abaixo, aproveitando o resto da luz do dia. Reduziu a velocidade para 200 nós (370km/h).

Obediente aos comandos, o jato voava docilmente de volta ao rio Xingu, que sobrevoara minutos antes, tendo agora o Sol na popa. À frente do nariz do Boeing, na linha do horizonte, era possível ver o sombreado da noite, que não demoraria a fechar-se sobre a imensidão da floresta.

Capítulo 5

O engenheiro Epaminondas Chaves tentava afugentar o medo folheando uma revista. Mas não conseguiu concentrar-se na leitura. Temia que alguma coisa anormal, estranha, muito estranha, estivesse acontecendo. Suas preocupações foram interrompidas por uma mulher (Maria de Fátima Nóbrega) que, de um assento um pouco mais à frente, virou-se para ele e perguntou:

— Já não passou da hora da gente pousar?

— É, acho que sim. Vou ver se descubro o que está acontecendo.

A comissária Luciane passava pelo corredor, voltando da *galley* traseira. Epaminondas não perdeu tempo com rodeios.

— Este avião está rodando sem direção — afirmou, categórico. — Esta região aqui embaixo não é a de Belém. Além disso, eu conheço bem esta rota. O rio Tocantins teria de estar do lado esquerdo. É melhor você avisar o piloto.

Luciane desnorтеou-se com as palavras do passageiro.

— Desculpe, senhor — respondeu —, mas o comandante sabe o que está fazendo.

Se Garcez sabia ou não o que estava fazendo, era algo que a própria Luciane já vinha se questionando desde que saíra do *cockpit*. Mas simplesmente não podia compartilhar seus temores com um passageiro. Foi atrás da chefe de equipe Solange, para informar-lhe do ocorrido.

Coincidentemente, Solange acabara de ser alertada, pelo médico João Roberto Matos, de que o avião voava num rumo errado. A chefe de equipe não pensou duas vezes. Decidiu informar-se com o comandante. Foi interceptada no caminho por um terceiro passageiro, o legista José Luís Serrano Brasil, que gesticulou nervosamente cobrando explicações. Ela prometeu esclarecer o assunto.

No *cockpit*, o comandante Garcez suspeitava de uma pane nos instrumentos de navegação. Mas, mesmo que fosse uma pessoa extremamente franca, sabia que não podia chegar para os passageiros e dizer-lhes:

— Infelizmente, estamos com um problema aqui na frente. Nos perdemos e não estamos conseguindo achar Belém. — Poderia haver pânico.

Entretanto, tinha de dar algum tipo de explicação. Estava justamente pensando em algo lógico para dizer, quando Solange entrou na cabine, indagando sobre o atraso.

— As pessoas estão querendo saber o que está acontecendo — informou a chefe de equipe. — O que é que a gente deve dizer?

— Espera um pouco. Espera um pouco — ele respondeu, não conseguindo disfarçar o nervosismo.

— Mas eles estão dizendo que a gente já devia ter pousado. Estão perguntando por que é que a gente não pousa — insistiu Solange.

— Perdemos contato pelo rádio com Belém — disse Garcez.

— Digo isso aos passageiros?

— Não, não. Deixe-me pensar. Não. Pode deixar que eu mesmo falo com eles.

Garcez acionou o microfone. Na falta de uma desculpa melhor, informou pelo

PA que o Aeroporto Val-de-Cans estava com falta de energia. Disse que iria sobrevoar a área de Belém até a situação se normalizar. Não se esqueceu de dizer que tinham ainda mais de duas horas de autonomia.

Como o Boeing levava apenas 48 passageiros, muitos, ao ouvir o comunicado do piloto, deslocaram-se para poltronas vazias, junto às janelas. Viram, no lusco-fusco da noite que se aproximava, a mancha de um rio, bastante largo, bem à frente, na perpendicular da rota do avião.

Regina Saraiva mostrou ao irmão Afonso que o rio, cheio de ilhas, era muito diferente do Tocantins.

O engenheiro Paulo Altieri também sabia que estavam muito longe da cidade. Mas não imaginou que pudessem estar perdidos. Um Boeing de carreira, pensou, não se perde como um teco-teco. Altieri olhou as horas e concluiu, desolado, que o futebol já era. Chamou uma comissária e pediu uma segunda dose de uísque.

Marcionílio Pinheiro encostou a testa na janela, para que sua visão não fosse ofuscada pelo reflexo das luzes da cabine no vidro, e notou que o rio tinha cachoeiras. Mesmo acreditando que se encontravam perdidos, a informação, passada pelo comandante, de que tinham mais de duas horas de autonomia, o tranquilizara. Na pior das hipóteses, pousariam em outro lugar. Ou, quem sabe, regressariam a Marabá.

Aquela altura, todos se preocupavam. O garimpeiro Newton Coelho esquadrinhava o solo abaixo. As irmãs Enilde e Cleonilde não tiravam os olhos de seus relógios. Chamaram uma comissária e a interpelaram. Disseram que, se o pouso atrasasse muito, perderiam sua conexão para Manaus.

Tendo recebido seu uísque, Paulo Altieri optou por não bebê-lo. Achou que seria prudente manter-se alerta. Limitou-se a inclinar ligeiramente o copo e encostar os lábios em sua borda, sentindo levemente o amargoso gelado da bebida.

As aeromoças continuavam sendo pressionadas por uma saraivada de perguntas:

— Por que o avião não pousou? Por que não estamos perto de Belém?

Na falta de melhor opção, respondiam com evasivas:

— O comandante informou que está faltando energia. O comandante disse... O comandante sabe... Logo pousaremos... a autonomia... etc. etc. etc...

— Eu não acredito numa palavra do que elas estão dizendo — o economista Carlos Gomes cutucou o braço de sua vizinha de poltrona, Déa. — Belém é um aeroporto internacional. Deve ter um gerador.

Wilson Alencar também percebeu que a história da falta de energia era conversa fiada. Lá embaixo, só havia floresta e um rio. Apertou o botão de chamada das comissárias. Foi atendido por Solange. Explicou que era piloto, que conhecia bem a região de Belém, e que não havia a menor hipótese de estarem próximos à cidade.

No *cockpit*, os pilotos continuavam tentando se localizar, perscrutando o terreno como se estivessem num avião do tempo do onça. Olhavam para baixo e para os lados, até onde os olhos alcançavam. A névoa seca dificultava-lhes a observação. Mas, como voavam baixo, puderam ver um grande rio à meia-luz do crepúsculo.

O PP-VMK, agora voando oeste-leste, interceptara novamente o rio Xingu, num trecho onde existem belíssimas cachoeiras, a oeste da Serra dos Carajás, 450 quilômetros a oeste de Marabá e 640 quilômetros a sudoeste de Belém.

Apesar da distância em que se encontravam da rota, se os pilotos tivessem detectado naquele instante o erro inicial, poderiam — recapitulando os rumos tomados até então — ter se localizado geograficamente e retornado a Marabá, ou até mesmo tomado um atalho nordeste e triangulado para Belém. Havia combustível para qualquer dessas alternativas.

Mas Garcez procurava localizar-se pela geografia do terreno. Passou a usar o rio como referência, ora acompanhando seu curso, ora cruzando-o na perpendicular. Cotejou o traçado de seu leito com alguns mapas que havia no *cockpit*. Infelizmente, não o identificou como sendo o Xingu, convicto estava de que se encontrava nas imediações de Belém. Para piorar as coisas, a noite se fechava sobre a floresta.

Procurando não se deixar levar pelo desânimo, Garcez pediu a Belém, por HF, a frequência das estações de *broadcasting* da cidade. Belém forneceu-lhes duas frequências: 1.330 kHz, Rádio Liberal, e 1.270 kHz, Rádio Guajará.

Garcez sintonizou ambas as frequências, sem maiores dificuldades. E, tão logo o fez, girou o nariz do avião para a esquerda, apontando-o na direção indicada pelo ponteiro do radiogoniômetro (instrumento que indica de onde procedem sinais de rádio captados).

A proa passou a ser de 200°, que parecia coincidir com o curso do rio abaixo. Garcez concluiu que Belém só podia estar à sua frente, na desembocadura do rio, tão convicto estava de que já passara da cidade — e sabendo que depois tomara rumo inverso. Começou a subir o Xingu (sem saber que estava subindo e, muito menos, que se tratava do Xingu), voando rumo sul, afastando-se cada vez mais de seu destino.

Uma das rádios captadas transmitia a partida Brasil x Chile, interrompida quando a bola de fogo lançada pelo foguete da torcedora Rosemary caiu perto do goleiro chileno Rojas que, mais do que depressa, jogou-se no gramado, encenando ter sido atingido pelo disparo. A outra rádio transmitia uma missa dominical.

Uma lei, existente havia mais de 50 anos, obrigava as rádios a fornecerem seus nomes e prefixos, assim como suas localizações, com intervalos de, no máximo, dez minutos. Fora criada justamente para orientar os aviões.

Jorge Veiga, um lendário cantor da Rádio Nacional nos anos 40 e 50, inventara um bordão que se tornou famoso:

— Alô, alô, aviadores do Brasil. Aqui fala Jorge Veiga, Rádio Nacional do Rio de Janeiro.

Naqueles tempos de aviões a pistão, os pilotos se valiam muito desse sistema de orientação. Alguém que voasse para Vitória, por exemplo, precisava apenas sintonizar uma rádio daquela cidade e acompanhar a indicação do ponteiro, para navegar com segurança até lá. Daí a obrigatoriedade de as rádios se identificarem.

Mas, naquele domingo, as rádios sintonizadas pelo Varig 254 não o fizeram. Excitado com o drama que se desenrolava no gramado do Maracanã — quando

o goleiro Rojas deu tintas à sua pantomima cortando o próprio supercílio, fazendo jorrar sangue —, o locutor que narrava os incidentes do jogo simplesmente se esqueceu. A outra rádio, que transmitia a missa, não o fez para não profanar o ato religioso.

Para desgraça dos ocupantes do RG-254, as emissoras não eram de Belém. A recepção em 1.270 kHz era da Rádio Brasil Central de Goiânia, mesma frequência da Rádio Guajará de Belém. E a outra era da rádio Clube de Goiânia, 1.329 kHz, quase a mesma frequência da rádio Liberal de Belém (1.330 kHz). Condições peculiares de propagação de ondas eletromagnéticas, especialmente ativas naquele dia, faziam com que o PP-VMK captasse o sinal de Goiânia (1.300 quilômetros a sudeste) mas não o de Belém (650 quilômetros a nordeste).

Num determinado momento, em que a porta do *cockpit* foi aberta por uma das comissárias, alguns passageiros ouviram a voz típica de locutor de futebol e concluíram que, por estarem ouvindo o jogo do Brasil, os pilotos haviam se distraído e perdido a rota.

Garcez se decepcionou ao constatar que as emissoras não forneciam seus nomes e prefixos, como era de costume. Mesmo assim, e na falta de alternativa melhor, optou por manter-se no rumo indicado pela agulha do radiogoniômetro, acreditando que as rádios só podiam ser mesmo de Belém.

Às 18h55, transcorrida uma hora e 20 minutos de voo, o RG-254 informou por HF ao Centro Belém que se encontrava no nível 40 (4 mil pés) e tinha proa de 205°.

— Consigo sintonizar a Rádio Liberal e a Rádio Guajará, mas não consigo falar em VHF — completou o piloto.

Como o alcance da rádio VHF de Belém era de 300 quilômetros, tudo fazia crer que o 254 encontrava-se no mínimo a essa distância do Aeroporto Val-de-Cans. Já as rádios comerciais e transmissões em HF podiam ser captadas num raio de milhares de quilômetros.

Mas, tal como Garcez e seu copiloto, o Centro Belém também não foi capaz de enxergar o óbvio ululante, ou seja, que o 254 não podia estar por perto.

Como o 254 já estava atrasado mais de meia hora, às 19h a Coordenação Varig o chamou pelo SELCAL. Sem que se possa saber por quê, Garcez respondeu estimando seu pouso em Belém dentro de cinco minutos.

No espaço da última meia hora, o 254 voara para leste (rumo 90°), depois para o sul (rumo 165°), mais tarde para oeste (270°) e novamente para o sul (entre 210° e 165°).

A maioria dos passageiros achava que o avião voava em círculos. Liceia Melazo vira o rio surgir à frente, depois de um lado, mais tarde do outro. O pôr do sol também. Mas achou que o piloto estava apenas aguardando o restabelecimento das luzes do aeroporto. José Maria Gadelha e o doutor João Roberto Matos também notavam que o avião fazia curvas o tempo todo, as asas raramente niveladas.

Consciente de que os passageiros estavam assustados, Garcez, ao tentar tranquilizá-los, assustou-os ainda mais ao dar uma nova versão para o não pouso. Disse pelo PA que os instrumentos de orientação do avião estavam em pane, mas que sintonizara a Rádio Liberal de Belém — informação esta que, além de

errada, nada de positivo significava para um leigo.

Algumas pessoas haviam se levantado de seus assentos e, de pé no corredor, discutiam a situação. O clima tornava-se cada vez mais tenso, pesado. Um cheiro azedo de medo pairava no ar abafado. Àquela altura, o Varig 254 já deveria estar estacionado no pátio do Aeroporto Val-de-Cans. Entretanto, voava mansamente (na estúpida submissão das máquinas) rumo à distante Goiânia, por onde passara no início da tarde.

Garcez continuava tentando safar-se sozinho do imbróglio em que se metera. Continuou a falar com Belém como se nada de mais sério estivesse acontecendo.

— Mantenho nível 40 (4 mil pés), tenho combustível para uma hora e 40 — informou. — Quais são as condições meteorológicas de Belém? Continuo não vendo a pista — disse-o como se não avistasse apenas a pista e não a cidade inteira, como era o caso.

Tal como se estivesse falando com um avião já na aproximação, Belém informou singelamente que o vento era de 120º, com cinco nós, e a visibilidade, acima de 10km. Disse que havia três cúmulos a 2 mil pés e três altos-cúmulos a 10 mil pés. A temperatura era de 28 graus e o ponto de orvalho 22.

O 254 acusou o recebimento da mensagem e disse que voltaria a manter contato tão logo avistasse o aeródromo.

— Já está recebendo a marcação de radioauxílio? — perguntou Belém.

— Negativo — respondeu Garcez. — Recebemos apenas radiodifusoras locais (na verdade, as de Goiânia).

Eram 19h06.

Apesar do não recebimento das marcações, não ocorreu a Garcez ir para um nível mais alto, a fim de ter mais ângulo de recepção dos radioauxílios. Nem ocorreu a Belém questionar o RG-254 sobre seus procedimentos, no mínimo estranhos.

As comunicações entre o avião e a terra pareciam uma conversa de surdos. Belém agia e falava como se o Varig realmente estivesse chegando e o Varig respondia como se a cidade se encontrasse escancarada à sua frente.

— Dois cinco quatro autorizado a descer para o nível 20 — disse o surdo de baixo, referindo-se a 2 mil pés, uma altitude praticamente de tráfego de pista. E continuou: — Ajuste do altímetro, 1.007. Temperatura do ar, 27 graus. Vento agora é de 50 (graus) com 12 nós. Pista em uso é a zero meia. Pode prosseguir quando tiver o visual da pista, sem restrição.

— Positivo. Dois cinco quatro — confirmou o surdo de cima. Confirmou, mas preferiu continuar no nível 40. Garcez já tinha certeza de estar perdido. Não tinha como não ter. Mas preferiu não discutir o assunto, nem mesmo com Zille. Limitava-se a dar-lhe ordens.

Garcez poderia ter feito, com o copiloto, um minucioso *crosscheck* dos procedimentos adotados desde a decolagem de Marabá ou usado o rádio para declarar formalmente uma emergência. Neste caso, acionaria imediatamente, além dos serviços de apoio de terra, outras aeronaves. Poderia também ter chamado a Coordenação Varig e dizer-lhes que estava perdido, caso em que poria toda a estrutura da empresa à sua disposição para ajudá-lo a se localizar.

Estando do lado de fora do problema, e não sob pressão como os pilotos do

RG-254, outros aviadores e especialistas teriam aconselhado Garcez a subir.

Se os órgãos de terra estavam intrigados, e os pilotos do 254, atônitos, dos passageiros o mínimo que se pode dizer é que começavam a entrar em pânico.

Mas nem todos.

Roberto Regis achava apenas que havia algum imprevisto desimportante, atrasando a chegada. Afinal, aviões como aquele voavam com pilotos experimentados. O comerciante Antônio Farias supunha que os pilotos sabiam o que estavam fazendo, tal como acabara de dizer uma das aeromoças. Marcionílio Pinheiro, apenas desconfiado, olhava para o seu relógio, tentando se lembrar da hora da decolagem para poder marcar o tempo de voo.

Na turma dos pessimistas, o engenheiro Epaminondas dizia para quem quisesse ouvir:

— Bem que eu vi que o rumo não estava certo. Perto de Belém, os rios não têm praia.

O piloto Wilson olhava preocupado para a noite lá fora. O rio desaparecera na escuridão. Surgiam agora, muito de vez em quando, luzes esmaecidas e amareladas, indicando fazendas ou pequenas povoações. Nenhuma cidade.

Lá na frente, Garcez continuava “ciscando”. Fez uma curva para a direita, outra para a esquerda. Tomou a proa 195. Apesar de noite fechada, ao longe, no horizonte, à sua direita, uma estreita faixa alaranjada mostrava os últimos vestígios do dia, a oeste. Nas demais direções, o escuro da mata se amalgamara com o escuro do céu. Abaixo, o máximo que o comandante conseguia ver agora era uma queimada aqui, outra acolá, e uma outra mais adiante.

O manto da noite se abatera sobre o belíssimo Xingu, cujas praias e cachoeiras encontravam-se agora escamoteadas pela escuridão.

Já que não podia oferecer uma justificativa convincente aos passageiros, dando-lhes conta dos motivos do atraso, era preciso, ao menos, entretê-los. Garcez mandou que as aeromoças servissem um lanche adicional e nova rodada de bebidas. Liberou também os cigarros, já que o tempo de voo ultrapassara uma hora (em 1989, era proibido fumar apenas nos voos com menos de uma hora de duração).

A comissária Luciane achou ótima a ideia do lanche, o que lhe permitiu manter-se ocupada, sem ter de dar explicações o tempo todo. Servia rápido e não parava para escutar as perguntas.

O segundo lanche não fez muito sucesso, quase ninguém o quis. O mesmo não se pode dizer do carrinho de bebidas. Foi acolhido, se não com entusiasmo, pelo menos com suspiros de alívio. Diversos passageiros pediram doses reforçadas. Não eram poucos os que haviam resolvido “beber” um pouco de coragem.

O garimpeiro José Gomes da Silva estivera observando o rio até a chegada da noite. Não vira nenhuma cidade em suas margens. Agora, sem enxergar nada, dava-se conta de que estavam mesmo perdidos, como a todo momento diziam outros passageiros.

Angustiado, o advogado Fidelis Rocco Sarno não dava descanso às comissárias:

— Cadê Belém? Por que não chegamos em Belém? Onde está Belém? — disparava-lhes.

A funcionária do Ibama Ruth Tavares levantara-se de sua poltrona e fazia

footing pelo corredor, muito nervosa, indo até a frente e voltando. Uma das comissárias deu um pulo na *galley* e voltou com um copo de água com açúcar para acalmá-la. Providência das mais inúteis, ressalte-se. Minutos depois, Ruth foi acometida de uma crise histérica.

— Eu não quero morrer — começou a gritar, causando grande desconforto aos demais passageiros, que se viraram, assustados, em sua direção.

Rapidamente ela foi acudida por seu chefe, José Maria Gadelha, pelo doutor Serrano Brasil e pelo engenheiro Altieri. Depois de conversar com Ruth, o médico foi até a *galley* e perguntou a uma das comissárias se havia algum antídoto a bordo.

A moça disse que sim. Mas ele teria de fornecer o número de seu CRM e assinar um protocolo.

Enquanto Gadelha e Altieri tomavam conta de Ruth, o doutor Brasil, irritado com a burocracia, foi pegar seus documentos. Retornou à *galley*, exibiu-os às moças e assinou o papel. Só assim obteve o remédio. Fez com que Ruth o tomasse.

Por todo o avião ouviam-se rezas. O medo se alastrava pelo 254 como um rastilho de pólvora.

Aquela altura, da parte dos passageiros tomara conhecimento de que Wilson era piloto. Muitos foram até ele:

— Por favor, comandante, o que é que está acontecendo?

Frustraram-se ao constatar que Wilson — que, a despeito dos acontecimentos, mantinha o semblante tranquilo — não fazia a menor ideia.

Na parte traseira da aeronave, o mecânico Antônio José Araújo da Silva, que já embarcara embriagado, falava muito alto e reclamava do atraso da chegada.

Era possível ver a Lua do lado direito do avião, em quarto crescente. Fraca, embaciada, a luz filtrada pela névoa seca e pela fumaça das queimadas. Roberto Regis, que mudara de assento, pôde vê-la de sua janela. Mas, para sua surpresa, o crescente desapareceu e, pouco depois, surgiu do outro lado, sinal inequívoco de que o avião não mantinha um rumo fixo. Regis, que optara por manter-se sóbrio, sentia-se incomodado com os passageiros que não paravam de beber.

De suas respectivas poltronas, Paulo Altieri e Odeane Souza, a Déa, também perceberam que a Lua mudara de lado. Déa comentou o fato com Carlos Gomes.

No *cockpit*, a situação permanecia inalterada. Às 19h30, o blim-blom do SELCAL voltou a soar. Desta vez, era o Centro Brasília querendo saber se o 254 tinha alguma informação para Belém. Garcez atendeu.

— Favor aguardar — limitou-se a dizer, sem outras explicações.

O copiloto Nilson Zille podia ser inexperiente, mas não era imbecil. Já concluía que seu comandante, salvo por um golpe de extrema sorte, jamais iria encontrar o Aeroporto Val-de-Cans. Por isso Zille decidiu guardar no escaninho a Carta de Descida de Belém. Ao fazê-lo, observou que, no papel — no procedimento de descida (arco DME) —, constava o rumo 027 e não 270. Como se houvesse, num átimo, recuperado toda sua lucidez, Zille olhou para a noite estrelada, à frente do para-brisa, e deparou com a constelação do Cruzeiro do Sul. Como um navio à deriva, o PP-VMK, cumprindo o 254 na etapa Marabá-

Belém, navegava mansa e estupidamente em direção ao sul.

O relógio de bordo marcava 22h39 zulu, correspondentes a 19h39, hora local. O RG-254 decolara duas horas e quatro minutos antes, para um voo estimado em 48 minutos. Nos últimos 68 minutos, voara a 4 mil pés de altura, mantendo-se a maior parte do tempo entre os rumos 165° e 215°, direção contrária à rota Marabá-Belém.

— Olha aqui — disse o copiloto, perdendo de vez o respeito pelo comandante, e exibindo a Garcez a carta de descida de Belém — a merda que você fez.

Merda essa da qual Garcez já tomara conhecimento ao verificar na carta DEP.V de baixa altitude que o rumo de Marabá para Belém era 027 e não 270.

O comandante, em vez de se mostrar surpreso com a informação do copiloto, limitou-se a levar o indicador à boca e depois apontá-lo para o teto, onde se situava o microfone do CVR (*Cockpit Voice Recorder*), gravador de vozes da cabine de comando.

Apesar do agravamento da situação a cada minuto que passava, o medo de Garcez era muito mais dirigido à possibilidade de a empresa descobrir a falha cometida. As repercussões poderiam ser extremamente negativas, provavelmente resultando em demissão. E foi isso que ele quis dizer ao copiloto, ao apontar na direção do microfone.

Descoberto o erro inicial, o importante agora era localizar-se rapidamente nas cartas de rota e procurar um aeródromo para um pouso de emergência. Mais tarde, encontraria uma desculpa para seus erros.

De uma coisa, Garcez já devia ter certeza, mesmo sem saber onde se encontrava: tendo voado para oeste por tanto tempo, e depois no sentido sul, jamais conseguiria atingir Belém com o combustível que tinha nos tanques.

Localizar-se com exatidão era tarefa das mais difíceis, tantas haviam sido as curvas e proas tomadas desde a saída de Marabá.

Depois de repassar mentalmente os principais procedimentos adotados desde a decolagem, o comandante concluiu que estavam em algum ponto a sudoeste de Marabá e de Carajás e ao sul de Santarém, já na cobertura da Carta de Rota de Aerovia de Baixa L-3. Tratava-se de uma carta de baixa altitude, que mostraria localidades ao sul da radial 270 de Marabá (que haviam tomado logo depois da decolagem) e que lhes forneceria mais dados do terreno, além de um maior número de estações de radioauxílio.

Enquanto aguardava que Zille achasse a carta, Garcez finalmente decidiu subir para melhorar os alcances (visuais e de rádio) e economizar combustível. Optou pelo nível 80 (8 mil pés). Manteve a velocidade variando entre 200 e 210 nós durante a subida. Foi necessário usar um pouco mais de potência. Sofria, como se fosse de seu sangue, cada gota de combustível que o Boeing queimava.

Precisava localizar um aeródromo, qualquer um. A alternativa seria morrer, levando junto 53 pessoas. Tinha dúvidas entre seguir para Santarém, que tudo indicava estar ao norte, ou rumar para nordeste, hipótese em que poderia voltar ao ponto de partida, Marabá, ou pousar em Carajás.

Na cabine de passageiros, os engenheiros Paulo Altieri e Epaminondas Chaves cobravam energicamente da chefe de equipe a informação sobre quando, e onde, o avião iria pousar. Ela foi mais uma vez ao *cockpit* indagar do

comandante.

Em vez de enviar a resposta por Solange, Garcez informou pelo PA que estava procurando um local para pouso, podendo ser Santarém ou um retorno a Marabá. Disse que tinham ainda 90 minutos de autonomia.

O novo comunicado deixou alguns passageiros, como o próprio Altieri e o mecânico José de Jesus Manso, um pouco mais tranquilos. Mas não convenceu Epaminondas, que começou a rezar para Nossa Senhora da Conceição, santa do dia do seu aniversário, e Santa Rita de Cássia, padroeira dos viajantes.

O piloto Wilson Alencar acionou seu cronômetro, para monitorar a passagem dos 90 minutos indicados pelo comandante. Tentou munir-se de otimismo mas, ao olhar para fora, não viu nenhuma luz de cidade. Apesar de muito preocupado, o velho aviador levantou-se e foi até onde alguns passageiros discutiam a situação. Procurando erguer-lhes o moral, disse a todos que, em aviação, sempre se decola com muito combustível de sobra.

— Quem sabe dá até para chegar a Brasília — concluiu, não demonstrando muita convicção. E cuidou de não revelar que, para chegar a Brasília, seria preciso primeiro saber onde estavam.

O certo é que o Varig 254 já voava havia duas horas e 15 minutos, sendo uma hora e 14 minutos no nível 40 (pouco mais de mil metros), no qual precioso combustível fora queimado inutilmente.

O comandante voltou a falar pelo PA. Disse aos passageiros que tinham ainda uma hora e 15 de autonomia. Mas é evidente que não falou da possibilidade, cada vez mais provável, de terem apenas uma hora e 15 de vida.

Capítulo 6

Por mais que procurasse, o copiloto Nilson Zille não conseguiu localizar a carta de baixa altitude L-3 — justamente a que mais poderia ser útil naquele instante — embora ela se encontrasse no *cockpit*.

Na ausência da L-3, Garcez pegou outra carta e abriu-a sobre o manche. Seu indicador passeou ansioso por algumas localidades com aeródromos dotados de pista com balizamento noturno — não só pouquíssimos, como muito espaçados na região, frise-se. Concluiu que o aeroporto mais perto devia ser o de Santarém.

Sintonizou o radioauxílio de Santarém e a agulha do radiogoniômetro apontou para o rumo 350. Garcez aprou o nariz do Boeing naquela direção, o que implicou numa curva de quase 180°. Ao cabo do giro, verificou quanto lhe sobrava de combustível e fez algumas contas. Tinha pouco mais de uma hora de voo. Voltou a chamar Belém pelo HF. Informou proa 350 de Santarém.

O RG-254 voou por pouco tempo no novo rumo. Pois, ao rememorar algumas das direções tomadas até aquele instante, e fazer novas estimativas, Garcez deduziu que não dava para alcançar Santarém. O combustível seria insuficiente.

Procurando não se deixar levar pelo desespero, Garcez voltou a examinar a carta. Desta vez chegou à conclusão de que os aeródromos mais próximos eram os de Carajás e Marabá. Tratou de sintonizar os radiofaróis das duas localidades, nas frequências 320 e 370 kHz. Teria assim marcações de proa.

Por coincidência das mais infelizes, os sinais que recebeu foram os de Barra do Garças (frequência 320 kHz, a mesma de Carajás) e de Goiânia (370 kHz, a mesma de Marabá), que a propagação ionosférica de ondas eletromagnéticas trouxera até ali. Como se encontrava muito distante — tanto de Barra do Garças como de Goiânia — não pôde ouvir os sinais em Morse emitidos pelos radiofaróis. Via apenas o ponteiro de marcação do instrumento, sinalizando a direção.

Entretanto, por duas vezes, ouviu sinais de bipe em código Morse identificando Goiânia: traço, traço, ponto / traço, traço, traço / ponto, ponto = GOI (Goiânia). Mas Garcez, sob severo estresse, devido à iminência de uma tragédia, agarrou-se ao galho à beira do despenhadeiro, interpretando o sinal como sendo o que ele desejava, Marabá: traço, traço / ponto, traço, ponto / traço, ponto, ponto, ponto = MRB (Marabá).

No momento em que desistira de Santarém, e optara pela direção de Carajás e Marabá (na verdade Barra do Garças e Goiânia), Garcez voltara a imprimir ao Boeing um giro de 180°. Em cada uma dessas guinadas, o Varig 254 procedia a uma longa curva e queimava precioso combustível.

Às 20h05, Belém voltou a chamar o 254, pedindo informações sobre o voo.

Àquela altura, Garcez já devia saber que nenhuma dissimulação lhe seria útil, mesmo que, num golpe de extrema sorte, uma pista de pouso iluminada surgisse à sua frente, como que por encanto. De qualquer maneira, ele teria de contar a verdade sobre o rumo inicial errado. E, se viesse a morrer — hipótese que, a cada minuto que passava, tornava-se mais considerável —, os erros seriam descobertos mal os investigadores começassem a bater coisa com coisa, a ler a fita do FDR (registro dos parâmetros de voo) e a ouvir a gravação do CVR

(gravador de vozes da cabine).

Mas, confessar erros, aparentemente, não era do feitio de César Augusto Padula Garcez. Talvez não constasse das especificações de sua personalidade. Por isso, quando Belém voltou a chamá-lo, ele limitou-se a dizer que tinha proa 190. E confirmou que decolara de Marabá às 20h35 zulu (17h35, hora de Marabá), como se o Centro não o soubesse.

Às 20h10, Garcez tomou a iniciativa de falar com Belém. Informou que tinha proa 170 de Marabá e que recebia marcação do NDB (radiofarol) de Carajás (que, como sabemos, era de Barra do Garças). Mas ficou perplexo quando Belém informou que Carajás encontrava-se fora do ar desde as 22h30 zulu (19h30 local), portanto havia mais de meia hora.

O Centro Belém — que, àquela altura, não queria descartar nenhuma hipótese — disse ao 254 que iria providenciar a iluminação da pista de Carajás e a reativação do radioauxílio daquela localidade.

Quanto a Garcez, sem muitas alternativas, pilotava por impasse. Raciocinava por eliminação. Se não desse para ir para esse lugar, iria para aquele. Se tal rádio estava fora do ar, então só podia ser tal. Se não era isso, então era aquilo. Já que não podia fazer isso, faria aquilo outro.

Supondo que o combustível não daria para retornar a Marabá, o comandante decidiu ir para Carajás, mais a oeste — torcendo para que o balizamento da pista fosse aceso a tempo —, mas usando a marcação de Marabá e desviando-se um pouco para o sul — no que estaria correto se sua sintonia não fosse a de Goiânia. Decidiu que Carajás seria seu rumo definitivo. Seguiria em direção àquele aeródromo, até encontrá-lo ou até que se esgotasse o combustível.

Tomada a decisão, era preciso comunicá-la aos passageiros, talvez a parte mais difícil, mesmo porque eles já deviam ter percebido as curvas e as mudanças de rumo que fizera nos últimos minutos.

Garcez voltou a entrar no *passenger addresser* e, sem muitos rodeios, disse que estavam indo para Carajás, onde pousariam.

Lá atrás, o comunicado foi recebido com suspiros de alívio. Não sem motivo, é óbvio. Já voavam havia duas horas e meia, num voo que deveria ter sido de menos de uma hora. Qualquer lugar em que pousassem seria bom: em Carajás, no Suriname, em Santarém, em Manaus, de volta em Marabá, na Bolívia, na Patagônia, no quinto dos infernos — fosse onde fosse, seria bom.

Mesmo tendo prestado atenção às palavras do comandante, o jovem garimpeiro Afonso Saraiva não conseguia entender nada do que estava acontecendo. Já o comerciante Antônio Farias tinha certeza de que o piloto escondia alguma coisa. Olhou pela janela e não viu nenhum sinal de cidade. Na escuridão, lá fora, brilhavam apenas as estrelas.

Até então, as aeromoças haviam servido bebidas aos que pediam — procurando não encher muito os copos, para que não houvesse mais bêbados no avião e a situação fugisse do controle. E optaram por não servir os que já estavam alcoolizados. Estes, como seria de se supor, não gostaram nem um pouco da discriminação.

Finalmente, alguns se levantaram, foram até a *galley* — sem tomar conhecimento de Jacqueline e Flávia, que tentaram, mas não tiveram como,

detê-los — e se serviram na marra.

Quando as comissárias se deram conta, o bar fora tomado como que de assalto. Uma festa felliniana começou a rolar na *galley* do 254. Uns dez homens bebiam doses as mais generosas, numa tentativa desesperada de afugentar o medo. A maioria preferia uísque (havia cinco garrafas de Teacher's) e emborcava caubói. Outros optavam por cervejas. As latas eram retiradas do bar e corriam de mão em mão. Espocavam as argolas, a espuma escorria, pingava, borbulhante. Houve gente que bebeu vinho no gargalo das garrafas.

Não houve nenhum tipo de violência, ninguém ofendeu nem agrediu ninguém. Mas, se o bar fosse trancado, eles o arrombariam — sentia-se pelo tom das vozes, pelos olhos rútilos, pelo rubor dos narizes e das orelhas. Um deles chegou a levantar um copo e gritar: “Brasil.” Jamais se soube se foi por causa do jogo de futebol, cujo resultado nenhum deles sabia, se era um brinde de saudação ao doutor Serrano Brasil, um dos que bebiam, ou se o homem simplesmente achou por bem dar um brado patriótico ao se avizinhar o fim.

Para os que não haviam bebido, era desagradável ter aquele monte de bêbados inoportunos zanzando na traseira do avião. E as aeromoças, por mais que tentassem, não conseguiam evitar a aglomeração e o vozerio.

Alguns passageiros, ao contrário, estavam calmos. O professor Henrique Antunes, por exemplo, permanecia quieto em seu lugar, escrevendo pachorrentamente. Régia Azevedo e seu marido Evandro procuravam distrair-se conversando com as pessoas ao seu redor.

Roberto Regis deslocara-se para a penúltima fila. Queria vigiar de perto o pessoal da bebida. A grande preocupação do mecânico Shiko Fukuoka era sua mala de dólares.

Embora, àquela altura, acreditasse que o avião iria ter de fazer um pouso no mato, a comissária Luciane Morosini não pensava em risco de vida. Não lhe ocorria a hipótese, por exemplo, de o Boeing, uma vez esgotado o combustível, bater de frente numa montanha. Ela supunha que o problema se resumiria a adotar os procedimentos de pouso de emergência e de evacuação da aeronave, tal como aprendera no treinamento. Morrer, nem pensar.

Era uma das poucas pessoas a ter tanta confiança. Muito mais experiente, a chefe de equipe Solange achava que ia morrer, o que não a impedia de levar a cabo seu trabalho, aparentando normalidade, evitando transmitir aos passageiros o pavor que sentia.

A comissária Flávia continuava achando que tudo se devia à sua presença no voo.

— Eu sabia que isso ia acontecer comigo, eu sabia. Já aconteceu muita coisa comigo. Nos Electras, eu só tive emergências. Isso só está acontecendo porque eu estou no avião — choramingava, repetia-se como um papagaio, reivindicava para si a responsabilidade.

Sua colega Jacqueline era ainda mais agourenta (ou, quem sabe, mais realista) e não menos repetitiva.

— Nós vamos morrer, nós vamos morrer, nós vamos morrer, nós vamos morrer — pressagiava monocordamente, como um disco com defeito.

Luciane tentou tranquilizá-la.

— Você precisa ter calma, Jackie.

— Nós vamos morrer. Nós vamos morrer.

Às 20h18, o Varig voltou a falar com a sala HF em Belém. Garcez informou a proa, 160°, altitude, 8 mil pés, e confirmou que se dirigia a Carajás. Perguntou se o aeródromo de lá já estava operante. Belém respondeu que ainda não.

Um minuto depois, o blim-blom do SELCAL soou no *cockpit*. Acionado por Belém, o Centro Brasília entrou no Varig 254, querendo saber detalhes da navegação.

Garcez confirmou o nível, 80, a proa, 160°, voltou a dizer que pretendia alcançar Carajás e que tinha 45 minutos de autonomia.

Brasília acusou o recebimento da transmissão e informou que Belém estava tendo dificuldades para encontrar o responsável pela Infraero em Carajás, sem o qual não seria possível pôr em funcionamento aquele aeroporto. Indagou do 254 se este não poderia ir para Marabá, em vez de Carajás.

— Negativo — respondeu Garcez. — Nosso combustível não é suficiente para alcançarmos Marabá.

Garcez tinha todas as razões do mundo para concluir que não chegaria a lugar nenhum e que as chances de sair vivo eram mínimas. Não sabia, nem tinha como saber, se a região em que se encontrava era plana, ondulada, ou mesmo montanhosa. Se estava sobrevoando algum rio, lago ou desfiladeiro. Quando olhava para baixo, via apenas uma ou outra queimada. Nenhuma cidade, nenhuma luz, nenhum sinal de civilização.

Tudo indicava que a única testemunha da tragédia seria a noite amazônica, aquele domingo especialmente contemplada com um céu estrelado.

A cada minuto mais convictos de que o combustível iria terminar antes que alcançassem algum aeroporto, e que o pouso forçado (ou, melhor dizendo, a queda) era inevitável, Garcez e Zille tentavam estabelecer novos contatos em HF. Falaram com o Centro Manaus e com outras aeronaves. Informaram a todos sobre a iminente aterrissagem, infelizmente sem poder dizer o mais importante: o local onde ela ocorreria.

Sem que ninguém soubesse, às 20h30 fora-se a última esperança. Naquele instante, o Varig 254 passara a 100 milhas náuticas (185 quilômetros) do Campo de Provas Brigadeiro Haroldo Velloso, em Cachimbo (em seu través oeste), em cuja pista — dotada de balizamento noturno — o Boeing poderia pousar sem problemas. Tendo ainda, na ocasião, quase 30 minutos de autonomia, o que lhe dava um raio de alcance de mais de 200 quilômetros, teria ido para lá se soubesse onde estava. Era o último aeródromo à disposição do 254.

Uma nova chamada pelo SELCAL avisou o PP-VMK que o encarregado do Aeroporto de Carajás fora encontrado e que, dentro de alguns minutos, as luzes da pista seriam acesas. O indicador de combustível nos tanques do 737 mostrava agora um total de 400 quilos.

É evidente que as providências em Carajás não tinham a menor utilidade. Iludido pelas marcações erradas (de Goiânia e Barra do Garças), o 254 encontrava-se no extremo sul do Estado do Pará, entre o vale do Xingu e a ponta sul da Serra dos Gradaús, em plena selva.

Apesar dos reveses, o Varig 254 continuava se comunicando. Conseguiu falar

com o RG-231, pousado em Santarém — cujo aeroporto se encontrava interdito justamente por causa do 254. Forneceu-lhe sua proa (dado inútil, quando não se sabe onde se está) e o nível de combustível (informação das mais aflitivas que, naquele caso, mostrava apenas quanto faltava para o avião cair).

A partir desse momento, Garcez e Zille dedicaram-se a repassar cada uma das estratégias que iriam adotar para o pouso na floresta.

Zille sabia que suas chances de sobrevivência, além de extremamente remotas, repousavam nas mãos do comandante.

Não havia instrução no mundo a respeito do procedimento correto para um pouso noturno de um 737, em terra firme, fora de pista, com visual zero, manobra considerada impossível tanto pela Boeing como pelos órgãos aeronáuticos, inclusive a FAA dos Estados Unidos.

Restava aos pilotos do RG-254 conceber seus próprios parâmetros, a serem adotados naqueles instantes finais do voo, a não ser que optassem por abandonar os controles e se deixar abater como gado no matadouro.

A primeira dúvida era se desceriam com os motores ligados (caso em que teriam força hidráulica nos comandos, faróis acesos e possibilidade de adiantar um pouco o local de pouso, caso se deparassem com um morro, ou outro obstáculo visível à luz dos faróis) ou desligados (hipótese em que desceriam como um planador, se é que se pode chamar de planador um avião de mais de 30 toneladas voando a, no mínimo, 200km/h). Sem motor, teriam de pousar no ponto em que a descida terminasse, fosse qual fosse.

Depois de examinar as diversas possibilidades, decidiram manter-se no nível 80 (8 mil pés) até que o combustível se esgotasse, evitando assim o risco de uma explosão na hora do impacto. Isso os obrigaria a descer sem motores, em voo planado, até alcançar as árvores. Se vissem luzes de alguma fazenda ou lugarejo, tentariam pousar perto delas, o que lhes proporcionaria um socorro mais rápido.

Como o pouso seria às cegas — a luz da Lua crescente, esmaecida pela nebulosidade das queimadas, em nada os ajudaria —, melhor seria pousar olhando apenas os instrumentos, concentrando-se em manter o Boeing voando numa velocidade ligeiramente acima do ponto de estol, para que o impacto com a floresta fosse o menor possível.

Garcez e Zille discutiram a melhor maneira de se proteger do choque contra o painel de instrumentos. Optaram também por manter o trem de pouso recolhido, o que lhes daria maior sustentação. As rodas não fariam diferença na hora do contato com o solo. O pouso seria feito sobre a copa das árvores.

Decidiram que a velocidade de descida seria de cerca de 150 nós (280km/h).

Escolhidos os parâmetros, iniciaram os procedimentos de preparação para o pouso de emergência, agora iminente.

Ligaram a APU (*Auxiliary Power Unity*) para que pudessem ter energia após a parada dos motores.

Mantinhm um fio de esperança — se bem que menor a cada momento — de que uma pista iluminada, quem sabe a de Carajás, surgisse na linha do horizonte, pondo fim ao pesadelo.

Quando a quantidade de combustível estava em 300 quilos, o Varig 254 recebeu uma chamada do comandante do Varig 231, Domingos Sávio, na

frequência exclusiva da empresa. Garcez forneceu sua proa, 160, altitude, FL-080, e disse que levava 48 passageiros. Informou ao colega o total de combustível e solicitou ao 231 que indagasse ao Centro Belém quais eram as condições de Carajás naquele momento.

O 231 informou que Belém acabara de informar que as luzes de balizamento de Carajás estavam acesas.

O diálogo entre os dois aviões da Varig foi acompanhado com grande atenção e angústia pelo comandante Miguel Ângelo, da Vasp, que, pilotando o VP-282, naquele instante sobrevoava o sul do Pará.

Ângelo exultou quando, em determinado instante, o piloto do 254 disse ao 231:

— Parece que estou vendo uma cidade. Parece que vai dar.

Mas logo se corrigiu:

— Não. É apenas uma queimada.

Por mais paradoxal que possa parecer, Garcez parecia estar mais calmo do que Sávio. Do RG-254, saía uma voz pausada. O RG-231 respondia aflito, tenso, frustrado por não poder ajudar em quase nada.

Sávio perguntou a Garcez:

— Ô, Garcez, você não conseguiu ir para Belém por quê?

A resposta foi um primor de inobjetividade.

— É que eu — disse Garcez — não tinha a indicação de Belém, a bússola estava com outra proa, a gente ficou andando entre Belém e Marabá e não consegui chegar a lugar nenhum. Agora estamos indo para Marabá e não temos mais combustível para ir a lugar nenhum, entendeu?

Às vezes, o 254 via luzes espaçadas, nada que se assemelhasse a Carajás, ou mesmo a uma cidade de pequeno porte. (Eram, na verdade, algumas vilas e fazendas equipadas com gerador.)

Lá embaixo, na selva, algumas pessoas viram a passagem do Boeing. Quando, por exemplo, o 254 passou sobre a aldeia Cocraimoro, na reserva Gorotirê, dos Caiapós, perto da divisa dos Estados do Pará e do Mato Grosso, os índios perceberam que o avião se encontrava numa altitude inferior à normal. Puderam ver claramente suas luzes de sinalização, nas pontas das asas.

Um pouco mais ao sul, no acampamento da mineração da Rhodia do Brasil, às margens do Igarapé Bom Jardim, os homens recolhidos às barracas também ouviram quando o Boeing passou baixo (a 8 mil pés). Um deles teve a impressão de ter ouvido um estrondo.

A essa altura, as autoridades aeronáuticas consideravam a queda do Boeing praticamente inevitável. Em Belém, um coordenador de Busca e Salvamento — que, desde as 19h40, assumira posição no Centro de Controle — estabeleceu contato com o RG-254.

Garcez reportou que o combustível estava chegando ao fim e que iria proceder a um pouso na floresta. Disse o mesmo ao Varig 231.

Enquanto ouvia seu comandante falar com Garcez, o copiloto do 231 pedia ao Centro Belém que tomasse algum tipo de providência.

— Façam alguma coisa — disse, exasperando-se. — Tem 54 caras pendurados lá em cima.

No 254, Garcez lutava para manter a capacidade de raciocínio. Mesmo sem

ter noção da região onde se encontravam, havia grande possibilidade de estarem sobrevoando selva plana (a Amazônia é, essencialmente, uma grande planície). Infelizmente, não tinha como saber a altitude (relativa ao nível do mar) exata em que encontrariam as árvores (se é que havia mesmo árvores embaixo, e não um rio ou lago).

Garcez decidiu que, ao final da descida, quando o avião atingisse mil pés, ainda aguardaria alguns segundos. Então procederia ao arredondamento (manobra final de um pouso) do Boeing, cabrando (elevando) o nariz e quebrando a velocidade, na esperança de encontrar nesse instante o topo das árvores, nas quais pretendia bater com a barriga do avião.

Ele sabia que as chances de seu plano dar certo eram mínimas, talvez uma em 100. Pousar um avião naquelas condições era uma proeza da qual nenhum piloto na história da aviação fora capaz.

Próxima providência: era preciso avisar aos passageiros. Chamou a chefe de equipe Solange à cabine e informou-lhe:

— Temos somente 15 minutos de autonomia de voo. O único jeito é fazermos um pouso em algum lugar por aqui mesmo. Eu quero que você informe isso às outras comissárias e depois prepare os passageiros para um pouso de emergência. Mas, antes, deixa que eu mesmo quero dar a notícia a eles.

Solange saiu para reunir-se com as comissárias.

Garcez sabia que explicar a situação era tarefa das mais delicadas. Não era fácil dizer para as pessoas que se preparassem para pousar (o termo mais certo seria “cair”) na selva em plena escuridão. Que se preparassem para morrer.

Enquanto reunia forças para fazer mais esse *speech*, Garcez virou-se para a direita e disse ao copiloto:

— É, Zille, todos nós temos um dia.

O outro engoliu em seco e tentou dar uma força:

— Vamos lá, comandante, é isso aí...

Sempre consciente de que suas palavras estavam sendo registradas pelo CVR, Garcez tomou do microfone. Gaguejou pelo sistema de alto-falantes do Boeing um *speech* emocionado, no qual misturou informações, desinformações, dados falsos e reais e frases desconexas.

— Senhoras e senhores passageiros, é o comandante que vos fala. Tivemos uma pane de desorientação nos nossos sistemas de bússola e... agora, na proa de Marabá não temos ainda indicação da distância de Marabá a que nos encontramos. Já os órgãos de controle de área estão cientes... temos a proa de Marabá. Carajás é antes... Acre... Ah... — Garcez não conseguiu eximir-se de um suspiro, antes de prosseguir.

— O Centro Belém está tentando colocar o Aeroporto de Carajás em funcionamento para que... caso a gente... chegássemos em Carajás antes, podemos efetuar o pouso naquela localidade. Informamos que devido ao nosso... à nossa... procura de um auxílio básico... estamos com o nosso combustível... nosso combustível já está no final... ainda com 15 minutos. A comissária... chefe de equipe... agora vai fazer um *briefing* para o caso de termos que fazer um pouso forçado antes da pista de... Carajás.

Garcez deu outra paradinha, como que pensando no significado de suas

palavras, e concluiu:

— Pedimos a todos que mantenham a calma, porque... uma situação como essa... realmente é muito difícil de acontecer... mas realmente nós... vivemos para que... isso não aconteça. Agora... possibilidade de chegarmos a Carajás antes do final do combustível. Acredito que tenhamos ainda dez minutos de voo... Dez a 15 minutos e... gostaríamos que todos prestassem atenção à... à nossa instrução da comissária para o caso de pouso forçado e... torçamos para que... consigamos... atingir a cidade de Carajás antes da nossa falta de combustível... Deixamos a todos com a esperança de que... isso não passe apenas de um... um susto para todos nós. Pela atenção, muito obrigado e... (a frase foi interrompida por alguns segundos quando soou na cabine um alarme de redução de potência) ... e que tenham todos um... um bom final.

Seguiu-se na cabine de passageiros um silêncio abissal, interrompido apenas pelo lamento agoniado das turbinas, em suas últimas revoluções.

Capítulo 7

Apesar de aterrorizada com a expectativa da morte, a chefe de equipe Solange agia com comovente bravura. Tendo explicado a cada uma das comissárias como seriam os preparativos para o pouso forçado, agora falava aos passageiros.

— Prestem muita atenção — disse, através do PA, atendo-se a um *speech* padrão da empresa para aqueles casos. — Coloquem suas poltronas na posição vertical. Apertem bem os cintos de segurança. Procurem inclinar-se para a frente, abraçar os joelhos e manter a cabeça o mais baixa possível. Por favor, retirem todos os objetos pontiagudos dos bolsos. Tirem também os óculos, relógios, pulseiras, qualquer coisa que possa machucar na hora do pouso. As mulheres que estiverem de salto alto deverão tirar os sapatos. Queiram ler as instruções de emergência dos cartões nas bolsas à frente das poltronas.

Depois que concluiu a fala, Solange foi inspecionar os passageiros.

— O que é que você pode fazer pela minha filha? — perguntou Regina Saraiva, sentada na primeira fila (ao lado do irmão Afonso) e tendo ao colo Ariadne Suelen. Regina não estava apavorada. Pouco habituada a voar, supunha que pousos forçados fossem coisas corriqueiras. Mas estava apreensiva com a filha, temendo que se machucasse, ou simplesmente que tomasse um susto. Decidira fazer o possível para mantê-la dormindo até o avião pousar.

A chefe de equipe pensara muito no bebê. Temia que a criança, solta no colo da mãe, pudesse ser lançada contra a divisória que separava a cabine de passageiros da *galley* dianteira. Decidiu passar mãe e filha para a segunda fila. Afonso foi junto.

— Protege bem sua filhinha — foi a última recomendação de Solange a Regina, antes de sair para olhar outras pessoas.

Cada aeromoça fazia das tripas coração para acalmar e instruir os passageiros. Assim que o avião parasse, explicavam, todos deveriam abandoná-lo imediatamente e se afastar para o mais longe possível.

Recém-saída do programa de treinamento, Luciane Morosini tinha nítidos na lembrança os procedimentos de emergência. Não sentia muito medo. Não achava que o avião iria cair no mato, mas pousar numa clareira ou descampado. Via tudo com otimismo e procurava se condicionar para não cometer erros na hora de abrir a porta e evacuar a aeronave.

As comissárias decidiram recolher todas as malas e volumes dos bagageiros sobre as poltronas (*bins*) e guardá-los nos banheiros, para evitar que atingissem as pessoas, caso os compartimentos se abrissem na hora do pouso na selva. Precisaram fazer várias viagens aos toaletes, carregadas de volumes. O piloto Wilson Alencar levantou-se e foi ajudá-las.

O mecânico Shiko Fukuoka recusou-se a entregar sua maleta 007. Disse que não se separava dela de jeito nenhum. As irmãs Rita e Elza Gasparin, que naquele momento se mudavam para uma fila mais atrás, viram quando ele discutiu com uma aeromoça.

Sem saber que a valise continha dólares, a comissária insistia:

— Por favor, senhor, me dê sua maleta. Vou guardá-la lá atrás. Por razões de segurança.

— Não. Vai ficar aqui comigo.

Quando a moça desistiu e se foi, Fukuoka, cada vez mais angustiado com a possibilidade da perda do dinheiro, abriu a valise e começou a dividi-lo. Tirou 1.500 dólares e os distribuiu entre os bolsos do paletó. Deixou os restantes 2.100 dentro da mala e colocou-a entre as pernas. Arqueou-se, já na posição de pouso forçado.

Muitos passageiros trocavam de lugar, procurando assentos que, em seu juízo, poderiam ser mais seguros na hora do pouso.

Alguns haviam se levantado para pegar documentos nas bagagens de mão, antes que as comissárias as levassem. Flávia perguntara a um deles:

— Por que você está se levantando? Por favor, sente-se, ponha os cintos e se prepare para o pouso.

A resposta a desconcertou.

— Estou apenas pondo os documentos no bolso. Para facilitar a identificação do meu corpo.

Cada um se preparava a seu modo para a hora do impacto.

O superintendente Gadelha, do Ibama, apertou bem o cinto de segurança de sua colega Ruth Tavares e, só depois, ajustou o seu. Depois de achar duas poltronas vagas, e juntas, que supuseram ser mais seguras, Elza e Rita se sentaram. Deram-se as mãos.

Boa parte dos bêbados melhorara do porre, como se eles tivessem tomado um miraculoso antídoto, e sentara-se comportadamente em seus assentos. Já o mecânico Antônio José, ao contrário, decidiu ir para a cabine de comando. Ergueu-se de sua poltrona e encaminhou-se para a proa. Mas, quando se aproximava da *galley* dianteira, foi interceptado por outros passageiros, que o seguraram. Só faltava essa. Já não bastava cair no meio do mato, em plena noite, que dirá com um intruso atrapalhando os pilotos.

Muitas pessoas liam aflitas os cartões com as instruções de sobrevivência — aqueles aos quais ninguém dá bola até surgir uma ocasião como aquela. Outras procuravam munir-se do máximo possível de travesseiros, para amortecer o impacto.

Régia Azevedo discutia alguns aspectos práticos com o marido Evandro. O casal rememorou onde estavam as chaves do cofre da casa e prometeram um ao outro que, se apenas um dos dois sobrevivesse, este cuidaria das crianças com todo carinho.

Marcionílio Pinheiro alimentava esperanças de sair vivo. Mas sua fê foi abalada quando um azarento (ou realista) gemeu lá do fundo:

— Chegou a nossa hora.

Sentindo calafrios, e temendo desmaiar, Marcionílio levantou-se e foi até a *galley* traseira. Encontrou-se com outro passageiro, Antônio Farias, que decidira beber mais uns tragos antes de o avião bater. Marcionílio engoliu em três sorvos uma lata de cerveja e tomou os quatro últimos dedos de uma garrafa de Campari.

Sem se levantar de sua poltrona, Enilde Melo girou o pescoço e gritou para trás:

— Gente, não vamos entrar em pânico. Vamos rezar. — E começou a puxar

um pai-nosso, que recebeu grande adesão.

— Pai nosso, que estais no céu... — balbuciando a oração, Marcionílio abandonou a *galley* e foi para um dos banheiros da cauda. Quem sabe seria uma boa refugiar-se ali, na hora da queda. Mas viu que o cubículo estava cheio de bagagens. Concluiu que não era um bom local. Retornou à cabine de passageiros.

— Santificado seja o Vosso nome... — Apesar de todas as evidências em contrário, ao mecânico José de Jesus Manso não ocorria que o comandante estivesse realmente pensando em pousar em plena floresta. Achava que o tal pouso forçado iria ocorrer em alguma pista, e que o piloto já a tinha em seu campo de visão. Mesmo assim, o medo o enregelou e ensurdeceu. Não ouvia o barulho das turbinas. Nem as preces e lamentos dos passageiros. Penetrou num mundo silencioso que erigiu como defesa.

— Venha a nós o Vosso reino... — O garimpeiro José Gomes da Silva nutria esperanças de que o avião alcançasse Carajás. Pelo que entendera da fala do comandante, o pouso forçado só se daria se não conseguissem chegar àquele aeroporto.

O engenheiro Paulo Altieri olhou para baixo e viu uma queimada. Calculou que devia estar a uns três ou quatro quilômetros de distância. Ateu, materialista, não lhe ocorreu rezar. Tinha convicção de que ia sobreviver. Preocupou-se ao ver vazias as poltronas junto às saídas de emergência.

Como a chefe de equipe passava com algumas bagagens, Altieri pegou-a pelo braço.

— Não vai ficar nenhuma comissária perto das saídas? — interpelou-a. — Quem é que vai abri-las, quando o avião parar?

— Terá de ser um dos passageiros — explicou Solange —, porque as comissárias têm de ficar perto das saídas principais, duas na frente e duas atrás.

— Tudo bem — ele respondeu. — Mas, então, eu quero saber como é que as portas de emergência funcionam.

— Vem cá — disse a chefe de equipe. — Vem que eu vou explicar o mecanismo.

Solange foi com ele até o local e, rapidamente, ensinou tudo. Altieri sentou-se na poltrona junto à janela que pretendia abrir. Perto dele, do lado direito, a contadora Severina Pereira Leite se lamentava, chorando.

— Quem é que vai cuidar dos meus quatro filhos? — perguntava, sem se dirigir especificamente a ninguém. — E de minha mãe? Quem é que vai cuidar?

— Calma — Altieri tentou confortá-la. — Fique calma. Eu mesmo vou tirar você, assim que o avião parar.

A comissária Jacqueline procurou alguém para tomar conta da saída de emergência do lado direito. E optou pelo jovem Marcus Mutran.

— O senhor se importaria de sentar ali, naquela janela? — perguntou ao rapaz.

— Não. Eu não me importo. Eu sento onde você quiser. Se eu tiver de morrer, não tem problema. Ninguém depende de mim.

Os passageiros emendavam um pai-nosso no outro.

— Seja feita a Vossa vontade... — O técnico de mineração Raimundo Siqueira achou que devia tentar deixar um registro para a posteridade. Pegou sua Yashica, foi até a parte dianteira do avião e começou a bater fotos dos outros passageiros,

alguns sentados, outros caminhando pelo corredor à procura de um lugar mais seguro.

Enilde parou de puxar a reza e sorriu para a objetiva. Kátia Melazo, que também mudava de lugar, preferiu virar as costas. Outros posaram de cara séria.

As aeromoças continuavam remanejando as crianças e suas mães.

— Assim na terra como no céu... — Roberto Regis ofereceu seu lugar, na penúltima fila do lado esquerdo, para Liceia Melazo, que viera da frente com a filha Débora, trazidas por uma comissária. Liceia sentou-se com a menina no colo e apertou o cinto de segurança, deixando Débora solta mas envolvendo-a com os braços.

Liceia estava aterrorizada. Tinha certeza de que ia morrer.

— A morte, eu vou ver a morte, a morte, a morte. É assim que é a morte — repetia baixinho. Só pensava na morte. Segurou a filha e um travesseiro, comprimindo-os com força contra si. Orou a Deus, pediu perdão por seus pecados e lastimou que Débora fosse morrer tão nova.

Regis sentou-se na fila imediatamente adiante.

— O pão nosso de cada... — enquanto caminhava pelo corredor, inspecionando os passageiros, Jacqueline rezava junto com eles.

Depois de desistir do banheiro, e de estudar cuidadosamente a localização de diversos lugares vagos, Marcionílio optou por sentar-se numa das últimas filas, na poltrona da janela. Mas não se sentiu seguro. Moveu-se para o assento do corredor. Retirou a almofada flutuante do assento do meio e a usou como escudo para proteger a cabeça.

— Perdoai as nossas ofensas... — Marcionílio pensou na mulher, na filha pequena e nos pais que se encontravam em São Luís e nem sabiam que ele estava viajando. Lembrou-se que, durante a vida inteira, sempre pensara em como uma pessoa se sente num avião em queda. Agora sabia exatamente como era.

— Assim como nós perdoamos àqueles... — Odeane de Aquino, a Déa, sentia medo. Muito medo. Seus 19 anos de vida se desenrolaram em sua mente. Pensou nas coisas que não havia feito. Descobriu que a morte era fria. E que o medo era frio.

— Não nos deixeis cair em tentação... — Déa, apavorada com a chegada do fim, sentiu a mão do vizinho, economista Carlos Gomes, apertando a sua.

— Mas livrai-nos do mal... — recitaram juntos.

— Esse avião pode explodir, mas não vamos morrer — disse Carlos Gomes.

Déa quis crer. Crer nele e Nele. Gomes começou a chorar.

— Minha mulher não trabalha fora — gemeu. — Eu vou deixar duas crianças pequenas — acrescentou, contradizendo a fé de segundos antes. — Como é que elas vão ficar?

Enquanto ouvia o lamento do vizinho, Déa pensava no filho Tiago e no marido Chico, que ficaria viúvo. “Com quem será que ele vai se casar? Como é que meu filho vai ficar? Como é que vai ser a vida dele?”

— Amém. — A chefe de equipe Solange munia-se de forças, que nunca soubera possuir, para acalmar os passageiros. — Não é nada de mais, gente. Não é nada de mais — repetia, como se realmente acreditasse.

“E se o avião estivesse sobre o mar?” Déa tinha muito medo de cair no mar. “Se estavam perdidos, poderiam estar sobre o mar. Ninguém, nem mesmo o piloto, sabia onde estavam. Poderiam muito bem estar no meio do oceano.” Déa sentiu mais frio ainda. Não queria morrer afogada.

Depois de ajudar a guardar as bagagens de mão nos banheiros, remanejar as crianças e preparar as pessoas para o pouso, a comissária Luciane foi para o corredor da porta principal. Sentou-se num dos bancos retráteis, reservados aos comissários, virada de costas para a cabine de comando e de frente para os passageiros. Podia vê-los através da divisória de acrílico, cuja metade superior era transparente.

Preparava-se para atar os cintos quando percebeu que se sentara no banco reservado à chefe de equipe. Virou-se para ela, que se aproximava, e disse-lhe:

— Eu estou no seu lugar.

— Não, Luciane, não tem problema. Pode pousar aí. Eu fico no outro lado e abro a porta da *galley*. Vamos ficar assim mesmo. — Solange disse-o tranquilamente, como se estivessem conversando sobre cadeiras num restaurante e não sobre o lugar onde, provavelmente, iriam morrer dentro de alguns minutos.

— Tá bom. Eu abro esta aqui — Luciane concordou, referindo-se à porta da esquerda. E começou a prender o *shoulder*, cinto de ombro com o qual os bancos dos comissários são equipados. Notou que a chefe de equipe se inclinara para a frente, na posição de impacto de passageiros. — Mas, Solange — Luciane alertou a outra —, nós temos de pôr o *shoulder*.

Solange voltou a erguer-se e apontou para a divisória de acrílico.

— Tá vendo o *silkscreen*? Já imaginou se vem tudo na nossa cara. Já imaginou esse acrílico explodindo todo ele na nossa cara?

— Isso é verdade — Luciane não só concordou, como desistiu de seu próprio *shoulder*. Inclinou-se também, segurando os joelhos, tal como ensinara aos passageiros.

O piloto Wilson tinha certeza absoluta de que ia morrer. Mas queria minimizar o impacto contra seu corpo, preservando-o para um enterro mais decente. Como a maioria dos passageiros atrás dele encontrava-se nas poltronas da janela ou do corredor, Wilson passou para um lugar do meio, onde a possibilidade de alguém, vindo de trás na hora da queda, chocar-se contra ele era menor. Seria um defunto mais inteiro.

Depois de se mudar, Wilson pegou um papel e uma caneta e começou a escrever. Fez uma espécie de testamento rápido. Deu conta do andamento dos negócios mais importantes. Mas não se limitou a eles. Como, ao longo de toda a sua vida, fora um boêmio incorrigível, amante da noite, farrista inveterado, achou por bem confessar alguns pecadilhos e pedir perdão à mulher pelas estrepolias que cometera.

Sentada no colo da mãe, Marinêz Coimbra, a pequena Bruna, os olhos arregalados, prestava atenção ao movimento das comissárias. Marinêz tremia de medo. Mas não chorava, para não assustar a filha. Protegendo-a com um travesseiro, limitava-se a aguardar o desfecho dos acontecimentos, esperando o pior. Lembrou-se de que, em desastres de avião, às vezes era difícil o reconhecimento dos corpos. Tirou da bolsa a carteira de identidade e colocou-a

no seio.

Junto a mãe e filha, o médico João Roberto Matos inclinara-se para a frente e abraçara os joelhos. Não via nada.

Na cauda, as comissárias Jacqueline e Flávia haviam assumido seus postos. Jacqueline sentara-se na banquetta junto à porta esquerda. Prendera uma lanterna na cintura, por dentro da saia. Flávia sentara-se no banco da *galley*. De onde estavam, era possível observar a cabine de passageiros, bastando inclinar um pouco o pescoço.

Se não morressem na queda, caberia a elas abrir as portas traseiras, tão logo o avião parasse.

Flávia, aliás, tinha convicção de que não iria morrer. Achava que o Boeing iria pousar num pasto ou em alguma superfície plana. Seu maior medo era o de ficar presa no interior da aeronave.

Jacqueline, ao contrário, estava certa da morte. E tinha muito medo de sentir dor nos momentos finais. Tinha mais medo de sentir dor do que de morrer. A morte era desconhecida. A dor, não. Era algo que conhecia muito bem, e temia mais do que qualquer outra coisa. Imaginou a montanha que poderia estar à frente do avião. E se estivessem voando sobre o mar, morreria afogada. Ficou pensando se, na hora do pouso, a lanterna não iria penetrar em sua barriga. Tentou prender os *shoulders*. Entretanto, por mais que fizesse força, não conseguiu extraí-los de seu compartimento.

— Meu cinto está preso — gemeu agoniada para a colega.

Flávia levantou-se, deu dois passos até lá e não encontrou dificuldades para afivelar a *shoulder* da outra.

No *cockpit*, o copiloto Nilson Zille esperava a hora de morrer. Mas, surpreendentemente, via a morte como uma coisa tranquila. Rezou e encomendou a alma a Deus.

Quando o total de combustível nos tanques caiu para 100 quilos, o motor número 1 se apagou. Eram 20h57. Garcez teve de picar um pouco o nariz, para o avião não entrar em estol, hipótese em que mergulharia de bico. Perdeu mil pés na manobra. Apertou o botão do microfone.

— O motor número 1 acabou de parar — informou às comissárias e passageiros. — A gente vai ter que descer agora. Eu não vou poder falar mais porque a gente vai ter que se preparar para o pouso, ok? Atenção, tripulação, preparar para o pouso forçado.

Na cabine de passageiros, gemidos sentidos, preces aflitas, pragas iradas acolheram as palavras do comandante.

— Ah, meu Deus do céu. Valha-me Nosso Senhor Jesus Cristo. Puta que o pariu, eu não acredito que isso está acontecendo. Não, eu estou sonhando. Deus meu. Caralho, como pôde? Minha Nossa Senhora.

Algumas crianças começaram a chorar. Jacqueline clamou por Deus, em voz alta, cada vez mais certa da morte. Depois ficou repetindo:

— A gente vai morrer, a gente vai morrer, a gente vai morrer, a gente...

— Cala a boca, fica quieta, Jacque — berrou Flávia. — Você não vai morrer. Mas, se continuar falando, vai acabar perdendo a língua na hora que o avião pousar.

A outra turbina ainda trabalhou por dois longos minutos. Depois parou também, como era impossível não acontecer.

— É, Zille. Todos nós temos um dia. Eu causei isso. É uma pena que a gente não tenha descoberto isso antes. A gente se vê do outro lado. — Enquanto pilotava, Garcez lamentou-se, despediu-se, confessou-se ao copiloto.

Com o emudecimento das turbinas, os passageiros agora podiam ouvir o assobio lamuriendo do vento. Sentia-se, via-se, cheirava-se o medo. O medo pairava no ar, entrava pelos poros. Uns descobriram que o medo se localizava no baixo abdômen. Outros, que o medo obstruía a garganta. Que o medo secava as bocas, que o medo soltava os esfíncteres, o mênstruo e as bexigas, que o medo corria pelas artérias, acelerava o coração, abafava o pulmão. Que o medo ia e voltava, em vagas. Medo. O medo do uivo do vento, do silêncio, do choro das crianças. O medo de que cada um daqueles sons, e daqueles sentimentos, fosse o último som, antes do clarão do cérebro explodindo, o último sentimento, antes da escuridão.

Souberam que o medo parece uma besta à espreita, um gatilho clicando, uma luz se apagando, um rastilho correndo, um ferrão se fechando, um açoite estalando, uma mina desmoronando, calcanhares de botas batendo. O medo é um avião perdido na noite, os tanques vazios, as turbinas paradas, caindo.

O medo tornara-se o único passageiro do Varig 254.

Para Jacqueline, o medo era o choro das crianças.

Ela disse para Flávia:

— Tá vendo, Flávia, as crianças sentem as coisas. Elas sabem que a gente vai morrer.

Mas as crianças se calaram. E cessou o arrulho das rezas. O Varig 254 era agora o silêncio mais profundo da mais funda das cavernas. Do mais escuro abismo dos mares. Dos recônditos de um sepulcro. Do vazio mais longínquo do infinito sideral.

Sentada lá na frente, Luciane tinha a impressão de que o silêncio já durava uma eternidade. “A que horas vai cair?” “A que horas vai bater?” “Vamos, bata logo.” Ela se perguntava. Ela pedia.

Luciane começou a rezar. Não propriamente a rezar. Ela não acreditava no Deus de todo mundo, mas apenas num ser superior, numa espécie de energia. Foi para essa energia, para esse ser, que ela disse que, se tivesse de ficar aleijada, preferia morrer. Disse-o como se tivesse poderes para negociar. “Pode tirar minha vida agora. Acaba comigo. Eu não quero ficar aleijada. Eu não quero viver sem poder fazer nada.”

No *cockpit*, Garcez comportava-se tal como se espera de um piloto de linhas aéreas. Tinha calma suficiente para passar a informação (da perda das turbinas) pelo rádio e ter um último contato com o RG-231.

— Estou vendo duas queimadas — informou. — Vou tentar o pouso.

Sem combustível, a APU deixou de funcionar. O CVR e o FDR pararam de gravar. As luzes externas do avião se apagaram e os faróis já não poderiam ser acesos.

Os pilotos passaram o *Stand by Switch* para a posição *battery*. A bateria passou a suprir o Boeing com força alternada, no *cockpit* e na cabine de passageiros

acenderam-se as luzes de emergência. Pálidas, amarelas, soturnas. Eram decorridas três horas e vinte e seis minutos desde a decolagem em Marabá.

Enquanto desciam em voo planado, *nose up* (nariz levantado) num ângulo entre oito e nove graus, Garcez e Zille perscrutavam os instrumentos do painel, iluminados pelas luzes de emergência. O comandante controlava o indicador de velocidade e o *climb* (indicador de velocidade vertical). O copiloto “cantava” a descida, através da leitura do altímetro.

— Setenta, 68, 65... — em meio ao silêncio das turbinas, e ao assobio lamurioso do vento, percebia-se, na voz emocionada de Zille, mais do que uma contagem regressiva de altitude, a contagem dos segundos que lhes restavam. De vida.

No início, a velocidade de descida era de 1.200 pés por minuto. Mas, à medida que o ar foi se tornando menos rarefeito, baixou para mil pés por minuto. Isso lhes dava um tempo de planeio entre sete e oito minutos antes do impacto com o chão, caso não estivessem sobrevoando montanhas, hipótese em que tudo que estavam fazendo era inútil e na qual o PP-VMK trombaria de frente e se fragmentaria em milhões de pedaços, matando todos os seus ocupantes, como, de resto, costuma acontecer em desastres de avião.

Roberto Regis não tinha a menor dúvida de que vivia seus últimos minutos. O comandante lhes dissera que o avião voava na direção de Carajás. Regis sabia que Carajás era uma área montanhosa. Não via como um Boeing pudesse pousar com sucesso, sem motores, no escuro, em meio a montanhas. Preocupava-o também a possibilidade de incêndio e explosão na hora do impacto com o solo. Pelas janelas, era possível observar diversas queimadas. Só faltava cair em meio de uma delas.

No momento da parada da segunda turbina, Regis acionara o cronômetro de seu relógio. Optou, como última atividade de seus 24 anos de vida, por marcar o tempo. E, enquanto o via passar, ficou pensando nas coisas que poderia ter realizado. Pensou no filho que sempre quis ter, e que não tivera. Lamentou-se por não haver se casado, por não ter feito nada de importante na vida. Mas não sentiu medo. Apesar das frustrações, aceitou a morte, em paz consigo mesmo.

Mesmo com os motores desligados, as pás das turbinas continuaram girando em *windmill* (movidas pela força do vento). Isso gerou pressão suficiente para fazer funcionar, intermitentemente, o sistema hidráulico. Com grande dificuldade, Garcez conseguia operar os *ailerons* e profundores (superfícies móveis de comando, localizadas nas asas e na cauda, que permitem ao piloto manobrar o avião), como se fosse o motorista de um carro ou caminhão, equipado com direção hidráulica, cujo motor, com defeito, ligasse e apagasse a todo momento.

Foi exatamente a impressão que Déa teve. Que o avião voava aos solavancos. “Meu Deus, eu vou morrer agora”, gritava. Carlos Gomes apertava-lhe a mão com tanta força que ela achou que os ossos estavam sendo triturados.

Quando, por falta de força hidráulica, o avião embicava, e Garcez não conseguia sustentar o nariz, tanto no *cockpit* como na cabine de passageiros ouvia-se o sopro do vento: sssshhhhhh...

Boa parte dos passageiros continuava firme nos pais-nossos em voz alta. Mas

agora já não era mais uma reza sincronizada. Cada um rezava um trecho. Aqui e ali, alguém clamava por Deus. Muitos ocupantes do Varig 254 queriam apenas chegar ao céu de bem com o Altíssimo. E, se possível, sem sentir dor na hora da morte.

Na penúltima fila, Liceia Melazo gritava desesperadamente, assustando a filha Débora. Roberto Regis, sentado à sua frente, virou-se e tentou acalmá-la.

— *Flaps down* — comandou Garcez.

Zille tentou baixar os flapes, mas só conseguiu levá-los até a posição dois, por insuficiência de pressão hidráulica.

Regis teve sua atenção desviada do cronômetro para o mecânico Antônio José, que se levantara de sua poltrona e caminhava pelo corredor. Da *galley* traseira, a comissária Flávia gritava para o passageiro:

— Volta, senta em seu lugar, volta, aperta o cinto, volta, obedeça às instruções... Volta...

Mas o mecânico não obedecia. Andava de lá para cá. Em alguns momentos, parecia ir para a *galley*. Em outros, parecia estar tentando acalmar as pessoas.

Sem pensar muito na asneira que poderia estar fazendo, Regis ergueu pensosamente seus 130 quilos, foi até Antônio e o convenceu a ficar quieto. Fê-lo sentar-se de volta em seu lugar e apertou-lhe o cinto.

Sem combustível, e com a APU desligada, os pilotos contavam com apenas quatro indicadores funcionando no painel de instrumentos: horizonte artificial, altímetro, *climb* e velocímetro.

Vendo que Garcez precisava usar de força física para sustentar o nariz, Zille passou a ajudá-lo no manche, e no muque. Mesmo a quatro mãos, a tarefa era difícil. Ora tinham força hidráulica, graças ao movimento das turbinas em cata-vento, ora os comandos ficavam duros. De vez em quando os pilotos arriscavam uma olhada para fora. Era possível ver algumas luzes de fazenda.

A descida era feita a 170 nós (315km/h). A velocidade vertical se mantinha ao redor de mil pés por minuto. O copiloto continuava dando conta da altitude ao comandante.

Regis notou que o mecânico se levantara de novo e se dirigia à *galley* traseira. Desta vez, preferiu ignorá-lo. Voltou a monitorar o cronômetro. Viu que passara da marca dos seis minutos. Pôs-se na posição de pouso forçado, reclinando o tronco para a frente e protegendo a cabeça com as mãos e com o travesseiro.

— Dois mil pés — cantou Zille.

— Mil e oitocentos — agoniou-se.

— Mil e seiscentos — suspirou.

— Mil e quatrocentos — gemeu.

— Mil e duzentos — lamentou.

Seguiu-se o soar estridente da sirene de estol, avisando que o Boeing estava prestes a perder a sustentação, embicar a proa e entrar pelo chão adentro, o que significava morte certa para todos.

— Mil pés — gritou Zille, alto o suficiente para fazer-se ouvir em meio ao alarme e ciente de que poderia ter pronunciado suas últimas palavras.

Num milésimo de segundo, o cérebro de Garcez processou as duas informações: risco de estol e aproximação do solo. Empurrou o manche para a

frente, buscando sustentação e, quando pôde senti-la, trouxe a alavanca para a barriga. Sabia que já estava a apenas alguns segundos do pouso.

Garcez estimara com precisão a altitude da floresta, no único lance de sorte daquele domingo. O avião, que fizera a aproximação final a mais de 250km/h, graças à última puxada no manche atingiu a altura das copas das árvores a 205km/h e a uma velocidade de descida (vertical) de 800 pés por minuto.

Eram 21h06.

A queda havia durado mais de sete e menos de oito minutos, talvez os mais longos da história da aviação brasileira. Para José Maria Gadelha, que segurava a mão de Ruth Tavares, parecera uma eternidade. Elza Gasparin jamais se esquecerá daqueles momentos de agonia. O engenheiro Paulo Altieri fechou os olhos, cerrou os dentes e esperou o impacto com o chão.

Finalmente ouviu-se um baque surdo. Alguém gritou:

— Bateu o fundo.

Régia Azevedo ouviu um estrondo e o estalo de árvores se quebrando. Desmaiou. Gadelha também perdeu os sentidos, ao sofrer forte pancada na cabeça. Sua poltrona se desprendeu e foi lançada para a frente. Afonso Saraiva sentiu um golpe violento na cabeça. Elza, um forte puxão nos cabelos, como se estivesse sendo escarpelada. Os dentes da comissária Jacqueline cravaram-se em sua língua, quase decepando-a.

No momento do choque, o médico João Roberto Matos apertava a mão de Marinêz Coimbra, que continuava segurando no colo a filha Bruna. Matos desmaiou.

Totalmente curvada e apertando com força os braços cruzados à frente dos joelhos, Regina Saraiva, ao sentir o primeiro impacto, incrustou-se sobre seu bebê, que encapsulara sob o peito, formando uma concha protetora.

De costas para o *cockpit*, a chefe de equipe Solange viu suas pernas serem impelidas para cima e para trás, como se estivesse dando um salto mortal invertido. Sentiu uma dor fortíssima na coluna.

À direita de Solange, Luciane notou que o avião batera três vezes. Devido à sua posição errada, debruçada sobre os joelhos (e virada para a cauda do avião), seu esterno dobrara-se em arco, pressionado pelo peso da cabeça, que a desaceleração multiplicara por 15. Sentiu uma forte pressão no peito e uma pancada.

Os choques só não foram maiores porque o fundo do avião servira de amortecedor do impacto — como uma pedra que, lançada quase na horizontal contra a superfície de um lago, bate na água e sai quicando —, exatamente como pretendia Garcez. Esse atenuante não impediu que o mecânico Antônio José — de pé no corredor, sem nenhum apoio —, impelido pela inércia, atravessasse como um bôldo toda a extensão do charuto do Boeing. Seu vulto passou entre Solange e Luciane. A cabeça de Antônio chocou-se contra a porta do *cockpit*. Funcionou como um ariete, arrombando a porta, fazendo com que se abrisse para a frente, no sentido contrário ao das dobradiças. Ele sofreu morte instantânea.

A fila de três poltronas (junto a uma das saídas de emergência) onde se encontrava o estudante Marcus Mutran foi uma das primeiras a se soltar.

Projetado com violência para a frente, Marcus também morreu. Não teve tempo de sentir dor.

Shiko Fukuoka sofreu uma forte pancada no rosto e teve a artéria femoral seccionada pela mala de dólares que insistira em manter no colo. Logo iria morrer, vítima de hemorragia.

Depois de tocar na copa das árvores, a cerca de 30 metros de altura, o Boeing inserira-se por entre as folhagens, rompendo galhos e troncos e mergulhando em direção ao chão. Duas árvores grossas retiveram as asas, arrancando-as da fuselagem.

Com a velocidade reduzida para 60km/h, a fuselagem percorreu apenas 30 metros na floresta, o suficiente para que os galhos de uma árvore fizessem um rombo no lado esquerdo do *cockpit* — à altura da cadeira do comandante — e os de outra rasgassem o lado direito, atingindo a perna do copiloto.

O Varig 254 imobilizou-se no chão úmido da floresta, sem asas, tombado para o lado direito.

Os trens de pouso, mesmo recolhidos, desprenderam-se do bojo do avião. O radome (compartimento que forma o nariz do avião e onde se localiza o radar) fora arrancado. Os para-brisas permaneceram intactos. As turbinas se separaram das asas.

No PP-VMK, havia um transmissor de emergência, chamado “dispositivo rádio impacto”, instalado próximo à cauda. Esse aparelho era acionado automaticamente, sempre que ocorria um fator de carga (aceleração/desaceleração) muito forte, como acabara de acontecer. Imediatamente o transmissor passou a emitir um sinal de emergência nas frequências de 121.5 MHz e 243 MHz.

Se o Varig 254 tivesse voado mais alguns décimos de segundo, antes de bater, todos teriam morrido. Pois o nariz do Boeing parou a menos de dez metros de uma árvore gigantesca, beque que não teria tomado conhecimento do arrasto do avião, estancando-o de chofre. Prova disso era a árvore (de dimensões 50% menores) que arrancara uma das asas, cujo bordo de ataque ficou cravado em seu tronco, como uma machadinha.

Quando as asas bateram nas árvores, o piso da aeronave experimentou forte torção, fazendo com que as filas de poltronas do Boeing — com exceção da última da esquerda e das duas últimas da direita — saltassem dos trilhos e fossem projetadas para a frente, amontoando-se na parte dianteira da cabine de passageiros. Foi como se uma forma de gelo, ao ser torcida, cuspsse os cubos para cima.

Presas pelos cintos às poltronas, as pessoas foram lançadas à frente, as pernas e troncos imprensados, as cabeças se chocando com as ferragens. Como se não bastasse, o teto falso da aeronave desabou sobre elas.

Enquanto se recuperava do choque, Solange notou que as luzes de emergência haviam permanecido acesas.

Logo depois de o avião ter batido nas árvores, o engenheiro Paulo Altieri abriu os olhos e viu as luzes amarelas passando para trás em velocidade vertiginosa (na verdade não eram as luzes que passavam para trás, mas sim sua poltrona que, solta, fora impelida para a frente). Sentiu uma violenta pancada no tórax e outra

na coxa esquerda, além de uma saraivada de golpes por todo o corpo.

Dentro do *cockpit*, as poltronas do comandante e do copiloto resistiram bem. Os dois aviadores mantiveram-se em seus assentos, atados aos cintos de quatro pontas.

César Garcez acabara de executar uma aterrissagem impossível, ao aninhar um Boeing 737 na copa das árvores da floresta amazônica, em plena noite, sem nenhuma referência externa. Se tivesse treinado a vida toda para aquele pouso, não tê-lo-ia feito melhor. Se, em algum momento, outro avião tentar repetir a façanha, vai morrer.

O comandante nada sofreu, além do abalo provocado pela desaceleração, que o deixou cego e atordoado por alguns segundos.

O copiloto Zille não teve a mesma sorte. A borda de sua poltrona, de metal, saiu do lugar, atingindo-o na parte posterior da cabeça, fissurando-lhe a calota craniana e prostrando-o sem sentidos. O cinto de segurança quebrou-lhe a clavícula. Galhos de árvores, que penetraram no *cockpit*, feriram sua perna direita em três lugares, fraturando a tibia.

Roberto Regis viu tudo acontecer muito rápido. Ouvira o barulho da primeira pancada nas árvores, o ruído das asas se quebrando, viu as luzes de emergência piscando e as poltronas se deslocando para a frente. Seu braço direito sofreu um violento repuxão. Torceu a perna esquerda e machucou as costas. O cinto de segurança estrangulou seu abdômen. Percebeu sua poltrona indo para a frente. Antes que uma pancada na cabeça o fizesse desmaiar, tentou se proteger, com a mão direita espalmada para a frente. Tudo se apagou.

Logo atrás de Regis, Liceia Melazo não conseguiu reter Débora no colo e perdeu-a.

A engenheira Maria de Fátima Nóbrega teve a impressão de que seu braço fora arrancado.

Para o avião Wilson, tudo se passou rápido como um raio. Foi como se estivesse em meio à fúria de um ciclone, levando pessoas e coisas de roldão para a cabine de comando. Foi golpeado por trás pelo corpo de Marcus Mutran e desfalceceu.

Marcionílio Pinheiro achou que a aeronave se despedaçara totalmente. Enilde e Cleonilde Melo viram-se atropeladas por diversas pessoas e poltronas. O comerciante Antônio Farias sentiu o corpo sendo perfurado.

Inclinada para a frente, a cabeça nos joelhos, Déa desmaiou ao primeiro impacto e não enxergou mais nada. Baterá com a cabeça nas costas da poltrona da frente. Não viu quando os destroços a soterraram.

O PP-VMK atingira o solo numa área de floresta fechada, nas coordenadas 10°45'S/052°21'W, ao norte da Serra do Roncador, 670 quilômetros a sudoeste do aeroporto de origem, Marabá, e 1.070 quilômetros a sudoeste do aeroporto de destino, Belém. Garcez e Zille haviam cometido um erro de navegação de mais de mil quilômetros, apesar de estarem se comunicando com outras aeronaves e órgãos de controle o tempo todo. O absurdo dos absurdos se materializara.

Se tivessem percorrido mais seis quilômetros, teriam atingido um pasto plano, retangular, de grandes dimensões (15x10km), sem nenhum obstáculo e com suaves ondulações. Se tivessem feito uma ligeira curva para um dos lados, antes

de bater, teriam colidido com um morro de pedras e morrido instantaneamente.

O silêncio inicial, logo após o choque, foi seguido de gritos e gemidos dos feridos. Os passageiros que podiam se mover, por não estarem desmaiados nem presos às ferragens, correram em busca das saídas, temendo uma explosão ou incêndio.

Entretanto, como o pouso forçado se dera com os tanques de combustível vazios, e com os motores desligados, sem contar que as asas haviam sido arrancadas, não houve fogo.

As luzes de emergência permaneceram acesas. A porta principal (dianteira esquerda) e a porta de comissaria traseira emperraram. Emperradas também ficaram as janelas de emergência, no ponto onde, até alguns minutos antes, encontravam-se as asas. A porta de comissaria traseira ficou encostada em galhos de árvores.

No cone de cauda, o banco da comissária Flávia resistiu. Mas o de Jacqueline desprendeceu-se de seu encaixe. Ela ficou pendurada no ar, presa pelo cinto de segurança. Não por muito tempo. O cinto se desafivelou sozinho e ela caiu no chão da aeronave. A estrutura da *galley* despencara sobre ela e Flávia. Jacqueline sentiu a língua ardendo. A boca engolfou-se em sangue.

Na outra extremidade do Boeing, a aeromoça Luciane ergueu-se com extrema dificuldade e olhou à esquerda, para a proa do avião. O corpo de um passageiro (mecânico Antônio José) destruíra a porta da cabine de comando. E se estatelara na entrada do *cockpit*.

Capítulo 8

Quando se recuperou do choque inicial, Garcez viu-se envolvido pelo silêncio. Surpreendeu-se por estar vivo, o que lhe parecera impossível. Mas temeu que os demais estivessem mortos.

Imediatamente desembaraçou-se dos cintos de segurança. Olhou para a direita e viu que o copiloto estava apenas desacordado, embora ferido e sangrando muito. Garcez procurou reanimá-lo. Logrou êxito. Aos poucos, Zille recuperou os sentidos e começou a gemer de dor.

O comandante tentou abrir a janela da esquerda. Mas estava emperrada e não se moveu nos caixilhos.

Precisava urgentemente avaliar a situação na cabine de passageiros. Ergueu-se da poltrona e olhou para trás, na direção da porta do *cockpit*. Tomou um susto. A porta fora arrombada e desabara no chão. Sobre ela, havia um cadáver.

Garcez optou por não lidar com o morto naquele momento. Decidiu abandonar o avião pelo lado do copiloto. Contornaria a aeronave para ter acesso à cabine de passageiros. Constatou que a janela da direita fora arrancada, provavelmente por um galho de árvore. Havia um rombo muito maior do que a janela. Como não dava para saber a que altura se encontrava do solo, por causa da escuridão exterior, decidiu fazer uso da corda de escape (*scape rope*). Esgueirou-se pelo buraco e começou a descer pela corda. Logo descobriu que o *cockpit* encontrava-se ao rés do chão. As árvores haviam cedido com o peso descomunal e com a força do deslocamento da aeronave.

Mesmo estando de pé no chão da floresta, Garcez conseguiu alcançar Zille e o ajeitar mais confortavelmente. Mais tarde, depois de ver as outras pessoas, voltaria ao *cockpit* para removê-lo.

Na cauda da aeronave, o engenheiro Epaminondas Chaves, perplexo, percebera que sua fila de assentos era a única do lado esquerdo que permanecera no lugar.

Com o deslocamento das poltronas, as janelas de emergência haviam ficado desguarnecidas. Paulo Altieri, de um lado, e Marcus Mutran, do outro, que haviam se responsabilizado por aquelas saídas, haviam sido lançados para a frente. Altieri encontrava-se preso às ferragens. Mutran, morto.

Entre os que estavam lúcidos, e livres dos destroços, a maioria só pensava em abandonar o avião o quanto antes, cumprindo as instruções que as comissárias haviam dado antes da queda.

Desde o momento em que o avião parou completamente, a única preocupação de Marcionílio Pinheiro, ao constatar que sobrevivera à queda, fora saber se estava inteiro e em condições de andar, milagre que logo verificou e do qual se admirou muito.

Seu instinto de sobrevivência lembrou-o do perigo de explosão. A única ideia que lhe passou pela cabeça foi a de pular fora do Boeing. Desvencilhou-se do cinto e correu para a cauda, onde já encontrou Epaminondas, Antônio Farias e José Gomes da Silva — Epaminondas saíra ileso do choque; Farias tinha a mão esquerda e o joelho direito machucados; o garimpeiro Gomes, o braço

deslocado, a mão esquerda ferida e uma pancada nas costas. Os três tentavam escapar por ali.

As comissárias Flávia e Jacqueline, ainda atordoadas, e caídas no chão, haviam sido pisoteadas pelos que passavam afobadamente em busca da saída. Protegendo-se com as mãos, elas aos poucos foram se recuperando. Jacqueline passou o dedo pela língua e percebeu que ela quase fora arrancada. Sentia também uma dor lancinante nas costas. Flávia sofrera uma forte contusão no joelho esquerdo.

Ajudando-se mutuamente, as duas conseguiram erguer-se. Foram para a porta traseira esquerda, que Epaminondas, Farias, Gomes e Marcionílio tentavam abrir. Ao vê-las, um deles gritou:

— Como é que abre? Porra, como é que abre?

— É só virar a alavanca no sentido da seta — gritou Jacqueline. — No sentido da seta — repetiu, exalando uma golfada de sangue junto com as palavras.

Mesmo girando a alavanca corretamente, foi difícil abrir a porta. Um galho de árvore a bloqueava parcialmente. Finalmente conseguiram.

Os homens fugiram primeiro. Antes de pular, as duas aeromoças foram procurar suas lanternas, que haviam perdido no momento da queda. Só depois de encontrá-las, saíram do avião, que temiam fosse explodir. Jacqueline tinha o rosto ensanguentado e todos os dentes da frente quebrados, além do corte na língua. Flávia agravou a contusão do joelho na hora em que pulou no mato.

Um cheiro forte de querosene exalava das asas arrancadas — que se encontravam a uns 50 metros do charuto do Boeing —, dando a impressão de que uma explosão era iminente.

Como estava escuro lá fora, cada um que pulava fazia-o sem enxergar nada, torcendo para que a queda não fosse muito grande. Mas, embora o avião estivesse tombado para o lado direito, e a porta esquerda se encontrasse num plano mais alto, era um pulo de menos de dois metros. E o chão era fofo. Ao caírem, os sobreviventes se levantavam imediatamente e tratavam de correr para longe, embrenhando-se na mata. Quando se viam a salvo, pulavam, comemoravam e se abraçavam, mesmo os mais feridos.

A engenheira Maria de Fátima (com fortes dores no braço direito) e a jovem Meire Ponchio, que viajavam em filas traseiras, também haviam conseguido chegar até a cauda. Pularam logo depois das comissárias. Saíram no encalço dos demais.

Na outra extremidade do Boeing, Ariadne Suelen nada sofrera na queda. Assim que o avião parou, Regina Saraiva, que tinha apenas algumas escoriações na perna direita, pôde ver que seu bebê continuava dormindo. A célula de sobrevivência que, com o próprio corpo, erigira para a filha funcionara perfeitamente.

Um pouco mais à frente, a comissária Luciane Morosini, assim que se recuperou da queda, tentou abrir a porta principal. Sentia fortes dores — sofrera lesões em quatro vértebras e um achatamento do esterno. Respirava em ritmo acelerado, como um cachorro, compensando na frequência o que não aspirava em volume. No entanto, por mais que fizesse força, não conseguiu abrir a porta, encostada numa árvore.

Do lado direito, a chefe de equipe Solange abriu a porta de comissaria e inflara o *slider* (escorrega de emergência). Luciane foi até ela e disse, ofegante:

— Eu estou sem forças. Não consigo respirar direito. Minha porta não está abrindo. Por favor, vem me ajudar.

Solange, evitando olhar para a entrada do *cockpit*, onde estava o cadáver do passageiro que fora colhido de pé na hora da queda, foi até a porta principal. Tentou, fez força, mas também não conseguiu abri-la.

Luciane lembrou-se do bebê, com o qual se preocupara antes do pouso. Abriu caminho por entre os destroços e as pessoas que se levantavam. Conseguiu alcançar Regina.

— Me dá a menina — disse. E pegou Ariadne, sempre dormindo, das mãos da mãe. Saiu com ela no colo pela porta da *galley*. Como o Boeing estava adernado para o lado direito, não precisou pular. Apenas descer o equivalente a pouco mais que um degrau.

O *slider* — que, devido à pequena altura, não fazia a menor falta — fora perfurado por um galho de árvore. Era possível vê-lo, murcho, iluminado pelas luzes de emergência do avião, das quais um facho amarelado descia em diagonal. Na floresta, a escuridão era completa.

Ao olhar em direção à cauda do Boeing, Luciane percebeu que as asas haviam sido arrancadas. Viu apenas a fuselagem, nua, fálcia.

Atrás dela, haviam saído Regina, seu irmão Afonso e mais dois homens. Luciane devolveu o bebê, sempre imperturbável, à mãe. Voltou ao avião para tirar outras pessoas. Mas seu peito e costas doíam muito. Cada vez ficava mais difícil respirar. Parou um pouco, tentando recobrar as forças. Viu então Garcez, que saíra do *cockpit* e entrara no avião pela porta de comissaria.

— Garcez, eu não consigo tirar mais ninguém. Estou sem respiração.

— Então deixa — disse o comandante. — Procura um lugar para se deitar.

Regina passara Ariadne para Afonso, que sofrera um corte na cabeça, e voltara para o interior do Boeing a fim de socorrer outras pessoas. Assim que entrou, viu um homem (o mecânico Shiko Fukuoka) morto, tendo ao peito uma mala aberta e cédulas de dólar espalhadas. Viu também um cadáver de mulher (a contadora Severina Pereira Leite), com o rosto esmagado, espremido entre duas fileiras de poltronas.

Ao acordar do desmaio que sofrera na hora do impacto, Déa percebeu que se encontrava pendurada pela perna esquerda e pelo braço direito, presos entre assentos. O corpo todo doía horrivelmente.

Enquanto tentava enxergar ao redor, Déa sentiu uma forte pressão das ferragens sobre sua perna. Em rota de fuga, Raimundo Siqueira passava por cima dos destroços que a prendiam. Déa urrou de dor e conseguiu agarrar Raimundo pela calça. Implorou:

— Por favor, me salva. Me tira daqui, pelo amor de Deus.

Raimundo parou, viu onde ela estava e disse:

— Fica calma, eu vou tirar você.

Com a ajuda dele, Déa conseguiu desembaraçar-se. Os dois acharam uma fresta em meio ao amontoado de poltronas, meteram-se por ela e conseguiram chegar à *galley* dianteira. Junto à porta, Solange guiava alguns passageiros para

fora do avião.

Raimundo e Solange ajudaram Déa a sair. Assim que se viu do lado de fora, a primeira coisa que lhe ocorreu foi verificar se seu rosto estava muito machucado, se havia algum corte que pudesse deixar cicatriz. Constatou, com grande alívio, que havia apenas alguns inchaços e, aparentemente, nenhum ferimento. Auxiliada pela chefe de equipe, Déa estirou-se no chão.

Dentro do Boeing, ao acordar, o superintendente do Ibama José Maria Gadelha percebeu que fraturara o frontal e um dos cotovelos. Ao se mexer, viu também que deslocara a coluna. O corpo doía em diversos lugares. Perto dele, sua colega Ruth Tavares, que não conseguia enxergar nada, achava que tinha ficado cega e gritava por socorro.

A essa altura, Garcez já retirara Zille do *cockpit*. Pusera o copiloto deitado numa espécie de bacia, formada pelo radome arrancado.

Depois de acomodar Zille, o comandante voltou para ver os passageiros presos. Ao ouvir os gritos de Ruth (que quebrara o pé direito), foi até lá, examinou-a rapidamente e assegurou-lhe que não estava cega.

Ainda havia muita gente viva no interior do avião.

— Evandro, estou presa. Há uma pessoa morta na cadeira em cima de mim. Eu estou encostada nela. Quero sair daqui — foram as primeiras palavras de Régia Azevedo (logo depois de recuperar os sentidos), dirigidas ao marido.

Ele também se encontrava preso, a alguns metros de distância. Nada podia fazer.

— Eu estou aqui — avisou. — Não consigo mexer as pernas. Mas fique calma. Alguém vai aparecer para tirar a gente.

Pedidos de socorro vinham de todos os cantos. Garcez e Solange faziam o possível para atender os que chamavam.

Apesar de três fraturas no antebraço, o economista Carlos Gomes conseguira escapar da aeronave, assim que se recuperou do impacto.

O garimpeiro Newton Coelho não percebeu que fraturara a clavícula, nem sentiu os cortes que sofrera na face e na mão direita. Desmaiara por alguns minutos e, ao acordar, tratou de sair pela porta traseira. Fugiu para a floresta.

Dentro do Boeing, Marinêz Coimbra via-se coberta de sangue. Achou que estava morrendo. Mas não demorou a perceber que o sangue era de outra pessoa. Tateou em busca de Bruna e viu que ela também estava viva. Tentou puxá-la para perto de si. Constatou então que a filha tinha as pernas presas nos pés das poltronas e que o braço da menina parecia quebrado. Marinêz estava presa do busto para cima, embora praticamente ileso.

O comandante encontrava-se dentro da aeronave. Marinêz teve a impressão de que ele se preparava para sair. Gritou:

— Não sai. Não saia, que eu estou viva. Socorro, me tira daqui.

Garcez foi até ela e puxou-a pelos braços. Marinêz não se mexeu do lugar.

— Espera — ele disse. — Eu vou conseguir ajuda. — E saiu em busca da chefe de equipe.

Quando acordou de profundo desmaio, o médico João Roberto Matos teve dificuldades para se lembrar do que ocorrera. Ouviu gemidos, vindos de todos os lados. Um líquido morno e viscoso pingava sobre ele.

Matos, cujo corpo sofrera um movimento de rotação, para a frente e depois para baixo, na hora do choque, encontrava-se de joelhos, preso entre poltronas. Tentou movimentar-se. Mas o máximo que conseguiu foi mover a cabeça. Sentia fortes dores na perna esquerda. Toda vez que tentava movê-la, para ficar numa posição mais confortável (ou menos insuportável), um objeto agudo penetrava numa ferida na perna.

Depois de algum tempo, Matos percebeu que a garotinha Bruna encontrava-se debaixo dele. Sobre a cabeça do médico, havia o cadáver de um homem, do qual pingava o tal líquido, que logo Matos percebeu tratar-se de sangue.

Marinêz implorou por socorro:

— Roberto, a gente precisa de você — ela desesperava-se.

O pedido de Marinêz foi abafado por gritos histéricos de Liceia Melazo, que perdera a filha Débora na hora da queda. Liceia queria fugir do avião e exigia que a retirassem de onde se encontrava presa.

Sem que Liceia soubesse, seu sobrinho Giuseppe, de três anos, acabara de morrer. E a mãe de Giuseppe, Kátia, com afundamento do lado esquerdo da cabeça, agonizava. Bruno, de um ano, irmão de Giuseppe, que sofrera violenta pancada na cabeça, encontrava-se desacordado.

Garcez retornara com Solange. Os dois tentaram puxar Marinêz do meio das ferragens, sem sucesso. Tentaram remover outras poltronas, para ver se a soltavam. Nada. Alguma coisa a prendia.

Enquanto isso, Liceia, que sofrera um corte na canela, conseguira safar-se sozinha e fugira para os fundos do Boeing, onde encontrou a porta traseira esquerda aberta. Saltou por ela e correu para o mato, certa de que a filha morreria.

Ao recuperar-se do desmaio, o engenheiro Altieri não tinha noção de onde se encontrava. Pessoas ao seu redor gritavam sem parar. Viu que estava preso e que o doutor Serrano Brasil se encontrava debaixo de suas pernas. Altieri sentia fortes dores na coxa esquerda e no peito.

Na selva, Marcionílio, um dos primeiros a abandonar o Boeing, tentava se afastar para o mais longe possível, com medo de explosão. Levava um tempo para percorrer alguns metros de floresta, devido à escuridão e aos cipós entrelaçados. Sua cabeça sangrava muito, por causa de um corte no couro cabeludo. Parou, tirou a camisa e passou-a ao redor do ferimento. Quando retomou a caminhada, ouviu um grito de mulher.

— Espera aí.

Marcionílio aguardou que ela viesse até ele.

Era Liceia.

Os dois se deram as mãos e prosseguiram na fuga. Sem enxergar nada, tropeçavam, caíam, cortavam-se nos espinhos. Depois de algum tempo de caminhada, encontraram-se com os outros passageiros e com as duas comissárias (Jacqueline e Flávia) que haviam fugido pela porta traseira. Juntaram-se todos em roda, de mãos dadas, a uns 100 metros do Boeing.

Dentro do avião, seguiam-se cenas de desespero. O engavetamento das poltronas ferira seriamente a perna direita de Cleide Paiva e as duas pernas de sua filha Thais. Ambas estavam presas numa posição horrível, os corpos

debruçados para a frente.

Presas também estavam as irmãs Cleonilde e Enilde Melo. Cleonilde sofrera afundamento do crânio e da face, fraturara o braço esquerdo e tinha um profundo ferimento na perna direita. Enilde quebrara três costelas, além de sofrer uma lesão no nariz e escoriações as mais variadas.

Um dos mortos era o professor Henrique Antunes que, dentre todos os passageiros, fora o que se portara com mais calma antes e durante a queda. Perto dele, num caderno aberto, era possível ver os textos que escrevera enquanto aguardava o desfecho do voo.

Próximo à *galley* dianteira, o advogado Fidelis Rocco Sarno acordou depois de muito tempo. Desembarçou-se dos escombros e ergueu-se com extrema dificuldade. Sofrera fratura exposta do osso frontal, quebrara o nariz, o maxilar, a perna direita e o joelho esquerdo. Como se não bastasse, tinha um profundo corte na face e outro no tornozelo direito. Mesmo com tantos ferimentos, conseguiu arrastar-se até a porta traseira. Desceu do avião. Caminhou alguns metros na floresta e voltou a desmaiar.

Em momento algum Maria Delta Cavalcante perdera a consciência. Ficara apenas atordoada com o baque. Mas, ao tentar mover-se, para sair do avião, verificou que sua perna esquerda se encontrava enganchada em alguma coisa.

O garimpeiro Manoel Alencar estava muito machucado. Seu queixo se partira em vários pedaços, tinha um rombo no couro cabeludo, um ferro penetrara em seu rosto, próximo ao olho direito. Outro ferro rasgara-lhe um dos joelhos. O braço direito e as costas, que haviam recebido fortes pancadas, doíam terrivelmente. Pior: o massacrado Manoel encontrava-se totalmente preso às ferragens, como um animal capturado numa armadilha. E, por mais que tentasse, não conseguia se mover um centímetro sequer.

Capítulo 9

Depois de inspecionar cuidadosamente a área e os destroços, o comandante Garcez informou aos sobreviventes que permaneciam próximos ao avião que não havia nenhum risco de incêndio. Podiam passar a noite ali sossegadamente.

O piloto Wilson Alencar permanecera desmaiado por longo tempo. Ao acordar, em meio aos lamentos dos feridos, constatou que sua perna direita estava presa. Depois de muito esforço, conseguiu soltá-la. Passou a mão pela cabeça e viu que sangrava. As costelas doíam muito, dificultando a respiração. Olhou ao redor e viu um cadáver (o estudante Marcus Mutran) atado pelo cinto a uma poltrona.

Como as luzes de emergência do avião permaneciam acesas, Wilson pôde ir até a porta traseira, que encontrou aberta. Saiu do avião. A escuridão na floresta era total e ele não viu os sobreviventes deitados no chão perto da parte dianteira do Boeing. Mas ouviu gritos e vozes, vindos de algum ponto no meio da mata, e foi ao encontro deles.

Dentro do Boeing, Marinêz Coimbra (que não parava de gritar por socorro) e sua filha Bruna continuavam presas. Raimundo Siqueira, que tinha um braço quebrado, veio do lado de fora do avião para ajudá-las.

— Por favor — implorou Marinêz. — Me tira daqui de qualquer jeito.

Usando o braço bom, Siqueira puxou-a com força e conseguiu soltá-la. Mas, por mais que tentasse, foi impossível tirar Bruna.

Roberto Regis acordara naquele instante e não tinha a menor ideia de quanto tempo se passara desde a queda. Tentou se mover, mas viu que estava preso pelo braço esquerdo, totalmente distendido. Não sentia dores, apenas dormência. Os ossos da coluna pareciam ranger (fraturara cinco vértebras).

Apesar das luzes de emergência, do lugar onde se encontrava Regis não via quase nada. Mas ouvia, vindos de um ponto próximo, os gemidos agonizados de uma mulher.

Tratava-se de Kátia Melazo, presa com os dois filhos: Giuseppe, morto, e Bruno, gravemente ferido. Kátia, com hemorragia interna, ainda não se dera conta da morte de Giuseppe. Gritava que estava sentindo muito peso sobre seu corpo. Pedia um canivete ou faca para se soltar. Acreditava, erradamente, que apenas o cinto a prendia ali.

Do lado de fora, Garcez e Solange haviam improvisado camas para os feridos, usando assentos de poltronas e travesseiros que puderam recolher entre os escombros.

O único cadáver retirado do Boeing, e posto no chão da mata, era o do mecânico Antônio José.

Entre vivos e mortos, havia umas 30 pessoas no interior do avião. Era muito difícil libertar os feridos. Alguns tinham ferros enfiados no corpo, que penetravam ainda mais quando as ferragens eram deslocadas.

O engenheiro Paulo Altieri era um dos que não conseguiam se mexer. Não sentia dor. Apenas uma enorme pressão no peito e falta de ar. À custa de muito esforço, conseguiu desprender o cinto de segurança e mover-se para o lado. Mas o deslocamento fez com que um ferro, que se encontrava cravado nas costas do

doutor Serrano Brasil, preso sob Altieri, penetrasse ainda mais no médico.

— Arreda, arreda — gritou Brasil.

Mas o corpo de Altieri continuou pesando sobre o médico, e o ferro o apunhalando. Brasil pedia para que alguém o tirasse dali. Com o passar do tempo, seus gritos e gemidos foram diminuindo. Altieri pôde sentir, próximo às suas pernas, o outro se debatendo, já nos últimos estertores. Finalmente, o doutor Brasil morreu.

Sem conseguir se orientar, e ainda com pavor de o avião pegar fogo, Regis fazia força para se soltar das ferragens. Mas, com sua luta, machucava o garimpeiro Manoel de Alencar, que gritava de dor.

O calor dentro do avião tornara-se insuportável. Regis respirava com dificuldade. Ouvia barulho de vidros se quebrando. Era o comandante que, com uma machadinha, quebrava janelas para ventilar o local e aliviar o calor e a fedorentina de sangue, vísceras e excrementos que pairava no ar viciado. Alguns estilhaços das janelas caíram sobre Regis.

Lá fora, os Saraiva haviam se acomodado no chão da floresta, perto da saída de comissaria. Ariadne fora amamentada e voltara a dormir. Regina enfaixara a cabeça de Afonso. Este, sendo garimpeiro e mais do que habituado ao desconforto da selva, também adormecera. Antes, dera uma busca nas imediações do porão de cargas do Boeing, chamando pelo cachorrinho de Ariadne. Não ouviu nenhum latido e concluiu que o chihuahua morrera na queda.

Perto de Regina, o advogado Fidelis Rocco intercalava momentos de lucidez e de inconsciência.

À medida que quebrava as janelas, Garcez ia verificando, pelo lado de fora, o estado dos passageiros presos. Sua atenção foi despertada por uma mulher que gritava:

— Comandante, me tira daqui.

Era Cleide Paiva, presa com a filha Thais.

— Comandante, me tira daqui — ela voltou a pedir.

— Espere, fique calma, espere um pouco. — Garcez fez o possível para aparentar tranquilidade. — Eu estou sem ferramentas.

Enquanto circulava ao redor do Boeing, examinando os feridos, o comandante passava-lhes, pelos buracos das janelas, água e refrigerantes.

Alguns só puderam beber com o auxílio de canudinhos de frescos, que Solange obtivera na *galley*. Para outros, mais fora de alcance, Garcez improvisou tubos cortando pedaços dos dutos de oxigênio das máscaras individuais. Enquanto atendia os passageiros, o piloto conversava com um, consolava outro, cobria as feridas com trapos que produzia de tecidos que ia rasgando.

Como Kátia Melazo gritava muito, o comandante conseguiu estabelecer (através de outras pessoas presas) uma cadeia que, de mão em mão, fez a água chegar até ela. Kátia gemeu um agradecimento, bebeu um pouco e acalmou-se por alguns instantes. Mas logo voltou a gritar de dor. Não por muito tempo. Aos poucos seus gritos se transformaram em gemidos, até cessarem por completo.

Por volta da meia-noite, Kátia morreu de hemorragia. O pequeno Bruno continuou ali, com uma grave lesão na cabeça, junto aos cadáveres da mãe e do irmão. Josete Melazo, sogra de Kátia e Liceia, e avó dos meninos, encontrava-se

a dois metros de distância, presa às ferragens pelo tornozelo direito, luxado, fraturado, quase esmagado pelas pernas das poltronas.

Três horas e meia depois do pouso, a carga da bateria se extinguiu e as luzes de emergência se apagaram. Dentro e fora do avião, a escuridão passou a ser quase total, a não ser pelos fachos das lanternas de Garcez, Solange e Luciane, cujas pilhas também não demoraram a se esgotar.

Se antes fora difícil tirar as pessoas de dentro do Boeing, agora, sem iluminação, isso era impossível. Seria preciso aguardar o amanhecer. Mesmo porque, tripulantes em condições de ajudar, só havia dois. Zille e Luciane estavam feridos e as duas outras comissárias haviam se embrenhado na floresta.

Garcez pôs Luciane junto com Zille, ambos com muitas dores, na cama improvisada com o radome.

Fidelis Rocco permanecia no lugar em que desmaiara logo após sair do avião. Em duas oportunidades, o comandante foi até ele, sempre com uma palavra de consolo.

— Estamos aqui com vocês. Vamos tentar ajudar a todos.

Como Liceia Melazo fugira para a floresta, sua filha Débora passou a noite sozinha, soterrada, chorando, com um corte na cabeça e uma fratura no braço esquerdo. Foi assim que, à meia-noite, teve início o seu primeiro aniversário.

Para Régia Azevedo, a noite parecia durar uma eternidade. Procurava conversar com Evandro, embora não o visse. Às vezes, o marido tentava se mexer. Mas, aos menores movimentos, sentia muita dor.

Averiguando daqui e dali, conversando com um e com outro, Garcez soube que alguns passageiros e duas comissárias haviam escapado pela porta traseira esquerda e fugido para o mato. Concluiu que o número de mortos era inferior ao que estimara nas primeiras inspeções.

O mecânico José de Jesus Manso sentia fortes dores na coxa e pé direitos. Respirava com dificuldade e gritou que estava sem ar. Garcez surgiu na janela, pelo lado de fora, e pediu-lhe que pusesse a mão no rosto, pois iria quebrar o vidro. Depois de fazê-lo, o piloto enfiou o braço pela janela e fez um exame superficial no passageiro.

— Eu não vou poder tirar você daí agora — disse-lhe. — Tenho a impressão de que seu fêmur está quebrado. Lamento, mas vai ter de aguardar até amanhã de manhã.

Preso havia mais de quatro horas, o garimpeiro Manoel Alencar viu Garcez passando. Sem mover a parte inferior da boca, por causa das fraturas no queixo, que doíam terrivelmente, gemeu um pedido de socorro:

— Ai, moço. Por favor, seu moço, me tira daqui. Me tira, seu moço — implorou. — Ai, meu Deus, seu moço...

— Só amanhã, amigo. Só amanhã. No escuro não dá pra fazer nada.

— Então quebra mais uma janela, pelo amor de Deus. Tá muito calor.

Garcez quebrou diversas, próximas ao ferido, que pôde se arejar um pouco. Mas não teve outro remédio senão o de passar a noite ali, acordado, esperando o dia clarear, o corpo traspassado feito um Cristo na cruz. Entre todos os feridos, era o que mais gritava. Era o que gritava mais alto. Era o que sofria mais.

Solta das ferragens, Marinêz Coimbra permanecia ao lado de Bruna, que não

parava de gritar. Perto delas, o médico Matos tinha de lidar com um dilema angustiante. Junto ao seu joelho esquerdo, havia uma lâmina de ferro, muito afiada, pedaço do pé de uma das poltronas. Se relaxava a perna, o ferro penetrava em seu joelho. Se tentava mudar de posição, para livrar-se da lâmina, seu corpo pressionava a perna de Bruna, aumentando a dor da menina.

Houve uma hora em que Matos sentiu uma vontade incontrolável de urinar. Não teve remédio senão fazê-lo nas calças. Sentiu enorme alívio.

Tendo descoberto que Matos era médico, Garcez foi até ele e disse que precisava de sua ajuda. Tentou soltá-lo mas, na escuridão, não conseguiu.

Para Paulo Altieri, a dor só chegou de madrugada. Gritou, gemeu, urrou de dor. Delirando muito, custou a perceber que sua boca estava encostada numa poça de sangue vazado de um morto. Não tinha como evitar que sua língua sentisse o gosto repugnante.

O garimpeiro Manuel continuava gritando noite afora. Pensando que ele estava dependurado nas árvores, Altieri pediu para alguém subir lá em cima para retirá-lo.

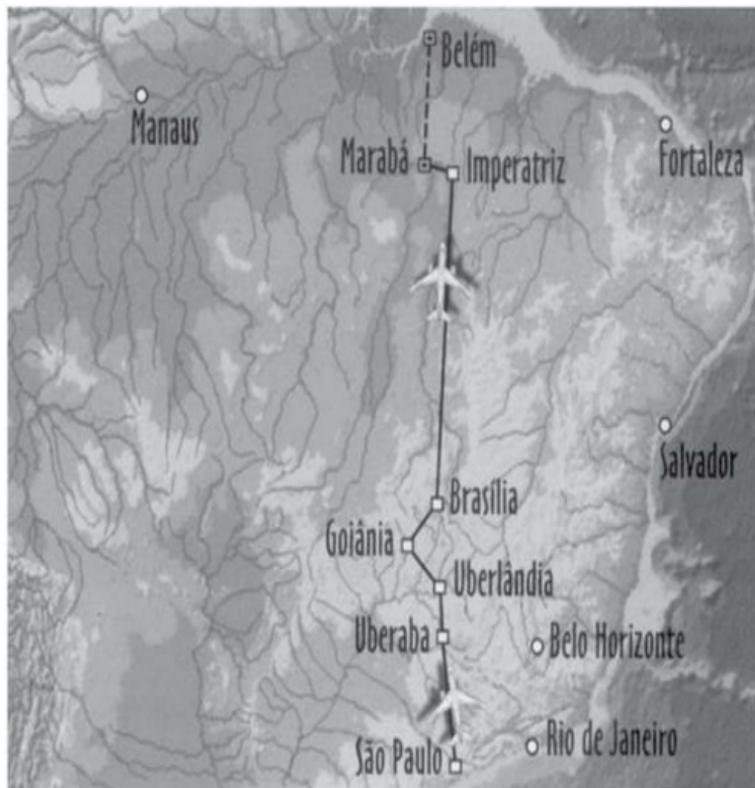
Apesar dos esforços de Garcez e Solange, outros passageiros morreram naquela madrugada. Entre eles, o procurador do Incra Antônio José Nascimento, que sofrera uma perfuração na cabeça, e a comerciante Hilma de Freitas Lima, com esmagamento do tórax.



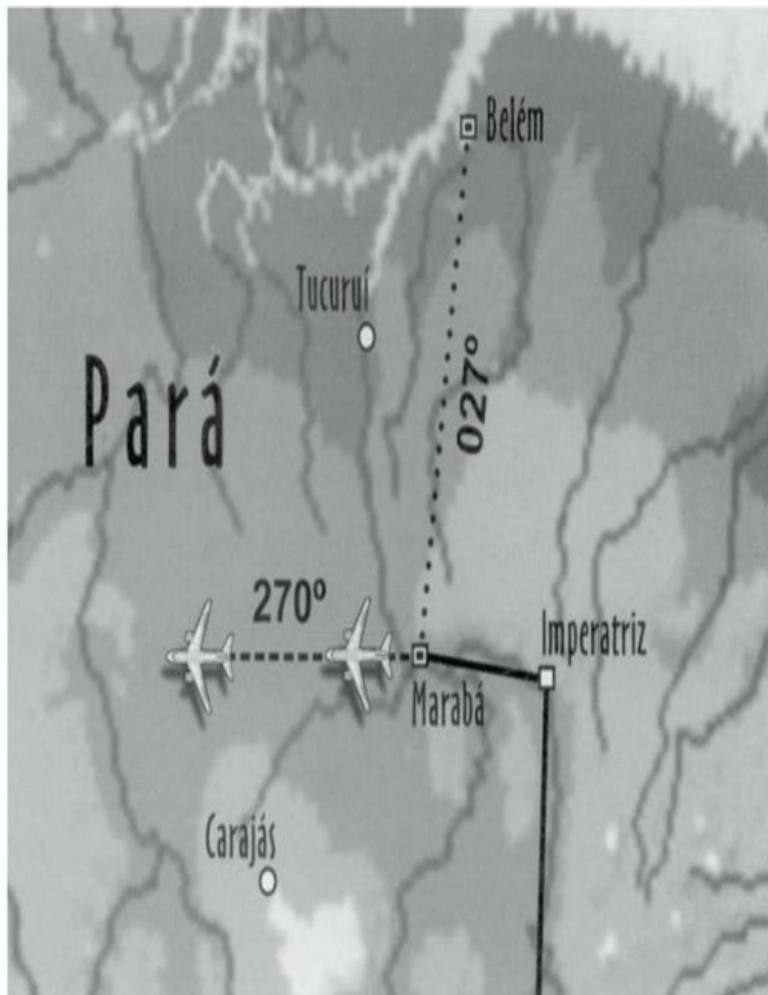
Uma guerreira. Regina Célia Saraiva protegeu seu bebê com o corpo na hora da queda do avião. Devido à redução brusca da velocidade, a menina de apenas cinco meses teve seu peso aumentado em 15 vezes. Mesmo assim, a pequena Ariadne não sofreu nenhum arranhão.
(Acervo pessoal de Raimundo Siqueira/José Maria Gadelha)



A comissária Luciane Morosini de Melo tinha apenas três meses de aviação quando ocorreu o acidente. Mais tarde, já recuperada, voltou a fazer a mesma rota: “Era preciso superar o trauma.”
(Acervo pessoal de Luciane Morosini)



Rota original do voo RG-254. O Boeing saiu de São Paulo às 9h43 da manhã e deveria chegar a Belém por volta das 18h20. O avião nunca chegou ao seu destino. Caiu na selva quando o combustível acabou.
Onze horas e vinte e três minutos de voo.



```

CRTE-          ETD/ . . . . . ATD/ . . . . .
DOV -          ETA/ . . . . . ATA/ . . . . .

      WAKIG/CRUIZIRB      FLIGHT PLAN
FLT DAY  FRDH/TO ALTH EQPT PFX  RES  ALT  HLD  XFUEL  FOD
R09999/05 MAB/DEL MCP  B-737/WLJ  0.2  1.7  1.0  0.0  2.7

      ROUTE  DIS1  CRZ  TIME  U/V1  S/O  FOD  FL  TOU  LDG
MADE1    0241  H74  00:40  .  KD   2.4  5.3  5.0  40.1  37.7
00000

UER

      TO  NH  MC  FL  W/C  TAS  G/S  ZT  ACTIME  ETD/ATD  30  ACSD  ADD
      MAB                                     ...../.....  ..
      TOC  053 0270 CL                      13 00:13 ...../.....  1.0  1.0  ..
      TOD  103 0270 25 M002 455 453 13 00:26 ...../.....  0.0  1.0  ..
      54DME BEL117.3
      ATDR 031 0270 DC                      00 00:34 ...../.....  ..
      117.3 BEL 250
      BEL 054 0270 DC                      14 00:48 ...../.....  0.0  2.4  ..

      ALL MCP TIME 00:37 BURN  1.7 FL 10 DIS1 0170 WIND P013
      AVERAGE COMP. M002

      OTHER INFORMATION ABOUT ALTERNATES
      ALT MAB TIME 00:46 BURN  2.1 FL 22 DIS1 0241 WIND P004
      ALT BLZ TIME 00:51 BURN  2.2 FL 25 DIS1 0205 WIND M003
      ALT STR TIME 01:00 BURN  2.8 FL 26 DIS1 0305 WIND P007
      COMPUTED AT 00:22L  05/09/89
  
```

Em vez de tomar o rumo 027°, o Boeing seguiu na direção oeste (270°). A má interpretação do plano de voo aconteceu porque a numeração rumo magnético da etapa Marabá/Belém estava expressa em quatro dígitos (como podemos ver ao lado). Ao ver 0270, o comandante leu como sendo 270. Um erro passível de acontecer. Quinze entre 22 comandantes internacionais, testados em Amsterdã, cometeram o mesmo equívoco.



Rota aproximada do voo 254. Em nenhum momento, o avião se aproximou de seu destino. Muito pelo contrário. Depois de tomar o rumo oeste, o comandante Garcez obviamente não encontrou Belém. Desorientado, fez diversas mudanças de curso. Finalmente seguiu para o sul, até cair por falta de combustível. O Boeing caiu a cerca de 1.200km do seu destino, após 3h46m de um voo absurdo.



Clareira aberta pelo Boeing no momento da queda. Uma árvore arrancou a asa direita.

(Acervo pessoal de Raimundo Siqueira/José Maria Gadelha)

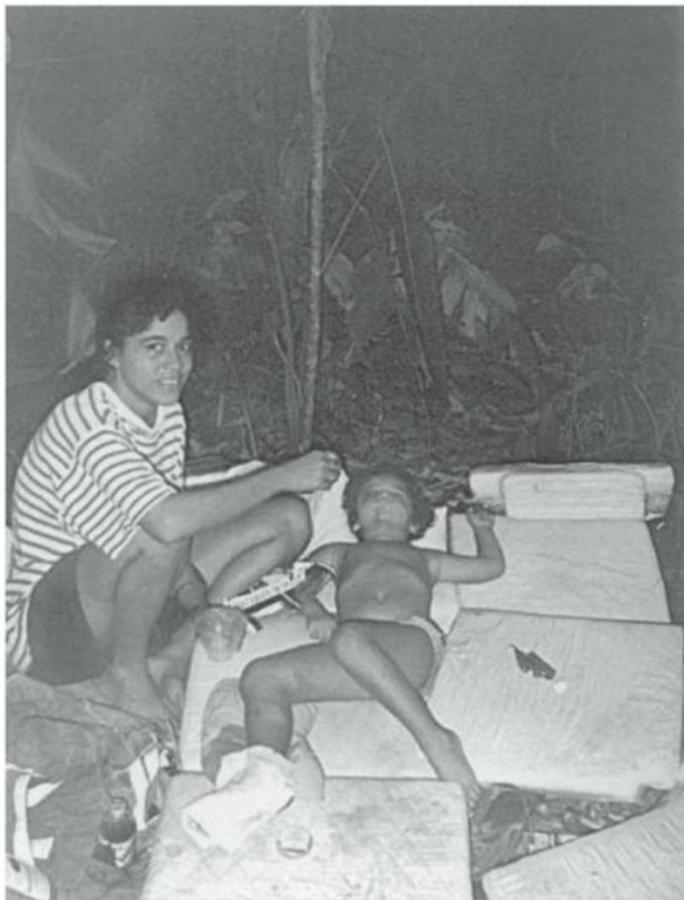


Com o choque, as poltronas se deslocaram para a frente. Diversos passageiros ficaram presos às ferragens.

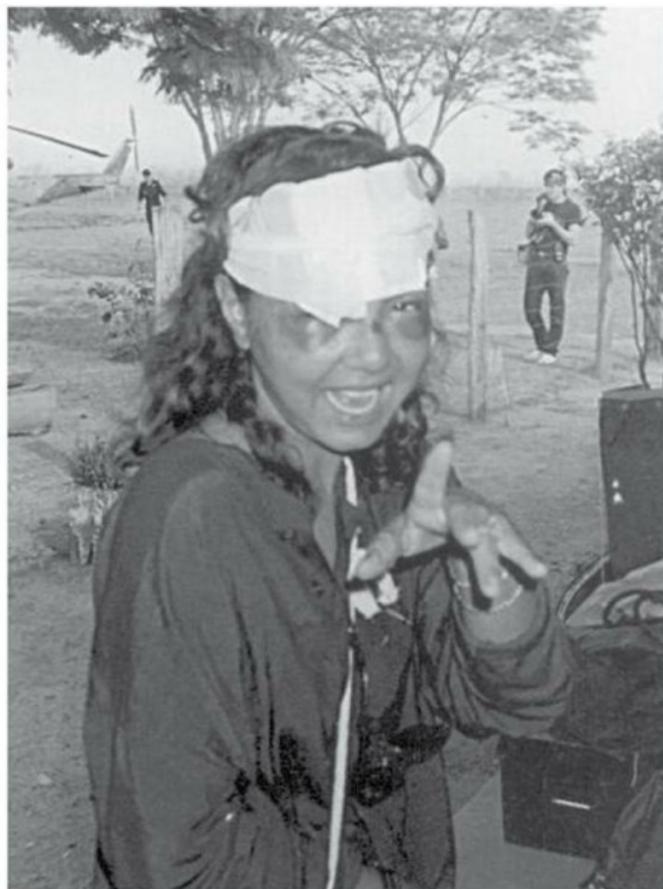
(Wilson Pedrosa/AJB)



A operação de resgate na selva.
(Gilberto Alves/AJB)



Marinêz cuidou o tempo todo da filha Bruna. No momento da queda, Bruna, de apenas três anos, ficou com o pé direito preso nas ferragens.
(Acervo pessoal de Raimundo Siqueira/ José Maria Gadelha)



Régia Azevedo ao chegar à Fazenda Crumaré do Xingu, três dias após o acidente.
(Acervo pessoal de Raimundo Siqueira/ José Maria Gadelha)



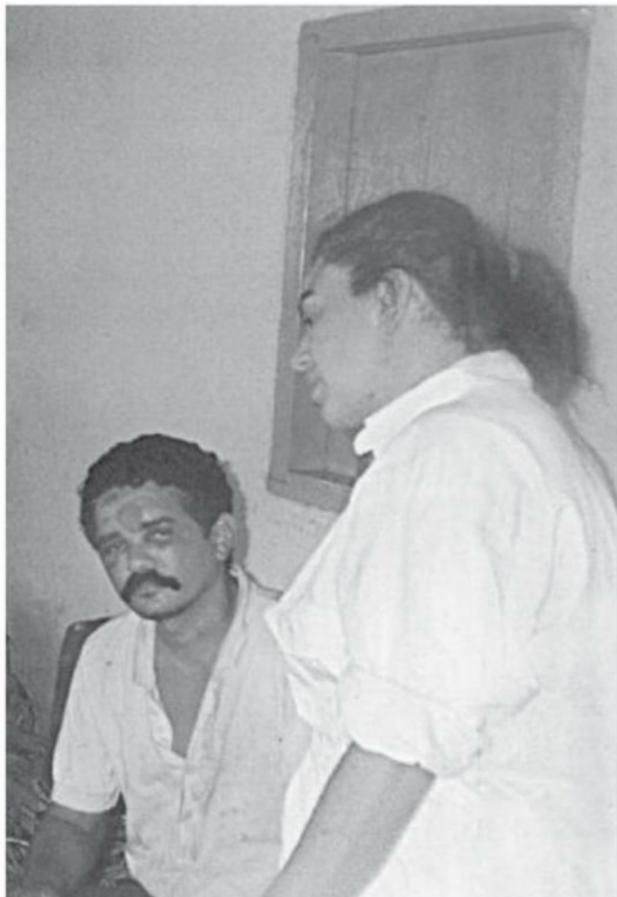
Depois de ficar quatro dias preso no porão do Boeing, sem comer e sem beber, o cãozinho chihuahua Leti, que pertencia a Ariadne, foi localizado pelas equipes da FAB. O sobrevivente ganhou o apelido de “Último”.
(Wilson Pedrosa/AJB)



O passageiro Shiko Fukuoka retornava de uma temporada de trabalho no Japão.
Morreu abraçado à sua maleta de dólares.
(Acervo pessoal da família Fukuoka)



Alguns sobreviventes na varanda da fazenda. Da esquerda para a direita: Rita de Cássia, José Maria Gadelha e comissária Flávia Collares.
(Acervo pessoal de Raimundo Siqueira/ José Maria Gadelha)



Rita de Cássia com José Maria Gadelha, após o resgate.
(Acervo pessoal de Raimundo Siqueira/ José Maria Gadelha)



A comissária Luciane Morosini falando ao telefone com a comissária Andréé Piha, do acidente de Orly em 73. Ela acabara de chegar em casa, em Porto Alegre, e vira as flores enviadas por Andréé. Apesar de nunca terem se visto, elas conversaram emocionadamente sobre suas experiências.

Os sobreviventes que fugiram para o mato haviam se agrupado ao redor das lanternas das comissárias Flávia e Jacqueline. Eram 12 pessoas. Quando as baterias se esgotaram, e a escuridão tornou-se completa, aconchegaram-se uns aos outros.

O corte na língua de Jacqueline sangrava muito. Além dos dentes da frente quebrados, toda a arcada inferior se deslocara. Flávia sentia fortes dores no joelho.

Foi a noite dos horrores da vida de cada um daqueles homens e mulheres, encolhidos na selva. Ninguém dormiu um segundo. Ouviam ruídos que vinham do avião: sobreviventes gritando, Garcez e Solange acudindo os feridos, janelas sendo quebradas. Envolto pela escuridão, temiam ser atacados por animais selvagens. Os barulhos da floresta os assustavam. Receavam se mover e cair em algum buraco. Liceia Melazo chorava a perda de Débora. Muitos choravam de dor.

Só por volta das cinco e meia da manhã, quando o dia começou a clarear, os que haviam fugido puderam ver-se uns aos outros.

Apenas o engenheiro Epaminondas encontrava-se ileso, sem um arranhão.

Se a noite de domingo para segunda-feira foi angustiante para os sobreviventes do desastre, nos Aeroportos de Imperatriz, Marabá e Belém, e nos das demais cidades de onde os passageiros haviam embarcado, o sofrimento dos parentes e amigos não era menor.

— Desaparecido? Mas como, desaparecido? — os familiares simplesmente não se conformavam com as explicações dos funcionários da Varig. Estes não tinham alternativa senão a de dizer que o avião desaparecera. — Desaparecido? Você está dizendo que o avião caiu? Caiu aonde? Mas ele já não estava quase chegando? Ah, meu Deus! Minha Nossa Senhora! — De Uberaba a Belém as perguntas e os lamentos se sucediam.

Desde as 21 horas, quando se esgotara o tempo de autonomia do RG-254, o Serviço de Busca e Salvamento da FAB (Salvaero) dera início aos procedimentos de rotina programados para aqueles casos. Embora as buscas propriamente ditas só fossem começar ao nascer do Sol, algumas providências preliminares já tinham sido adotadas durante a noite.

Como Carajás fora a última localidade mencionada pelo piloto do Boeing desaparecido, Belém entrou em contato com o operador de rádio local perguntando-lhe se ouvira, antes das 21 horas, algum ruído de jato.

— Negativo — garantiu o operador. — Nenhum ruído. Nenhum avião sobrevoou baixo o aeroporto ou a cidade esta noite.

Como o PP-VMK era equipado de um aparelho radiotransmissor de emergência, que emitia sinais em caso de acidente, sinais esses captados por satélites, às 22h45 o Salvaero decidira entrar em contato com o INPE (Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais), em São José dos Campos, São Paulo, que monitorava esses satélites através de uma estação localizada em Cachoeira Paulista.

O pessoal de busca queria informações sobre eventuais sinais de alarme recebidos a partir da hora em que o comandante do RG-254 travara seu último diálogo pelo rádio, por volta das nove da noite.

Inicialmente, as hipóteses consideradas mais prováveis eram as de que o PP-VMK caíra na região da Serra dos Carajás ou no Oceano Atlântico (prolongamento da rota Marabá-Belém). Mas podia ter caído em qualquer lugar, dentro de seu raio de autonomia. Como, duas horas antes de dar posição perto de Carajás, o piloto informara estar se aproximando de Belém — tanto que pedira instruções para descida e pouso no Aeroporto Val-de-Cans —, era possível que estivesse em algum ponto do estuário do Tocantins ou na ilha de Marajó, regiões próximas à capital paraense.

Com tantas possibilidades, era importante que o INPE detectasse o local da transmissão, se ela realmente estivesse ocorrendo. Nesse caso, assim que o dia clareasse, aeronaves de busca seriam enviadas para a área.

De São José dos Campos, o engenheiro Paulo Roberto Serra, do INPE, informara ao Salvaero que a estação rastreadora de Cachoeira Paulista (conhecida por sua sigla, LUT) funcionava 24 horas por dia. Seu responsável, engenheiro Gonzalo Valenzuela, não se encontrava de serviço durante a noite,

estando a estação a cargo do operador Paulo Shoiti. Serra ligara para Shoiti e comunicara-lhe o desaparecimento do Boeing. A partir de então, o Salvaero passou a ter contato direto com a LUT.

O comandante Domingos Sávio, última pessoa a ter conversado com o Varig 254, dera complemento ao voo RG-231, aeronave PP-CJP, decolando de Santarém e aterrissando no Val-de-Cans. Desembarcara seus passageiros e pedira autorização da empresa para sobrevoar a rota Belém-Carajás, no que foi imediatamente atendido.

O objetivo de Sávio era ver se enxergava foguetes de sinalização, que poderiam estar sendo disparados nas imediações de Carajás por sobreviventes de um eventual, e bem-sucedido, pouso forçado na floresta. Poderia também enxergar vestígios de incêndio, caso houvesse ocorrido o pior. O CJP decolara de Belém pouco depois das 23 horas.

Efetivamente Sávio voou até Carajás, onde bloqueou o aeroporto local, sem pousar, e retornou a Belém, usando outra rota na volta. Não viu nenhum vestígio do avião desaparecido.

Para proceder às operações de busca na segunda-feira, a FAB deslocou para Belém naquela noite um turboélice quadrimotor Hércules, diversos bimotores Bandeirantes e alguns helicópteros de grande porte.

Nenhum evento é mais importante, e mais dramático, para uma empresa aérea do que a queda de um de seus aviões. Por isso, naquela primeira noite, o alto comando da Varig, tendo à frente o presidente Hélio Smidt e o diretor de Operações Milton Comerlato, deslocou-se para Belém a bordo de um Electra, para acompanhar de perto o trabalho de localização do VMK e assistir os parentes dos passageiros.

Tanto entre os executivos da empresa como entre os oficiais do Salvaero envolvidos no planejamento das operações de busca, o pessimismo era grande. Era difícil imaginar a hipótese de um Boeing pousar com sucesso no mar ou na floresta em plena noite.

Assim que tomavam conhecimento do desaparecimento do voo 254, os pilotos, não só da Varig como também das demais empresas, queriam saber quem pilotava o 737. E logo os nomes de César Augusto Padula Garcez, gaúcho, 32 anos, nome de guerra Garcez, e de Nilson de Souza Zille, 29, nome de guerra Zille, eram divulgados no boca a boca, microfone a microfone, dos aviadores. Como o mundo da aviação é pequeno, boa parte dos colegas os conhecia.

A Varig sabia que precisava urgentemente avisar os parentes dos tripulantes desaparecidos, antes que soubessem do ocorrido pela imprensa.

Por volta das duas horas da manhã, seu Alceu e dona Leci, pais do comandante Garcez, foram acordados em sua casa no bairro de Passo D'Areia, Zona Norte de Porto Alegre, e informados que o Boeing pilotado por seu filho sumira na Amazônia. O mesmo ocorreu nas casas das famílias de cada um dos outros cinco tripulantes, em diversas cidades.

Às 2h45, em Cachoeira Paulista, o operador Shoiti, da LUT, registrou um sinal captado pela passagem número 04862 do satélite SRSAT-4, emitido de um ponto localizado nas coordenadas 10°57'S/051°55'W, nordeste do Estado do Mato

Grosso.

No local do desastre, os sobreviventes que haviam passado a noite na selva voltaram ao avião às seis da manhã. Encontraram Garcez, de pé, exausto, tomando conta dos feridos.

Raimundo Siqueira quis saber o resultado do jogo do Brasil. O piloto irritou-se com a pergunta. Respondeu que não sabia e que não escutara nenhum jogo.

Garcez formou com a chefe de equipe Solange, o engenheiro Epaminondas, o garimpeiro Afonso, o comerciante Antônio Farias e Marcionílio Pinheiro uma turma para retirar os feridos. Optou por deixar os mortos no interior da aeronave. O cadáver do mecânico Antônio José, já do lado de fora, foi levado para longe.

A equipe pôs-se a trabalhar. Deram preferência às crianças. Thais foi solta juntamente com a mãe, Cleide Paiva. Marinêz Coimbra sentiu enorme alívio ao ver a perna de Bruna libertada.

Antônio Farias surgiu à porta do avião, carregando nos braços uma menina, que entregou a Solange.

— Quem é a mãe desta aqui? — perguntou a chefe de equipe, exibindo a criança, que choramingava.

Liceia, que passara a noite chorando a morte de Débora, correu ao encontro da filha.

Dentro da aeronave, enquanto aguardava sua vez de ser retirado, o engenheiro Paulo Altieri conseguira encontrar uma posição menos desconfortável, apoiando as costas no cadáver de Fukuoka. Sentia dores fortíssimas. Gritava muito. Dizia palavras.

Garcez aproximou-se dele e sentenciou:

— Se continuar gritando, vai ser o último a ser retirado.

De vez em quando, o superintendente do Ibama, José Maria Gadelha — que, mesmo ferido, procurava ajudar os que se encontravam em pior estado —, trazia água ou suco para Altieri.

Solange conseguiu libertar Roberto Regis. Mas não suas roupas, que ficaram enganchadas nas ferragens. Ela ajudou o corpulento passageiro, vestido só de cuecas, a arrastar-se para fora do Boeing.

A equipe de socorro precisou remover diversas filas de poltronas para soltar Maria Delta Cavalcante. Aparentemente, ela só machucara as pernas. Tinha, entretanto, uma hemorragia no pulmão — perfurado por uma costela fraturada — e uma lesão nos rins.

Pouco depois, saíram o garimpeiro Manoel Alencar (o mais supliciado entre os feridos) e Régia Azevedo. Evandro, marido de Régia, continuou preso.

Alguns sobreviventes examinaram os destroços e a área do desastre. Puderam ver que o charuto do Boeing passara miraculosamente entre duas árvores gigantescas e que o nariz se imobilizara a dez metros de outra, mais espessa ainda.

O comandante localizara o rádio Beacon do avião, também conhecido como ELT (*Emergency Locator Transmitter*), que enviava sinais de alarme em casos de acidente. Esse aparelho era operado manualmente, ao contrário do dispositivo radioimpacto, acionado automaticamente pela desaceleração ocorrida no

momento da queda.

Os sinais eram transmitidos em duas frequências: 121,5, em VHF (que podia ser captada pelo rádio de qualquer aeronave) e 243, em ADF (captada apenas por rádios especiais, de aviões de busca). A bateria tinha capacidade para 48 horas de transmissão. Para funcionar, o ELT tinha de ser imerso em líquido.

Havia água proveniente do gelo do serviço de bordo, que derreteria. Mas não foi suficiente para submergir o transmissor completamente.

Foi preciso que alguns tripulantes e passageiros urinassem num balde de gelo. Despejaram o conteúdo no aparelho. O procedimento revelou-se acertado. Logo confirmaram que o equipamento funcionava normalmente: houve interferência no som do *walkman* da comissária Luciane Morosini.

Afonso Saraiva preocupava-se com a sorte do cachorrinho Leti. Tentou abrir o porão de bagagens do Boeing, para ver se o encontrava. Não conseguiu. Encostou o ouvido na chapa de alumínio, para ver se ouvia algum latido. Nada.

Sem falar português, e sem nunca ter contato com uma floresta tropical, o italiano Giovanni Mariani sentia-se abandonado em meio aos outros feridos. Quebrara duas costelas. Encolhido, assombrado com o tamanho das árvores, apavorava-se com os insetos, uns voando ao seu redor, outros sitiando-o no chão da floresta.

Mesmo tendo ciência de que o rádio Beacon funcionava — significando que, mais cedo ou mais tarde, as equipes de busca os encontrariam —, Garcez não sabia quanto tempo levaria para isso acontecer. Era preciso portanto tomar providências para garantir a sobrevivência do grupo até a chegada do socorro.

Ele e Solange fizeram um inventário dos líquidos, mantimentos e remédios de que dispunham.

O conteúdo do estojo de medicamentos era de pouca, ou nenhuma, utilidade naquela situação: analgésicos, antidiarreicos, remédios contra enjoo, mercurocromo, curativos Band-aid.

O estoque de líquidos se resumia a dois litros de água mineral, seis garrafas de Coca-cola e seis de guaraná, que haviam sobrado do longo voo e do consumo descontrolado ocorrido durante a noite. Garcez determinou um racionamento: cada pessoa tinha direito a um copinho, dos de café, a cada quatro horas.

Sobram pouca comida — mesmo assim, aqueles salgadinhos safados que as empresas aéreas servem em etapas curtas. Pressados uns contra os outros na hora do pouso forçado, haviam se transformado numa espécie de paçoca, de péssima aparência.

Havia também frutas — maçãs, laranjas, tangerinas, peras —, não muita coisa, sobras do lanche da tripulação. Decidiu-se que seriam exclusivas das crianças. Todo o leite também foi reservado para elas.

Depois de 15 horas preso nos destroços, o doutor João Roberto Matos foi libertado. Tendo o legista Serrano Brasil morrido, ele era o único médico do grupo. Foi logo assediado pelos sobreviventes. Com a perna perfurada no tornozelo e no joelho, precisou valer-se de uma muleta improvisada para poder caminhar. Examinou cada um dos feridos.

Já era quase meio-dia quando Régia conseguiu soltar Evandro, que tinha a bacia fraturada. Altieri foi solto pouco depois. Mas optou por permanecer dentro

do avião.

As irmãs Melo, Cleonilde e Enilde, foram as duas últimas pessoas a serem libertadas. Eram duas da tarde. Apesar da presença dos mortos, elas também decidiram ficar no Boeing, temendo um ataque de animais selvagens.

Como nenhum dos tripulantes recebera treinamento adequado para sobrevivência na selva, não sabiam, como também não lhes ocorreu, que as fezes das pessoas tinham de ser enterradas, para evitar insetos.

Desidratados pelo calor, muitos passageiros foram acometidos de diarreia. E apressavam-se em defecar atrás das árvores próximas ao avião. As crianças faziam suas necessidades ali mesmo, junto das mães. Regina Célia Saraiva, que tinha um bom estoque de fraldas descartáveis, de Ariadne, não se preocupava em pôr o material usado em sacos plásticos. Jogava-o em qualquer lugar.

Muitos feridos, na impossibilidade de se locomover, urinavam e defecavam nas próprias roupas.

Logo surgiram indefectíveis moscas, que pousavam nas fezes e, em seguida, nas feridas dos sobreviventes. Os bernes (larvas de moscas) encontravam seu habitat ideal no calor úmido dos ferimentos, desencadeando o processo de apodrecimento das carnes dilaceradas.

Num buraco na testa do advogado Rocco Sarno, por exemplo, varejeiras enxameavam ao redor da meninge exposta.

Com o estresse provocado pelo acidente, quase todas as mulheres menstruaram. Déa, que já embarcara em Imperatriz menstruada, viu-se obrigada a dividir seu pacote de absorventes com as outras. Cada uma teve direito a um apenas.

A euforia inicial (por terem sobrevivido) deu lugar a um clima de sofrimento e tragédia, piorado pelas péssimas condições de higiene. Sem ter como prestar algum tipo de socorro prático aos filhos feridos, as mães se limitavam a consolá-los, esperando, aflitivamente, que algum tipo de socorro chegasse logo.

A grande preocupação do piloto Wilson Alencar era o bilhete que escrevera na véspera, quando pensou que ia morrer, confessando à mulher suas estrepolias de boêmio. Agora fuçava o interior do Boeing, procurando recuperar o papel comprometedor. Finalmente o achou e o desfez em mil pedaços.

Entre os passageiros, um se destacava: o garimpeiro Afonso que, além de ser mateiro experiente, saíra do desastre com apenas um corte no couro cabeludo. Afonso movia-se na selva com a intimidade de um Tarzã e a habilidade de um macaco.

A maior preocupação do grupo era encontrar água. Tentando descobrir um rio, Afonso subiu numa árvore de quase 30 metros de altura. Os outros ficaram assustados, com medo de ele cair.

Mas, com a maior tranquilidade, o garimpeiro berrou lá de cima:

— Eu não estou vendo nada. Só mata.

— Você não está vendo nenhum rio? E casa? Você está vendo alguma casa?

— Não, gente. Só tem mato.

Um pássaro então começou a cantar. Mais do que depressa, Afonso desceu da árvore e explicou:

— Esse passarinho está indicando que tem água aqui por perto.

Garcez reuniu alguns homens e os dividiu em duplas. Cada uma seguiu numa direção, levando garrafas.

Quarenta minutos depois, o próprio Afonso Saraiva e Raimundo Siqueira encontraram uma espécie de lago, raso e pequeno, pouco mais do que uma poça, com água barrenta, quase lama. Os dois retornaram ao avião com as garrafas cheias. As pessoas fizeram careta e tomaram o líquido marrom. Mas, além de ruim, era pouco.

Um grupo se formou e seguiu até o poço. O comandante foi junto. Além de matar a sede no local, regressaram com diversos recipientes cheios, resolvendo o problema da sede.

Entre tantos feridos, um em especial causava grande consternação ao grupo: Bruno Melazo, de um ano, em coma profundo, retirado do avião pela manhã. Sua mãe e irmão (Kátia e Giuseppe) estavam mortos dentro do Boeing. Usando apenas fraldas, Bruno encontrava-se deitado, de costas, inconsciente, num leito improvisado, ao lado da tia Liceia, da prima Débora e da avó Josete. Era visível um afundamento em sua testa.

Marinêz Coimbra fazia o possível para dar à filha Bruna um mínimo de conforto. Obtinha-lhe pedaços de frutas. Trazia-lhe água. Quando as dores na perna da garotinha se tornavam muito fortes, Marinêz fazia com que ela mordesse um pedaço de pano.

No final da tarde, Afonso, numa de suas expedições, descobriu um igarapé de águas límpidas. Quando regressou com a notícia, foi uma festa. Diversos sobreviventes, inclusive alguns feridos, foram lá beber à vontade, e até tomar banho.

Desde a queda do avião, Ariadne Suelen não passara sequer um simples desconforto, com exceção, é claro, do calor. Não sentira fome, pois a mãe a amamentara. Muito menos sede: acostumada à vida no garimpo e a se virar no mato, Regina captara água de chuva retida nas bananeiras. Mais tarde, quando Afonso descobriu o igarapé, Regina foi até lá. Voltou equilibrando na cabeça um recipiente cheio d'água. Deu banho na filha e de beber a diversos feridos.

Quase na hora do pôr do sol, Afonso deu nova alegria ao grupo, ao descobrir, perto do igarapé, uma picada, sinal inequívoco de presença humana em algum local ali por perto.

Dentro do Boeing, Paulo Altieri não quis passar outra noite em meio aos mortos. Rastejou até a porta traseira e gritou por socorro. Surgiu Gadelha, que o ajudou a sair.

Régia oferecia dinheiro a quem a ajudasse a retirar Evandro do avião. Ele estava deitado ao lado de um cadáver, cuja pele tornara-se roxa e do qual começava a exalar um odor pútrido. Afonso apareceu em socorro, recusou o dinheiro e carregou Evandro para fora.

Entre os sobreviventes, restavam na aeronave o mecânico José de Jesus Manso — com fratura no fêmur — e as irmãs Enilde e Cleonilde. O estado de Cleonilde piorara muito nas últimas horas.

Na manhã daquela segunda-feira, em Cachoeira Paulista, o engenheiro Gonzalo Valenzuela assumira o comando da LUT e telefonara para o Salvaero no Rio de Janeiro, solicitando detalhes do Beacon (radiotransmissor de emergência) do VMK. Ficara sabendo que o aparelho em questão transmitia nas frequências 121.5 e 243 megahertz. Passou a trabalhar na filtragem dos sinais captados pelos satélites.

Às 9h15, o satélite COSPAS-3, em sua passagem número 26085 sobre o nordeste do Estado de Mato Grosso, recebera um sinal de emergência e o retransmitira para as estações rastreadoras em terra, inclusive a de Cachoeira Paulista.

Gonzalo comparara as coordenadas geográficas do local da emissão do sinal com as captadas durante a noite pelo técnico Shoitii. Viu que eram as mesmas. Apressara-se em telefonar para o Salvaero. Disse que o PP-VMK se encontrava nas coordenadas 10°57'S/051°55'W, perto da localidade de São José do Xingu, Mato Grosso, a leste do rio Xingu e a oeste da Ilha do Bananal (rio Araguaia).

O Salvaero informou a LUT que o Boeing não poderia ter caído naquela área, pois desaparecera na rota Marabá-Belém, tendo inclusive solicitado ao Centro Belém autorização para pouso, quando se encontrava nas imediações da cidade. Mais tarde, informara estar nas proximidades de Carajás e pedira para que as luzes do aeródromo daquela localidade fossem acesas. Acusara também uma proa 190° de Carajás e, em outra ocasião, proa 179° de Marabá. Se estivera ao norte de Carajás e de Marabá, pouco antes de desaparecer, simplesmente não podia estar no Mato Grosso. A localização provável era muito mais ao norte, área para a qual as buscas estavam sendo dirigidas.

Enquanto a LUT e o Salvaero trocavam informações e argumentos, em Belém o Comando de Buscas obtivera diversas pistas do paradeiro do VMK.

Um piloto de garimpo, de nome Portela, afirmara ter visto destroços do Boeing numa área de queimadas conhecida como Porto Seguro, na Fazenda Jaú, a 60 quilômetros de São Felix do Xingu, no sul do Pará. Portela avistara indícios de sobreviventes.

Quase ao mesmo tempo, o Salvaero de Belém recebera um telex informando que o avião desaparecido fora localizado próximo à cidade de Itacoatiara, no Estado do Amazonas.

A redação do jornal *O Liberal*, de Belém, informara à Aeronáutica que Alberto Caetano, funcionário da Empresa de Telecomunicações do Pará, recebera um telefonema de Adailton Vieira Bezerra, inspetor da Secretaria de Fazenda do Estado do Pará, informando que, na noite de domingo, vira um avião de grande porte fazer um voo rasante sobre as instalações da Mineração Xingu, no município de São Felix do Xingu. Em seguida, Bezerra ouvira o estrondo do avião se chocando com o solo.

Todas as pistas tinham de ser checadas, inclusive a da queda no Mato Grosso, embora parecesse absurda a hipótese de o avião estar lá. Ao longo do dia, os oficiais se debruçaram sobre as cartas aeronáuticas e verificaram, entre outras coisas, que São Felix do Xingu — de onde procediam duas pistas, de fontes

distintas — encontrava-se a 480 quilômetros de distância de São José do Xingu, suposto local da transmissão dos sinais de emergência.

O raio de autonomia do Boeing, além do qual era impossível ele estar, cobria uma vasta região: a íntegra dos territórios dos Estados do Pará, Maranhão e Tocantins, o leste do Amazonas, o norte de Goiás, o noroeste da Bahia e o norte do Mato Grosso. Sem contar uma grande área do Oceano Atlântico, ao norte de Belém.

Na falta de algo concreto para informar aos repórteres, a Aeronáutica dava declarações vagas. O coronel Roberto Brasil, diretor regional da Infraero no Pará, por exemplo, insinuou que os pilotos do 254 poderiam ter se perdido enquanto escutavam pelo rádio o jogo Brasil x Chile.

Não apenas a Aeronáutica trabalhava nas buscas. A Varig solicitara aos pilotos de todas as aeronaves de sua frota, que porventura viessem a sobrevoar a região Norte naquela segunda-feira, que prestassem atenção a eventuais sinais de emergência que o avião desaparecido poderia estar emitindo.

Seguindo essa orientação, um DC-10 da empresa, pilotado pelo comandante Rubem Abrunhosa, em voo de carreira Rio-Manaus, ao percorrer a aerovia UZ6, entre Brasília e Manaus, detectou em seu VHF, na frequência de 121.5 MHz, o inconfundível sinal de emergência. O piloto fez uma nova passagem e anotou as coordenadas no mapa.

Abrunhosa informou o Cindacta e a coordenação Varig sobre o ocorrido e, ao chegar a Manaus, telefonou para o diretor de Operações da Varig, comandante Milton José Comerlato, que se encontrava em Belém envolvido nas operações de busca.

Algumas horas mais tarde, o mesmo DC-10 retornou a Brasília, agora pilotado pelo comandante Gelson Fochesato e tendo Abrunhosa como tripulante extra. Autorizado por Comerlato, e tendo posto mais combustível nos tanques, Fochesato, ao se aproximar do local antes plotado pelo colega, cujas coordenadas coincidiam com as fornecidas pela LUT, informou aos passageiros que faria algumas passagens baixas, à procura do avião desaparecido.

Fochesato desceu do nível 310 para o nível 20 e deu algumas voltas nas imediações do local onde presumidamente se encontrava o Boeing. Nenhum dos tripulantes enxergou nada. Os passageiros também não. Só viram o verde escuro da floresta. Julgando que a FAB já tivesse enviado alguns aviões de busca para a área, Fochesato preferiu não permanecer muito tempo no local, principalmente por estar voando tão baixo. Temendo uma colisão, voltou a subir e prosseguiu viagem para Brasília.

Durante toda a segunda-feira, em Cachoeira Paulista, a LUT prosseguira em seu trabalho. Às 15h17 o satélite SARSAT-4, em sua passagem 04869, captou, e a estação rastreadora recebeu, novos sinais de um transmissor de emergência, exatamente nas coordenadas plotadas de manhã pelo COSPAS-3 e, mais tarde, pelo DC-10.

Tecnicamente, o PP-VMK estava ali. Mas, teoricamente, não. Não num voo Marabá-Belém. Era como se um avião da Ponte Aérea Rio-São Paulo, tendo desaparecido entre as duas capitais, fosse detectado ao norte de Belo Horizonte. Além disso, o local, nordeste do Mato Grosso, não batia com nenhuma das

informações prestadas na véspera, durante o voo 254, pelo comandante César Garcez.

Mas, com a inflexibilidade — às vezes aparentemente obtusa — das máquinas, às 16h32, novo sinal do Beacon fora captado, sempre da região do Alto Xingu, desta vez na passagem 32348 do satélite COSPAS 2. Cumprindo sua obrigação, o engenheiro Gonzalo voltou a avisar o Salvaero. Deu também conhecimento do fato ao diretor do INPE, Márcio Nogueira Barbosa.

Se a Aeronáutica acreditava em teoria de navegação aérea, Barbosa acreditava em seu equipamento. Insatisfeito com o rumo dos trabalhos, telefonou diretamente para o ministro da Aeronáutica, brigadeiro Octávio Moreira Lima.

A reclamação deve ter surtido efeito. Pois, às 17h30, o operador da LUT ouviu no rádio um diálogo travado entre o Salvaero e um dos aviões de busca. Na conversa, ficava claro que a aeronave se dirigia para o local indicado pelo INPE e plotado pelo DC-10. Mas era um avião apenas. Os demais continuavam esquadrihando a área ao redor de Belém e de Carajás.

Pouco depois, novo sinal do Beacon foi captado do Alto Xingu, desta vez na passagem 24369 do satélite SARSAT-2.

Como que para confundir a Força Aérea, novas informações chegavam a Belém, sempre dando conta do paradeiro do Boeing, uma delas de Bom Jesus da Lapa, Bahia. Outra viera de uma empresa de mineração, de nome Canopus, no sul do Pará. Um dos empregados do garimpo Bom Jardim, pertencente à empresa, teria ouvido o ruído de uma aeronave voando baixo e, em seguida, um estrondo. Vira também um forte clarão.

Cada uma dessas pistas tinha de ser criteriosamente checada.

Com a chegada da noite, as buscas foram suspensas. O Salvaero já excluía a hipótese da queda em Itacoatiara. Telefonemas dados à região nada tinham apurado.

Para Elilson Bessa, gerente de aeroporto da Varig em Belém, a segunda-feira fora infernal. Passara o dia lidando com pessoas exaltadas, algumas à beira de um ataque de histeria, a maior parte familiares dos passageiros do voo 254 querendo saber notícias do avião. Pior: como volta e meia o rádio e a televisão davam conta da localização do Boeing, nos locais os mais díspares, os parentes acreditavam que a Varig já tinha as informações mas, por algum motivo suspeito, as ocultava.

Houve um homem que ameaçou quebrar tudo, só tendo sido contido com o auxílio da polícia. Heliane Siqueira, mulher de Raimundo Siqueira, técnico de mineração da Docegeo embarcado em Marabá, assediara Bessa o dia todo, querendo informações.

Marilyn Chaves, mulher do engenheiro Epaminondas, não tivera coragem de contar para o filho Diogo que o avião do pai desaparecera. Mas o irmão mais velho, Tiago, já sabia de tudo. Não dormira um segundo sequer e não comera nada desde a noite da véspera.

Ao final da segunda-feira, o pessimismo em Belém era tão grande que, na Secretaria de Saúde do Estado do Pará, onde o engenheiro Paulo Altieri era diretor de Meio Ambiente, seus colegas começaram a preparar um salão para o velório. Mas os preparativos foram interrompidos quando uma emissora de rádio

noticiou que uma fazendeira, de nome Maria das Graças Junes, do município de Xinguara, ao sul de Marabá, informara através de rádio que os passageiros do voo 254 haviam chegado à sua fazenda. E que, embora houvesse vários feridos, ninguém morrera no acidente. Os sobreviventes, segundo ela, estavam viajando de carro para Marabá pela BR-158.

Capítulo 13

Quando a segunda noite caiu sobre os destroços do Boeing, os sobreviventes acenderam uma fogueira. Passadas 24 horas da queda, a situação era desesperante. As varejeiras haviam posto larvas nos machucados de todas as vítimas, infeccionando-os. Ajudado por Garcez, o doutor João Roberto Matos administrava aos feridos antibióticos que trouxera em sua maleta de mão.

Outro que se desdobrava em assistir os companheiros era o superintendente do Ibama, José Maria Gadelha, apesar das dores que sentia no braço (esmialhara a cabeça do cúbito).

A perfuração na cavidade ocular do garimpeiro Manoel Alencar cobrira-se de bernes. Sua mandíbula, estraçalhada, doía pavorosamente. Ele não parava de gritar:

— Pelo amor de Deus, me ajudem. — Manoel chorava, gemia. — Me acode, meu Deus. Me ajude.

Outro que gritava muito era o italiano Giovanni. Houve um momento em que Zille impacientou-se com ele. Da bacia onde se encontrava, o copiloto berrou:

— Cala a boca, argentino. — Muitos acharam graça, mas o italiano sentiu-se humilhado. Ficou reclamando do aviador.

O advogado Fidelis Rocco alternava períodos de consciência e de delírio. Quando acordava, sentia dores muito fortes, nas fraturas da face. Tinha febre alta. A exposição da meninge às moscas resultara em meningite. O médico concluiu que, se o socorro não chegasse rápido, o ferido não sobreviveria.

O bebê Bruno Melazo não se movia nem chorava. Limitava-se a gemer, tão baixo que era preciso chegar perto para ouvi-lo. Parecia estar apenas tendo um pesadelo.

Apesar da exaustão, poucos sobreviventes dormiram naquela segunda noite. A comissária Luciane, por exemplo, acordava a toda hora por causa dos gritos dos feridos. Às vezes, ouvia o barulho de um avião, jatos de carreira que passavam em grandes altitudes.

A língua de Jacqueline, muito inchada, mal cabia dentro da boca. Doía muito. Apesar do cansaço, ela não conseguia dormir.

Fazia um pouco de frio. Mesmo assim, com exceção das irmãs Enilde e Cleonilde Melo, todos preferiam se acomodar na floresta, para não ter de ficar perto dos cadáveres. O cheiro tornava-se cada vez mais e mais insuportável. Os sobreviventes reuniram cobertores e agasalhos e se agruparam, colados uns aos outros. Ninguém sentia fome, talvez por causa da fedorentina.

Não dava para se fugir para longe, pois a mata era muito fechada. Tinham de ficar na clareira aberta pelo avião.

Alguns achavam que as equipes de busca iriam encontrá-los no dia seguinte. Outros argumentavam que era preciso abandonar a atitude de passividade e sair à procura de socorro. Entre estes últimos, destacava-se Marinêz Coimbra, preocupada com o pé de Bruna, muito infeccionado.

Determinada como era, Marinêz não deixava ninguém em paz.

— Vamos, gente. Temos de sair atrás de alguma coisa — ela repetia de um em um.

Convencidos pelos argumentos, ou cansados do assédio, o certo é que todos concordaram em organizar uma expedição, que sairia ao amanhecer.

Depois de conferenciar com o piloto Wilson Alencar, Garcez decidiu quem ia e quem ficava.

— Olha, amanhã cedo vai sair o Afonso, o Epaminondas, o Antônio Farias e o Marcionílio.

Selecionados e preteridos aceitaram a decisão. Ninguém discutiu. Era possível que, com um pouco de sorte, encontrassem uma fazenda ou povoado.

E a noite se passou entre choros de agonia e gemidos sofridos. Em meio à dor e ao desconforto. Alguns perambularam pela escuridão, para fazer o tempo passar mais rápido.

Longe dali, os parentes dos passageiros tinham mais uma decepção. Ao contrário do que dissera pelo rádio a fazendeira Maria das Graças, de Xinguara, nenhum sobrevivente apareceu em Marabá. E os encarregados das buscas concluíram que se tratava apenas de mais um boato.

Quase à meia-noite, ao final do *Jornal da Globo*, a apresentadora e jornalista Lilian Witte Fibe desmentiu a notícia da localização do Boeing. Disse também que as buscas prosseguiriam na terça-feira.

Apesar dos desmentidos, Marilúcia Chaves, mulher do engenheiro Epaminondas, decidiu viajar na manhã seguinte para Marabá — onde morava sua família e a do marido. Lá, aguardaria notícias do avião, no qual estava também sua prima Marinêz, acompanhada da filha Bruna.

Ao longo da noite de segunda para terça, os sinais emitidos pelo Boeing continuaram a ser captados pela LUT. Num total de seis vezes. Em intervalos que variaram de alguns minutos a várias horas, sempre provenientes do Mato Grosso. O Salvaero já decidira que, no dia seguinte, iria concentrar os esforços de busca naquela região. Mas, se o Boeing realmente estivesse lá, concluíam os oficiais, seria o disparate dos disparates. O local ficava a mais de mil quilômetros de Belém, destino do voo 254.

Assim que a terça-feira clareou, o Bandeirante prefixo 6544 do 2º Batalhão de Busca e Salvamento da FAB, enviado na véspera para o Mato Grosso, deu início à procura na área onde os sinais de emergência haviam sido detectados. Mas um avião só era pouco. O Boeing desaparecido poderia estar camuflado sob as árvores, o que exigiria um esquadrinhamento minucioso do local. Na Amazônia, era comum aviões acidentados serem engolidos pela floresta, muitas vezes ficando quase invisíveis.

Outras aeronaves, vindas de Belém, eram esperadas à tarde, para se incorporarem às operações.

Cachoeira Paulista voltara a registrar sinais que, tudo indicava, procediam mesmo do PP-VMK. Os aparelhos rastreadores da LUT agora contabilizavam 17 transmissões desde a noite de domingo.

Corpos em decomposição, feridas apostemadas, excrementos, zumbido de varejeiras, fetidez insuportável... Ao amanhecer, a clareira do desastre se assemelhava a um campo de batalha, depois da batalha.

Conforme havia sido decidido durante a noite, um grupo daria início à expedição em busca de socorro. Mas quem porventura examinasse os quatro homens que se preparavam para deixar a clareira, e penetrar na floresta, não tinha como ter muita fé no sucesso da empreitada.

O engenheiro Epaminondas, mesmo não estando ferido, encontrava-se depauperado pelas 36 horas nas quais dormira muito pouco e quase não se alimentara, sem falar no esforço consumido no trabalho de retirada dos feridos e nas expedições em busca de água.

A ferida no couro cabeludo de Afonso Saraiva, o único entre eles que tinha experiência de selva, apresentava sinais claros de miíase (processo de necrose provocado por larvas de moscas). Miíase que tomara conta do ferimento na testa de Marcionílio Pinheiro. Antônio Farias tinha dificuldades para caminhar, por causa do ferimento no joelho.

O comandante Garcez distribuiu entre os quatro uma maçã, uma caixa de sanduíches (azedados), três isqueiros, um canivete, um colete salva-vidas e dois foguetes de sinalização.

Os homens partiram sob os olhos esperançosos dos demais. O objetivo era alcançar a trilha descoberta na véspera por Afonso e seguir por ela até achar uma aldeia ou fazenda.

Em Belém, a vigília continuava no Aeroporto Val-de-Cans. Dona Dayse, mãe da passageira Ruth Tavares, já estava ali havia dois dias. Aos poucos, era vencida pela exaustão e pela desesperança.

A família do superintendente Gadelha, do Ibama, com quem Ruth viajara para Marabá, revoltava-se com a falta de informações.

Convicta da morte de Epaminondas, Marilúcia Chaves viajara para Marabá, onde aguardaria notícias da localização do Boeing.

Depois que a expedição se embrenhou na floresta, Garcez e o doutor Matos entraram no avião. Apesar do mau cheiro, Enilde e Cleonilde Melo continuavam lá dentro. O comandante disse-lhes que teriam de sair.

Como não podia se locomover por conta própria, Cleonilde precisou ser removida num cobertor. Tinha febre alta e murmurava palavras desconexas. Já do lado de fora, a comissária Jacqueline, com muito esforço, conseguiu que ela comesse um pouco de maçã raspada e chupasse alguns gomos de tangerina, sobras murchas do serviço de bordo.

Embora volta e meia tentasse ajudar os feridos, Jacqueline sentia suas forças e ânimo se esvaindo. A língua estava coberta de pus. Falava com dificuldade. Não conseguia fechar a boca, como se tivesse um ovo lá dentro.

Quando o Sol esquentou de vez, Fidelis Rocco, um dos que permanecia ao lado da aeronave — deitado no mesmo lugar, desde a queda do avião —, não conseguiu suportar o fedor dos cadáveres. Pediu auxílio a Gadelha, que o assistira durante a noite. O superintendente do Ibama o ajudou a rastejar para um pouco mais longe. Os ferimentos no rosto e na frente de Rocco encontravam-se cobertos de larvas pustulentas. Ele apodrecia vivo.

Jacqueline simplesmente não tinha estômago para se aproximar de Rocco. Buscava água para ele mas pedia a Gadelha que lhe desse de beber.

Gadelha, por sinal, conseguia se esquecer de seus próprios ferimentos. Atendia, além de Rocco, diversos feridos. As irmãs Rita e Elza Gasparin também iam de um em um, confortando, distribuindo água.

Como não podia deixar de ser, todos se sentiam imundos. As comissárias Jacqueline e Luciane tinham biquínis em suas malas, que eventualmente usariam na piscina do hotel em Belém. Vestiram-nos no meio do mato e foram banhar-se no igarapé.

Na clareira, alguns passageiros não gostaram da cena das moças de biquíni (note-se que só viram a parte de cima, pois elas usavam saias). Acharam que as duas estavam se divertindo em meio à desgraça dos outros. Josete Fonseca, por exemplo, considerou o fato uma afronta aos mortos.

O médico Matos estava muito preocupado com o estado dos feridos. Como tinha em sua bagagem, no porão do Boeing, grande quantidade de medicamentos, decidiu recuperá-la. Com o auxílio da chefe de equipe Solange, conseguiu arrombar o porão com a machadinha. O acesso foi restrito e só alguns volumes puderam ser retirados. Entre eles, felizmente, três caixas de remédios. Para felicidade do grupo, encontraram também 20 quilos de feijão. Decidiram esquentar água para cozinhá-lo.

Embora o comandante continuasse a exercer liderança sobre o grupo — a maioria dos sobreviventes o tinha como herói, por causa do pouso —, havia alguma animosidade contra as comissárias. Os passageiros as viam como serviçais. E se aborreciam quando elas não os atendiam prontamente.

O clima era tenso. O moral, baixo. E tudo indicava que iria piorar, caso o socorro não chegasse logo. Os sobreviventes não tiravam os olhos do céu, na expectativa de ver algum avião de busca.

Houve um momento em que viram, voando alto, um jato, que parecia ser de carreira. Garcez e Solange soltaram foguetes de sinalização. Alguns passageiros

ensaíaram uma gritaria, agitaram panos, mas logo viram que era inútil. O avião manteve-se em sua rota e desapareceu por trás das árvores.

O preparo do feijão foi uma lástima. Revelou-se parcialmente cozido, duro, intragável. Ninguém conseguiu comer.

E assim se passou a tarde do segundo dia. Entroolhando-se cabisbaixos e vendo o Sol sumir atrás das árvores, os sobreviventes se conformaram em aguardar a chegada de mais uma noite de horrores. Com o pressentimento de que a manhã seguinte lhes revelaria novos cadáveres. Cleonilde Melo, o advogado Fidelis Rocco, o garimpeiro Manoel Alencar e o bebê Bruno dificilmente suportariam muito mais tempo.

Pela manhã, Epaminondas, Afonso, Marcionílio e Antônio Farias haviam caminhado até o igarapé. Lá tomaram a picada descoberta na véspera, que margeava o curso d'água.

A mata era tão fechada que não dava para se ver o céu. Puderam comer algumas frutas, escolhidas e colhidas por Afonso. Este ia na frente, atento ao rio, à picada e aos sons da floresta.

Depois de uma hora de caminhada, extremamente penosa para Farias, cujo joelho doía muito, encontraram uma clareira. Lá havia, maravilha das maravilhas, bosta de vaca.

— Sei tirar leite de vaca — Afonso informou aos companheiros, deixando claro que, se encontrassem o animal, de fome ninguém morreria.

A caminhada prosseguiu e, de vez em quando, Afonso subia numa árvore e explorava o terreno. Numa dessas ocasiões, o rapaz gritou lá de cima:

— Tem um roçado ali.

Pouco mais tarde, encontraram uma trilha maior e, pastando placidamente, um boi. Em seguida, viram uma cerca de arame farpado.

Às dez da manhã, chegaram ao alto de uma colina. Eram decorridas quatro horas e meia de caminhada. Viram a casa de uma fazenda, lá embaixo.

Entroolharam-se em suas roupas esfarrapadas e temeram levar tiros ao chegar. Decidiram gritar por socorro.

Belmiro Alves Ferreira, o Quincas, administrador da Fazenda Crumaré do Xingu, andava a cavalo com um dos seus homens quando viu, beirando a cerca de um pasto, quatro homens a pé. Estranhando a presença de forasteiros, Quincas cutucou a barriga da montaria, apressando-lhe o passo. Partiu ao encontro dos estranhos. Quando chegou perto, notou que estavam feridos.

— Socorre a gente — pediu Epaminondas, chorando de emoção. — Nós somos do avião da Varig que caiu. Tem muita gente ferida, onde o avião está. A gente precisa voltar para lá, levando socorro. — Epaminondas lembrou-se de que tinha no bolso o bilhete da Varig. Tirou-o. — Olha aqui minha passagem.

— Pode carmá — disse Quincas, sem pegar o bilhete. — Nós vamo resorvê. Mas num adianta nós ir pra lá agora. Nós num temo remédio. Nós temo que pedir socorro pelo rádio.

Os sobreviventes foram conduzidos à sede da Fazenda Crumaré.

Quincas, embora surpreso com a aparição, sabia do desaparecimento do Boeing. A fazenda tinha um aparelho de televisão e antena parabólica. Mas o

capataz pensava que o avião tivesse desaparecido perto de Belém, muito longe de onde se encontravam, distrito de São José do Xingu, município de Luciara, estado do Mato Grosso.

Os quatro homens custaram a acreditar quando Quincas lhes disse que estavam no Mato Grosso.

Embora a Fazenda Crumaré do Xingu dispusesse de campo de pouso, lá não havia equipamento de comunicação para informar às autoridades sobre o local do acidente e pedir socorro. Quincas esclareceu que seria preciso ir até uma fazenda próxima, Ferrão de Prata, onde havia o tal rádio. Enquanto os sobreviventes tomavam um banho e faziam sua primeira refeição desde domingo, Quincas partiu a galope para lá.

O administrador Marísio Vilela de Andrade, da Fazenda Ferrão de Prata, saía de casa quando Quincas chegou esbaforido, informando-o a respeito do avião. Marísio não perdeu tempo. Voltou, ligou o rádio e passou a transmitir a notícia.

Todos os dias, na hora do almoço, em Franca, São Paulo, João Alves da Silva Júnior, 22 anos, fazendeiro e empresário, falava pelo rádio com o pai, João Alves da Silva Sobrinho, que estava a mais de mil quilômetros de distância, na Fazenda Tucuns, de propriedade da família, em Tocantins. Nessas conversas, os dois discutiam seus negócios de gado e agricultura.

Às 12h10 de terça-feira, 5 de setembro, pai e filho cumpriam a rotina diária quando ouviram o aviso da localização do Boeing. No início, Júnior pensou que se tratava de uma brincadeira. Mas os apelos de Marísio se tornaram insistentes. Ele dizia haver diversos passageiros mortos e outros gravemente feridos.

Júnior, que fazia um curso de piloto, disse a Marísio que iria ajudá-lo. Telefonou para o Aero clube de Franca e obteve o número do Salvaero em São Paulo. Ligou para lá. Foi atendido por um sargento. Informou-o sobre a localização do avião.

O militar disse que precisava checar alguns dados, pois a FAB já recebera inúmeros trotes com informações falsas sobre o voo 254. Júnior identificou-se e deu como referência o administrador do Aeroporto de Franca.

Depois de fazer a verificação, o sargento tentou acessar diretamente a frequência do rádio da Ferrão de Prata, tentativa que se revelou infrutífera. Júnior se ofereceu para fazer a ponte entre a fazenda e São Paulo.

O sargento consultou seu superior. Recebeu ordens para exigir a presença de um dos sobreviventes no rádio, a fim de responder a algumas perguntas, através das quais a Aeronáutica verificaria se a informação era ou não procedente.

Vendo que não adiantava argumentar, Marísio disse que iria até a Crumaré buscar um dos passageiros. Ato contínuo, pegou seu caminhão e voou com Quincas para lá. Vinte minutos depois, estavam de volta, trazendo o engenheiro Epaminondas.

Por meio de Franca, Epaminondas identificou-se ao Salvaero. Relatou que caminhara cerca de quatro horas à procura de ajuda. Que o avião caíra numa região de mata fechada no norte do Mato Grosso.

Os militares exigiram provas de que ele falava a verdade.

Epaminondas irritou-se com as exigências. Mas, como tinha no bolso a passagem Imperatriz-Belém, forneceu o número do bilhete.

Não foi o suficiente. O Salvaero quis saber o nome do comandante do avião e o total de passageiros. Pediu detalhes do voo, o número da carteira de identidade de Epaminondas, o telefone de sua residência em Belém e o nome de sua mulher, para checar tudo por telefone. Epaminondas respondeu a todos os quesitos. Júnior passou as respostas a São Paulo.

Enquanto o Salvaero dava início ao processo de verificação dos dados, Júnior, que já não tinha a menor dúvida de que a informação era verdadeira, telefonou para a casa de Epaminondas em Belém e soube que a mulher do engenheiro, Marilúcia Chaves, viajara para Marabá.

Marilúcia já se encontrava na casa de seus pais, em Marabá, quando o telefone tocou:

— É dona Marilúcia Chaves?

— Sim, é ela — Marilúcia se preparou para o pior.

— Aqui fala João Alves da Silva Júnior, de Franca, São Paulo. Seu marido, Epaminondas, está falando comigo pelo rádio. Ele se encontra numa fazenda no Mato Grosso e está bem. Sobreviveu à queda do avião e nem mesmo está ferido.

Menos ágil do que Júnior, o Salvaero precisou disparar uma série de telefonemas até conseguir falar com Marilúcia. Esta, exultante porque já soubera do marido, confirmou o número da identidade. Só então os militares concluíram que, desta vez, não era trote. Tratava-se realmente do RG-254.

Quincas informou ao Salvaero a localização da fazenda e o local provável da queda do avião. Disse também que a Crumaré possuía um campo de pouso com 2 mil metros de comprimento e que o sobrevivente dispunha de uma pistola para sinalizar o local, tão logo um dos aparelhos de busca se aproximasse.

Os militares o instruíram a pôr estopa embebida em óleo diesel num tambor e a acender um fogo junto à pista.

As transmissões de rádio da Fazenda Ferrão de Prata haviam desencadeado uma corrente de solidariedade, formada por radioamadores. Júnior, por exemplo, usando rádio e telefone, fez e recebeu quase 100 chamadas e ligações. Graças a esse esforço, em todo o país parentes dos passageiros do 254 souberam que o avião fora encontrado e que havia sobreviventes.

Capítulo 16

Além do Bandeirante que já se encontrava na região de São José do Xingu desde a segunda-feira, outros três aviões de busca haviam sido deslocados para lá.

Não foi fácil para os pilotos da FAB encontrarem o campo da fazenda. Devido às queimadas, a visibilidade era precária. Embora Epaminondas tivesse foguetes de sinalização, ele não se entendeu com o manuseio e não conseguiu dispará-los. Mas Quincas, cumprindo as instruções do Salvaero, ateara fogo a uns sacos de aniagem embebidos em óleo e colocados dentro de tambores.

Às 15h30, o piloto de um Bandeirante enxergou a coluna de fumaça negra e, logo depois, a pista.

O avião fez três passagens, estudando o campo, antes de pousar. Finalmente aterrou, sem incidentes. Minutos depois, foi seguido por outro Bandeirante e, um pouco mais tarde, por um Búfalo. Um quadrimotor Hércules permaneceu no ar, sobrevoando a área.

O centro de apoio às operações de resgate foi estabelecido na própria Fazenda Crumaré. Os sobreviventes seriam transportados por helicópteros (que já se encontravam a caminho) do local da queda para lá. O Búfalo e os Bandeirantes os levariam da fazenda para Cachimbo.

Aquela altura, diversos aviões fretados por jornais, revistas e emissoras de televisão voavam para a localidade de São José do Xingu, onde também havia um aeródromo.

Pouco mais de uma hora após o pouso dos Bandeirantes e do Búfalo, quatro helicópteros da FAB chegaram à Fazenda Crumaré.

Dos quatro sobreviventes que haviam saído a pé do local do acidente, três (Epaminondas, Marcionílio e Antônio Farias) partiram às 16 horas, num Bandeirante, com destino à Base de Cachimbo. Os outros aviões e helicópteros decolaram para ver se encontravam o Boeing antes do pôr do sol. Afonso não quis ir para Cachimbo. Preferiu ficar na fazenda, aguardando Regina e Ariadne.

No local da queda do Boeing, os sobreviventes ouviram um ronco de motores. No princípio, débil. Mas foi aumentando.

Eram quase 17 horas quando um avião da FAB, com pintura de camuflagem em tons de verde, sobrevoou os destroços. De cima, a tripulação do Hércules prefixo 1462, comandado pelo capitão Celso Vieira Júnior, enxergou, sobressaindo-se em meio à mata densa, o leme de direção do PP-VMK, com o inconfundível logotipo da Varig. Lá embaixo, os sobreviventes correram para o meio da clareira e começaram a gritar, agitar panos e mãos, chorar e rir. Abraçaram-se e beijaram-se. A chefe de equipe Solange, mais por comemoração, soltou um foguete. Emocionados, os tripulantes do Hércules viam as pessoas agitando as mãos. E viram quando o foguete subiu.

Na clareira, a euforia era total. Apesar de suas fraturas e ferimentos, o engenheiro Paulo Altieri se levantou, chorando emocionado. O economista Carlos Gomes esqueceu-se do braço quebrado e abraçou-se com Déa, chorando também. O italiano saiu aos pulos, sem sentir as costelas quebradas.

Logo chegaram outros aviões. Lançaram de paraquedas mantimentos e

remédios.

Quando tudo indicava que — apesar de terem sido localizados — teriam de passar mais uma noite sem socorro, pois o Sol já se punha, surgiu um helicóptero e baixou uma corda, através da qual desceram paramédicos e especialistas em selva. Mas a aeronave não encontrou espaço para pousar com segurança na clareira.

A equipe de resgate trouxe uma motosserra e equipamento de rádio. Enquanto alguns homens se debruçavam sobre os feridos, outros se lançaram ao trabalho de abrir uma clareira para que os helicópteros pudessem pousar na manhã seguinte.

Um exame superficial dos feridos revelou que o estado de Cleonilde Melo era desesperador. Decidiram resgatá-la imediatamente, aproveitando-se dos últimos minutos de claridade do dia. Içaram-na numa maca para o helicóptero. Infelizmente foi tarde. Cleonilde morreu a caminho da fazenda.

Na Crumaré, Afonso disse aos militares que seria capaz de voltar, sob a luz de lanternas, até onde o avião caíra. Organizou-se então uma expedição noturna de socorro por terra. Além do pessoal da FAB, e do exausto Afonso, foram nela o administrador Quincas e seis empregados da fazenda.

Enquanto isso, no local da queda, a presença da equipe de socorro muito aliviou o sofrimento dos sobreviventes.

Depois de quase 48 horas de suplícios, o garimpeiro Manoel Alencar e o advogado Fidelis Rocco receberam injeções de morfina e puderam dormir.

Às oito e meia da noite, chegou a expedição guiada por Afonso.

Marinêz Coimbra não se conformava com o fato de Bruna passar mais uma noite sem tratamento adequado. A perna da menina inchara ainda mais e tinha uma coloração roxa. Marinêz implorou aos militares que enviassem uma turma de volta à fazenda, levando-a com a filha. Os homens se sensibilizaram. Formou-se um pequeno grupo, ao qual se juntou Quincas.

A caminhada teve início às 22 horas. Bruna chorava de dor, o pé cada vez pior, o braço quebrado doendo muito com o sacolejo do andar dos homens, que se revezavam ao carregá-la.

Não muito longe dali, os moradores de São José do Xingu assistiam espantados ao movimento de jornalistas e pilotos. No final da tarde, dez aviões haviam pousado na localidade. A noite os imobilizara no chão, alinhados junto à pista de terra, ondulada e meio torta. O lugarejo tornara-se o centro de atração da mídia de todo o país.

A notícia de que o Varig 254 conseguira pousar na selva em plena noite seria matéria de primeira página dos jornais. E, naquela terça-feira, já era tema de chamada dos noticiosos da tevê.

À uma e meia da manhã, o grupo que levava Bruna chegou à sede da Crumaré. Como havia três aviões na pista de terra batida, Marinêz pediu ao pilotos da FAB que um deles decolasse imediatamente, levando-a com a filha para um lugar onde houvesse um hospital.

Os militares explicaram que decolar àquela hora era uma operação de risco. Teriam de esperar o amanhecer. Ela não entregou os pontos. Pediu, insistiu, implorou e, finalmente, conseguiu.

Para balizar o aeródromo, os homens puseram fogo em latas contendo estopas embebidas em óleo. Postado numa das cabeceiras, o caminhão iluminou, com seus faróis, cacos de vidro e pedaços de plástico estrategicamente colocados ao longo dos dois quilômetros de pista.

Valendo-se do balizamento improvisado, um Bandeirante decolou às três da madrugada, levando Marinêz e Bruna diretamente para Brasília. Às 6h30 de quarta-feira, mãe e filha deram entrada no Hospital Distrital.

Nessa mesma hora, na clareira do desastre, o heliporto de emergência acabara de ficar pronto. A informação foi passada pelo rádio à fazenda. Os quatro helicópteros decolaram. Pousaram ao lado do Boeing, um de cada vez, por volta das sete da manhã. Deram início à remoção dos feridos.

Antes de embarcar nos helicópteros, os sobreviventes cantaram *Parabéns...* para Wilson que, naquela quarta-feira, completava 68 anos.

Um dos oficiais recém-chegados identificou-se ao comandante Garcez. Este passou-lhe formalmente a guarda dos destroços e dos passageiros, vivos e mortos. Tal como manda a tradição, herdada dos mares, Garcez foi o último sobrevivente a deixar o local do acidente. Embora ainda não o soubesse, sua carreira de aviador terminava naquele instante.

Capítulo 17

Os helicópteros levaram os sobreviventes e os cadáveres para a Fazenda Crumaré do Xingu. De lá, os aviões da FAB os transportaram para Cachimbo.

Depois de uma triagem, dividiram os feridos em dois grupos. Os que estavam em condições de sentar foram embarcados no Boeing 737 presidencial, enviado pelo presidente Sarney. Os demais foram acomodados em macas num Hércules da FAB. As duas aeronaves decolaram para Brasília.

Já na capital, foram levados ao Hospital de Base e submetidos a novos exames. Alguns ficaram internados lá mesmo. Outros seguiram para outros hospitais.

Apesar da luta travada por Marinêz, era grande a possibilidade de Bruna ter o pé direito (ou mesmo a perna) amputado.

A tripulação do PP-VMK foi transportada, num Electra da Varig, diretamente de Cachimbo para o Rio de Janeiro. Desembarcaram no final da tarde no Aeroporto Santos Dumont, debaixo de grande assédio da imprensa.

Em Brasília, Regina, Afonso e Ariadne permaneceram apenas uma noite no Hospital de Base, onde Afonso recebeu curativos na cabeça. Na quinta-feira, 7 de setembro, os três embarcaram para Belém. Diversos assentos do avião em que viajaram foram rapidamente tomados por jornalistas, interessados em fotografá-los, filmá-los, entrevistá-los.

Enquanto os sobreviventes eram tratados ou recebiam alta e se providenciava o enterro dos mortos, no local do acidente a equipe da FAB encontrou, no porão do Boeing, vivo e sem nenhum arranhão, Leti, o filhote de chihuahua da família Saraiva. O cachorrinho sobrevivera ao impacto da queda e a quatro dias sem água e sem comida.

Ainda naquela semana, diversos sobreviventes foram remanejados de hospital. A engenheira Maria de Fátima Nóbrega e Roberto Regis foram transferidos para o Rio de Janeiro. Outros foram encaminhados às suas cidades.

Marcionílio Pinheiro, que não quebrara nenhum osso, e ficara apenas um dia no Hospital de Base, recebeu alta e voltou ao Maranhão. Mas a alta foi prematura. Em São Luís, precisou se submeter a um tratamento de limpeza e a uma cirurgia reparadora, por causa da miíase.

Antônio Farias também teve alta antes da hora. Saiu a contragosto do Hospital de Base e viajou para Belém. Ao chegar lá, seu estado piorou. Foi internado às pressas no Hospital da Amazônia. Suas suturas tiveram de ser refeitas. Só pôde voltar a trabalhar um mês após o acidente.

Em Macapá, Afonso Saraiva também teve de ser hospitalizado, devido à miíase no couro cabeludo. Dois meses depois do acidente, as larvas de mosca ainda permaneciam em seu organismo, infernizando sua vida. Durante muito tempo sentiu dores na cabeça.

Depois de ter alta em Brasília, Odeane de Aquino, a Déa, viajou direto para seu novo emprego, no Amazonas. Só voltou a ver o filho Tiago dois meses depois do desastre.

Para muitos, o suplício custou a terminar.

Depois de ficar internada durante um mês no Hospital de Base, Bruna foi transferida para o Hospital Regional da Asa Norte. Só então Marinêz pôde ter

certeza de que sua filha não corria mais o risco de perder o pé.

Como, desde os primeiros instantes, verificou-se que o estado de saúde do advogado Fidelis Rocco Sarno era gravíssimo, ele fora removido para o Hospital Albert Einstein, em São Paulo. Sua meninge estivera exposta durante três noites e dois dias às larvas de moscas. Essa condição mórbida quase o matou. O processo de limpeza do local foi doloroso e prolongado. Só em novembro ele pôde voltar para casa, em Salvador.

Maria Delta Cavalcante ficou internada durante 47 dias no Hospital de Base, ao cabo dos quais foi transferida para o Sarah Kubitschek Além de séria lesão num dos pulmões, perfurado por uma costela, o desastre do voo 254 lhe valeu um colapso dos rins. Entre outros tratamentos, ela precisou submeter-se a inúmeras sessões de hemodiálise. Só recebeu alta alguns dias antes do Natal.

O garimpeiro Manoel Ribeiro de Alencar foi o paciente que ficou mais tempo no Hospital de Base: 80 dias. Passou por inúmeras cirurgias para reconstituição do queixo esmigalhado. Recebeu diversos enxertos. Sobreveio-lhe um abscesso, que precisou ser drenado. Precisou usar ligas de borracha para corrigir um desvio na mandíbula. Sua arcada dentária ficou seriamente comprometida.

Bruno Melazo, de um ano e oito meses, que perdeu a mãe e o irmão na queda do PP-VMK, também foi encaminhado ao Albert Einstein. Com 90% do hemisfério esquerdo do cérebro comprometido, morreu uma semana depois do acidente, no dia 10 de setembro. Foi a 12ª e última vítima fatal do voo 254. Apesar da tragédia que dizimou sua família, Giuseppe, pai de Bruno, teve grandeza suficiente para doar o fígado do menino a Débora Ludovico, uma garotinha de três anos que sofria de atresia das vias biliares.

Quando surgiram as primeiras entrevistas dos passageiros à imprensa, soube-se que o mecânico nissei Shiko Fukuoka morrera abraçado à sua mala, contendo dólares. Essa valise sumiu durante a operação de resgate. A família, que Fukuoka tanto amava, não pôde receber todo o dinheiro em defesa do qual ele acabou morrendo. Recebeu apenas os 1.500 dólares que ele guardara no bolso antes de o avião bater. Os 2.100 restantes desapareceram.

Numa entrevista ao jornalista Walter Lima, do programa *Revista Nacional*, da Rádio Nacional de Brasília, Josete Maria da Fonseca, sogra de Liceia e Kátia Melazo, criticou severamente Garcez. Disse que o comandante, além de estar ouvindo o jogo Brasil x Chile, bebia uísque e namorava a comissária Jacqueline durante o voo. Disse também que a chefe de equipe Solange levou uma bandeja de bebidas alcoólicas para o *cockpit* e que Garcez e Jacqueline brindaram com uísque, em meio a uma algazarra.

Alguns dias depois de chegar ao Rio de Janeiro, o comandante Cézar Garcez deu uma entrevista coletiva à imprensa, na qual disse, entre outras inverdades, que tinha certeza de que tomara o rumo certo, após a decolagem de Marabá. Sua afirmação foi desmentida pelo engenheiro Epaminondas Chaves que, também em entrevistas, garantiu ter Garcez lhe confessado, enquanto ainda se encontravam no mato, que tomara o rumo 270, ao invés de 027, coisa que, mais tarde, seria exaustivamente comprovada.

Capítulo 18

Como os pilotos sobreviveram ao pouso na selva — e tendo a caixa-preta sido recuperada intacta — a comissão do DAC que investigou o acidente não teve muita dificuldade para apurar o que se passou a bordo do Varig 254.

Além do inquérito no DAC, um processo de homicídio culposo contra os pilotos foi aberto na Justiça Federal.

A Varig procurou restringir a culpa às pessoas de Garcez e Zille, eximindo-se de qualquer erro. Um dos argumentos da empresa foi o de que apenas eles, entre centenas de pilotos, interpretaram incorretamente o plano de voo computadorizado.

O Sindicato Nacional dos Aeronautas veio em defesa dos aviadores. Em entrevistas a diversos jornais, o comandante José Caetano Lavorato Alves, presidente da entidade, informou que outros oito comandantes da Varig haviam cometido o mesmo erro, felizmente o corrigindo a tempo.

Três meses depois da queda do PP-VMK, o comandante Niel B. Atkinson, da Federação Internacional de Pilotos de Linhas Aéreas, fez um teste em Amsterdã com 22 comandantes. Deu a cada um o plano de voo usado por Garcez. Quinze deles interpretaram o rumo como sendo 270 e não 027.

O comportamento das comissárias do RG-254 foi amplamente discutido na imprensa e censurado por alguns sobreviventes.

O que se esqueceu de dizer é que, na hora em que o avião ia cair, e a morte parecia inevitável, o medo não as impediu de agir com alto grau de profissionalismo. Instruíram os passageiros, remanejaram as bagagens, cuidaram das crianças e ocuparam seus postos junto às saídas do avião. Apesar de serem pouco mais do que meninas, honraram os uniformes que vestiam.

Garcez, no início, foi considerado um grande herói, quando o avião apareceu com tantos sobreviventes. Transformou-se rapidamente em vilão, quando se descobriu que cometera um erro primário, daí surgindo a história do jogo Brasil x Chile.

Hoje é possível afirmar que, entre os passageiros, alguns se revelaram mais e outros, digamos, “menos heroicos”. Assim que o avião parou na floresta, a maior parte dos que podiam se locomover, caiu, literal e figurativamente, no mato, deixando mulheres, crianças e feridos a bordo da aeronave. Diga-se em favor deles que, antes do pouso, as comissárias recomendaram a todos que abandonassem e se afastassem do avião assim que ele parasse, recomendação essa que constava do cartão de instruções de emergência.

Duas das comissárias, Jacqueline e Flávia, também fugiram para a floresta. Solange e Luciane permaneceram no avião, ajudando na evacuação dos passageiros e cuidando deles ao longo da primeira noite.

A chefe de equipe Solange Pereira Nunes portou-se com tal coragem e abnegação — antes, durante e depois do pouso — que, algumas semanas após o desastre, foi condecorada em Brasília com a Ordem do Mérito Aeronáutico.

No episódio do voo 254, Solange não foi a única a dar exemplo de valentia e determinação.

Regina Saraiva defendeu seu bebê de cinco meses com unhas e dentes. Isso não a impediu de socorrer outros passageiros e de entrar no mato em busca de água e alimentos para o grupo.

Marinêz Coimbra lutou o tempo todo pela filha Bruna, obrigando alguns homens a conduzirem-nas pela noite adentro através do mato e forçando um piloto da FAB a decolar praticamente no escuro, de um campo de pouso rudimentar, para que a filha não perdesse a perna.

O jovem garimpeiro Afonso Saraiva, mesmo ferido, subiu em árvores, descobriu água, achou a picada que os levou até a fazenda. Já a salvo, voltou ao avião, guiando os militares da FAB.

Mesmo com duas fraturas, e sofrendo fortes dores, o superintendente do Ibama, José Maria dos Santos Gadelha, foi incansável no auxílio aos seus companheiros de infortúnio, cuidando dos que estavam em pior estado.

Jamais se saberá ao certo (a não ser que um deles o confesse) se os pilotos estavam ou não escutando o jogo Brasil x Chile logo após a decolagem de Marabá. Na fita do CVR, só ficaram gravados os últimos 30 minutos de voo.

Diversos passageiros alegaram que os pilotos ouviam o jogo. As comissárias (que entraram e saíram do *cockpit* diversas vezes) garantiram que não. O copiloto Nilson Zille, em entrevista ao programa *Fantástico*, da Rede Globo, também negou veementemente essa hipótese. O laudo final das investigações sequer menciona o assunto.

Quanto às acusações de que Garcez e Zille haviam bebido (falou-se até que cheiraram cocaína durante o voo), não existe nenhuma prova, e nem mesmo indício, de tal comportamento. É também improvável que um deles estivesse namorando uma aeromoça no *cockpit*: a etapa Marabá-Belém dura menos de uma hora, tempo que costuma ser consumido nos procedimentos de subida e descida e, na cabine de passageiros, no trabalho de preparar, servir e recolher lanches e bebidas. Nas restantes duas horas e meia de voo, quando o avião se encontrava perdido, nem mesmo se Romeu fosse o piloto, e Julieta, a comissária, teria havido clima para um namoro.

Mas alguma coisa estavam fazendo no *cockpit*, para negligenciar o acompanhamento dos radioauxílios de proa (Belém), de popa (Marabá) e de través (Tucuruí). Como não eram amigos, e pouco conversavam, não é de se supor que estivessem em animado bate-papo, a ponto de se esquecer desses procedimentos rotineiros.

Uma das questões levantadas pela imprensa, contra Garcez e seu copiloto, é que eles teriam de perceber que — estando o Sol se pondo à frente da aeronave — voavam em direção ao oeste. Esse argumento constou da peça acusatória do processo na Justiça Federal.

É evidente que os dois sabiam que voavam para oeste. Não tanto por causa do Sol (pilotos dificilmente prestam atenção à posição dos astros) mas porque qualquer aviador sabe que o rumo 270 é oeste. O que não se deram conta é de que Marabá-Belém é uma rota no sentido norte. Essa distração é compreensível, uma vez que nos voos pinga-pinga, como era o caso do 254, não raro há guinadas abruptas a cada etapa.

O Ministério Público argumentou em sua denúncia contra os aviadores que, na

etapa Imperatriz-Marabá, anterior à da queda, Garcez e Zille interpretaram corretamente o indicativo de proa 294° (representada no plano de voo da Varig como 2940), correspondente a esse trecho, e portanto não poderiam culpar o plano de voo pelo engano na etapa seguinte, Marabá-Belém. É improcedente essa comparação. Não tinham como ler 2940 como 940, ignorando o primeiro algarismo, 2 (mesmo porque o rumo 940 não existe). Já 0270 é facilmente interpretável como 270, por causa do zero à esquerda — sem mencionar a falta de ponto ou vírgula separando o quarto dígito (décimo de grau).

O maior erro de Garcez foi o de não avisar aos Centros de Controle de Tráfego Aéreo, e aos colegas pilotos com os quais conversou ao longo do voo, que estava perdido, tão logo o percebeu.

Garcez e Zille tiveram seus breves cassados pelo Ministério da Aeronáutica. Foram condenados pela Justiça Federal, ambos a quatro anos de prisão. Pode-se afirmar que não foram os únicos culpados. Houve falha da Varig, ao elaborar um plano de voo que induzia os pilotos a erro. Houve falha do Centro de Controle de Voo de Belém, que não percebeu a proa errada do RG-254, apesar de Garcez haver comunicado essa proa (isso pode ser constatado na transcrição da gravação das conversas travadas entre o Centro e o Boeing). Houve falha do Salvaero, que demorou a acreditar nos instrumentos do INPE — o avião foi encontrado a apenas três quilômetros das coordenadas calculadas pela LUT na madrugada de segunda-feira, dia 4, poucas horas após o acidente (a demora no socorro pode ter custado a vida da passageira Cleonilde Melo, que só veio a falecer no final da tarde de terça-feira, quase 48 horas após a queda do avião).

Foi muito mais fácil, e mais conveniente, para todas as pessoas e instituições envolvidas no episódio, lançar a culpa exclusivamente nos ombros de Garcez e Zille.

Num depoimento que comprometeu seriamente os dois aviadores, o então diretor de Operações da Varig, comandante Milton José Comerlato, declarou à Polícia Federal que “houve por parte do piloto e do copiloto negligência na operação e indisciplina operacional, não consultando mapas, manuais e não procedendo o acompanhamento da rota do voo”.

Mas Comerlato não disse à polícia que, quase na surdina, no dia 5 de setembro de 1989, portanto dois dias após a queda do RG-254, a Varig expediu um comunicado aos pilotos de 727, 737 e Airbus, alertando-os sobre o último algarismo à direita no campo “rumo magnético”, que deveria ser desconsiderado por representar décimo de grau, fração que não cabia no HSI daqueles aparelhos.

Um mês depois do acidente, em outubro de 1989, o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes do Ministério da Aeronáutica, CENIPA, recomendou à Varig usar apenas três dígitos no campo “curso magnético” de seus planos de voo, reconhecendo tacitamente que os quatro algarismos fatídicos, 0270, foram, tanto quanto a negligência de Garcez, responsáveis pela tragédia do voo 254.

Capítulo 19

Dos 54 ocupantes do Boeing, apenas dez saíram ilesos ou com ferimentos menores: Ariadne Suelen, sua mãe Regina, o engenheiro Epaminondas Chaves, o italiano Giovanni Mariani, Marinêz Coimbra, Meire Silene Ponchio, Raimundo Siqueira, Rita Gasparin, o comandante Cézár Garcez e a chefe de equipe Solange Pereira Nunes.

Liceia Melazo recuperou-se das lesões na perna. Mas passou a ter trauma de aviões. Não voa mais. Continua morando em Belém e trabalhando na Churrascaria Rodeio.

Roberto Regis sofre até hoje de distorções motoras no braço lesionado. Logo após o acidente, viajou algumas vezes de avião. Depois, parou. De Imperatriz, onde vive, concedeu extensa entrevista, por telefone, para este projeto.

Em depoimento à Justiça, Regis afirmou ter encontrado o copiloto Nilson Zille num churrasco no Rio de Janeiro. Nessa oportunidade, segundo Regis, Zille disse que o comandante perdeu o equilíbrio emocional nos momentos mais críticos do voo.

Ao ser inquirido, Zille desmentiu ter feito essas acusações. Mais tarde, numa entrevista concedida ao repórter Roberto Cabrini, da Rede Globo, voltou a desdizer-se e censurou Garcez.

O time que não existiu no PP-VMK naquele domingo de futebol continuou a inexistir depois do acidente. Nem a tragédia que os envolveu e muito menos o fantástico pouso que efetuaram na selva foram suficientes para unir os dois aviadores.

Evidentemente nenhum dos sobreviventes, tripulantes e passageiros jamais se esquecerá das horas passadas a bordo do PP-VMK e do processo doloroso que se seguiu. O desastre alterou a vida de todos.

A perna direita do mecânico José de Jesus Manso, por exemplo, encolheu três centímetros. Apesar das horas de sofrimento na floresta, e do penoso tratamento, Manso elogiou a assistência que recebeu da Varig, assim como enalteceu os procedimentos de Garcez e Solange.

Em seu depoimento à polícia, o superintendente José Maria Gadelha, do Ibama, foi outro que elogiou o comportamento de Garcez e da tripulação.

O advogado Fidelis Rocco Sarno passou a usar uma prótese craniana, implantada em São Paulo. Precisou de acompanhamento psiquiátrico para superar o trauma que sofreu. Mesmo assim, não se queixa da Varig, que, segundo ele, prestou-lhe toda a assistência.

Enilde Melo recuperou-se dos ferimentos. Mas, segundo suas palavras, “a ferida da alma foi mais difícil de cicatrizar”. A lembrança das horas em que sua irmã Cleonilde permaneceu no local do desastre — sofrendo dores terríveis, antes de morrer durante o resgate — está viva em sua lembrança. Enilde considera que os tripulantes do PP-VMK fizeram tudo que puderam no local do acidente e afirma que a Varig a assistiu em tudo.

Embora tenha ficado com sequelas na perna e nos rins, Maria Delta Martins Cavalcante, ao ser interrogada na Justiça, elogiou o tratamento que recebeu no Hospital de Base e disse que a tripulação do Boeing foi muito prestativa após o

posou.

Durante muito tempo, o comerciante Antônio Farias — que, mesmo ferido, participou da expedição em busca de socorro — sofreu por conta do acidente: dores de cabeça, problemas na coluna e deficiência de visão.

O economista Carlos de Aquino Melo Gomes ficou com uma pequena deficiência no ombro esquerdo e perdeu parte dos movimentos do braço.

A queda do Varig 254 marcou para sempre o garimpeiro e lavrador Manoel Ribeiro de Alencar. A visão de seu olho direito foi prejudicada. Passou a sentir dores constantes nas costas. Seu braço direito perdeu a força. Sendo trabalhador braçal e analfabeto, não conseguiu mais serviço.

De Açailândia, Maranhão, onde mora, Marcionílio Pinheiro colaborou com este relato. Narrou, nos mínimos detalhes, sua participação no episódio. Disse que durante anos sofreu dores de cabeça. Nada tem a reclamar da Varig. Acha que Garcez e as comissárias socorreram com eficácia os passageiros.

Em declarações prestadas à polícia, o piloto Wilson Alencar afirmou ser Garcez um extraordinário ser humano, tendo se comportado como tal após o acidente. Elogiou também o comportamento das comissárias, em especial o da chefe de equipe Solange.

Nos três anos que se seguiram ao do acidente, Wilson, que sofrera forte pancada na cabeça, desconectou-se da realidade. Seus negócios desandaram. Finalmente se recuperou. Quase aos 80 anos, ainda pilota aviões, embora com outro piloto ao lado.

Regina Saraiva disse aos jornais que Garcez “quase se matou” na selva para ajudar os feridos. Seu irmão Afonso e Raimundo Siqueira também não pouparam elogios ao comandante.

Como se pode ver, não são poucos os que defendem Garcez.

Em seus depoimentos, a maioria dos sobreviventes afirmou que se bebeu demais na *galley* traseira. Mas ninguém confessou que se embriagou. Poucos admitiram que, ao fugir do Boeing, receando morrer numa explosão, deixaram para trás os feridos. Um dos que fugiram, Carlos Gomes, declarou à Justiça que saiu da aeronave e penetrou na selva “em busca de socorro e da civilização”.

Déa prestou inestimável colaboração a este livro. Hoje ela mora em Gurupi, no Tocantins. Disse que foi muito bem atendida por Garcez e, mais tarde, pela Varig. Por isso, recusou-se a processar a empresa.

Depois do desastre, Déa passou a achar a vida mais bela. Tornou-se evangélica. Frequenta a Assembleia de Deus. Continua viajando de avião, sem traumas.

O drama de Bruna fez dela o símbolo da tragédia do voo 254. Até hoje ela sente as consequências do desastre. Tem algumas limitações nos movimentos da perna afetada. Sua mãe, Marinêz Coimbra, também tornou-se evangélica e não mais precisa de bússola para rezar.

Além da chefe de equipe Solange, o Ministério da Aeronáutica concedeu a Ordem do Mérito Aeronáutico ao engenheiro Epaminondas Chaves, a Afonso Saraiva e ao oftalmologista João Roberto da Silva Matos. Este último não apareceu para recebê-la.

A comissária Jacqueline Klimeck Gouveia mora em Resende, interior do

estado do Rio. Disse que, após o acidente, ficou três anos sem dormir direito. Fez terapia durante longo período. A Aeronáutica a considerou incapacitada para voar, ensejando que se aposentasse. Passou a trabalhar como tradutora. Quer distância da aviação. Mesmo como passageira, raramente voa. Simplesmente não se sente bem dentro de um avião.

Sua colega Flávia Conde Collares, que rompeu ligamentos e tendões do joelho, esteve em tratamento durante quatro anos, nos quais submeteu-se a três cirurgias. Voltou a voar em 93, mas só por quatro meses. Além do trauma psíquico, o joelho não sarou. Aposentou-se por invalidez. Mora no Rio de Janeiro. É casada, tem um filho e cursa uma universidade. Credita sua vida ao garimpeiro Afonso Saraiva, sem o qual acha que os sobreviventes não teriam saído vivos do mato.

Das comissárias do 254, Luciane Morosini foi a que mais colaborou com este projeto. Disse que permaneceu de licença por oito meses, após os quais voltou à ativa. Voou mais quatro anos, sendo promovida a chefe de equipe e transferida para o Rio.

No dia 7 de abril de 1992, Luciane desembarcou no Galeão, ao final de uma jornada de trabalho. Seguiu para casa em seu carro. Em Copacabana, foi abordada por assaltantes que lhe deram um tiro. A bala perfurou-lhe o pulmão, o fígado e o pâncreas, além de atingir uma vértebra.

Foi declarada inválida e aposentou-se. Casou-se com um piloto da Varig. Os dois moram na Zona Sul do Rio de Janeiro. Ela frequenta sessões de terapia e estuda Psicologia.

Dos seis tripulantes, portanto, só sobrou na aviação a chefe de equipe Solange, que continua na Varig até hoje.

Nem todos os passageiros sobreviventes guardam traumas psíquicos. O engenheiro Paulo Altieri diz que não os tem. Mas diz também que, para ele, as coisas materiais perderam o valor. Limita-se a viver o dia a dia. Não junta dinheiro. Fez questão de “torrar” os 50 mil dólares que a Varig lhe pagou de indenização (esse valor foi pago a todos os sobreviventes e às famílias dos mortos).

A bordo do Varig 254, havia muitos garimpeiros, acostumados ao risco, a ganhar e perder. Afonso e Regina, por exemplo, estavam indo para o Lourenço, um garimpo próximo a Macapá. Mais tarde, quando a família recebeu 150 mil dólares da Varig (50 mil para cada um, incluindo Ariadne Suelen), alugaram uma casa na Barra da Tijuca, Rio de Janeiro, e gastaram o dinheiro.

Depois de perder a mulher, Kátia, e os dois filhos, Giuseppe e Bruno, Giuseppe Melazo constituiu nova família, com a qual é feliz. Mas não consegue conter uma lágrima, ao lembrar-se dos que se foram naquela noite.

Até hoje, em Marabá, os amigos e parentes do jovem estudante de Direito Marcus Giovanni Mutran lembram-se com saudade de seu caráter generoso, da maneira gentil como ele tratava as pessoas.

Um detalhe pouco comentado do episódio RG-254 foi o saque ocorrido nas bagagens, embora não valha a pena especular sobre quem possa tê-lo cometido, sob pena de grave injustiça. Mas diversos sobreviventes relatam que receberam suas malas desfalcadas dos objetos mais valiosos. Lamentavelmente isso quase sempre ocorre em desastres aéreos. Em 27 de novembro de 1962, por exemplo,

quando um Boeing 707 da Varig caiu perto de Lima, Peru, matando seus 97 ocupantes, as bagagens e roupas dos passageiros e tripulantes foram despojadas de todo o dinheiro e jóias, antes da chegada dos bombeiros.

Os tripulantes do 254 não foram as únicas baixas profissionais daquele domingo. A FIFA eliminou do futebol o goleiro Rojas, do Chile, que protagonizou a farsa no gramado do Maracanã. A equipe chilena, além de perder os pontos do jogo e, por conseguinte, ficar de fora da Copa da Itália, foi punida com a exclusão da Copa seguinte, nos Estados Unidos, só voltando a disputar o torneio em 1998, na França, quando, diga-se de passagem, voltou a perder para o Brasil.

Talvez o momento mais decisivo daquele domingo tenha sido aquele em que o jogo foi interrompido, assanhando os locutores de rádio, fazendo com que se esquecessem da obrigação de informar, a cada dez minutos, o nome e a localização de suas emissoras. Se tivessem cumprido a lei — permitindo assim que Garcez, em sua escuta desesperada, encontrasse um rumo na escuridão —, o acidente poderia não ter ocorrido.

Após a queda do VMK, o relacionamento entre tripulantes de *cockpit* mereceu especial atenção da Varig. Foi instituído um programa de seminários e discussões, denominado CRM (*Cockpit Resource Management*), através do qual o assunto é discutido. Hoje, um copiloto, por mais novato que seja, não só tem o direito mas a obrigação de alertar o comandante sobre qualquer procedimento que julgue incorreto.

A matéria da Rede Globo sobre o voo 254 foi ao ar em 1997, no *Fantástico*. Além de apresentar trechos do CVR, com os diálogos travados pelos pilotos no *cockpit*, e o *speech* de Garcez, minutos antes da queda, o repórter Roberto Cabrini entrevistou passageiros e tripulantes do Boeing, inclusive Garcez e Zille.

A reportagem teve grande repercussão e foi agraciada com um prêmio internacional. Ao falar sobre o acidente, Garcez admitiu que errou, mas disse que foi induzido ao erro pelo plano de voo mal elaborado.

Zille declarou que Garcez poderia ter evitado a tragédia. “Aquele acidente só aconteceu por excesso de confiança do comandante. E por egoísmo. Por ele não ouvir ninguém. Fazia questão de que as coisas se processassem como ele queria.”

Cabrini conduziu uma acareação à distância entre Garcez e Zille. O copiloto disse que a arrogância do comandante impediu que voltassem a Marabá, depois de se descobrir o engano. Garcez rebateu que, se não sabiam onde estavam, não tinham como regressar. Zille acusou Garcez de ter provocado a morte de 12 pessoas, simplesmente por medo de ser demitido.

Zille é solteiro, mora no Rio de Janeiro e trabalha em organização de festas. Garcez casou-se, tem um filho e ganha a vida gerindo um pequeno comércio em Florianópolis. Mesmo tendo sobrevivido, pode ser que o comandante e o copiloto do RG-254 sejam as maiores vítimas da queda do Boeing na floresta. Para dois homens que, desde meninos, sonharam com a aviação, a tragédia de não poder voar mais talvez seja até maior do que a do avião que se perdeu durante um jogo de futebol.

Agradecimentos

Este livro jamais poderia ter sido escrito sem a colaboração desinteressada das pessoas abaixo relacionadas, às quais expresso minha profunda gratidão.

Tripulantes dos voos narrados

Copiloto Alvio Basso, do RG-820; comandante Fernando Murilo de Lima e Silva, do VP-375; tripulante extra Gilberto Renhe, do VP-375; chefe de equipe José Ribamar Abreu Pinho, do VP-375; comissária Angela Maria Rivetti Barros Barroso (Angelão), do VP-375; comissária Luciane Morosini de Melo, do RG-254; comissária Jacqueline Klimeck Gouveia, do RG-254; comissária Flávia Conde Collares, do RG-254.

Outros aeronautas

Coronel-aviador Flávio Coimbra; coronel-aviador Paulo Albano de Godoy Penteado, chefe do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos; comandante Lucas Antônio Monteiro de Barros Bastos, da Panair do Brasil; comandante Lyle Miller, da United Airlines; comandante José Caetano Lavorato Alves, ex-presidente do Sindicato Nacional dos Aeronautas; comandante Fábio Goldenstein, representante do Sindicato Nacional dos Aeronautas na Comissão que investigou o acidente do RG-254; comandante Gelson Dagmar Fochesato, presidente da Associação de Pilotos da Varig — APVAR; comandante Pedro Goldenstein, da Transavia Airlines (Holanda); comandante Rubem Abruñhosa, da Varig; copiloto Fernando David Portela; piloto Wilson Lisboa Alencar; comissário João Zimmerman, da Varig.

Passageiros dos voos narrados

Ricardo Trajano, do RG-820; Amauri Lage, Cláudio Souza Diniz, Francisco de Assis Costa Couto, José Clóvis Ditzel, Manoel Raimundo de Matos, Marialice Szpigel, Renate Borgards, Klaus Borgards, Renato Neves de Resende, Karl-Josef Pieper, Dietmar Raskop, Alfredo Mário de Castro Queiroz e Takayoshi Shiba, do VP-375; Roberto Regis de Albuquerque, Odeane de Aquino Souza (Déa), Wilson Lisboa Alencar, Marcionílio Ramos Pinheiro Filho, Paulo Sérgio Altieri dos Santos, Liceia Uliana Sechin Melazo, Ruth Maria Azevedo Tavares, Marinêz Araújo Coimbra, José Maria dos Santos Gadelha e Raimundo Carlos Souza Siqueira, do RG-254.

Controladores de voo

Claude Audren e Christian Megret, controladores de voo de plantão em Orly no dia 11 de julho de 1973; Vladimir Caiado, operador de rádio de plantão no centro de controle de Belém no dia 3 de setembro de 1989.

Autoridades aeronáuticas

Brasileiras: coronel-aviador Flávio Coimbra; coronel-aviador Paulo Albano de Godoy Penteado, chefe do CENIPA; engenheiro Gonzalo del Carmen Lobos Valenzuela, do Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (INPE); tenente-coronel-aviador Juan Enrique Vergara Canto, do DAC; major-especialista-aviador Jocelyn Santos dos Reis, do CENIPA; Léa Cavallero Dény, assessora de comunicação social do DAC.

Francesas: Stefanie van der Ven, do Centro Experimental do Controle de Tráfego Aéreo da França; Jean-Paul Lavictoire, do Bureau Enquêtes-Accidents, Inspection Générale de L'Aviation Civile (Ministério dos Transportes); Jean-Paul Sautrot, do Controle de Tráfego Aéreo da região de Paris.

Parentes de passageiros

Marina Carvalho, Anna Maria Martins Ferreira, Carlota Malta Cardoso, Maria Luísa (Maísa) Pereira de Almeida Leite Ribeiro, Dr. Francisco Malta Cardoso, Nilza Rosenberg, Roberta Lecléry Morrell e Georgiana Lecléry, todos parentes de passageiros mortos em Orly. Heiti Fukuoka, filho de Shiko Fukuoka, morto no avião RG-254.

Jornalistas

Marcos Tardin; Maria Alice Fontes, do Centro de Documentação (CEDOC) da Rede Globo de Televisão; Beatriz Sanson, da Globo News; Fernando Pereira, do Sindicato Nacional dos Aeronautas; Cláudio Júlio Tognoli; Gabriel Nogueira; José Nêumanne, do *Jornal da Tarde*; Nilza Bellini; Bia Cardoso, da TV Liberal, Marabá.

Outras pessoas

Professor Sérgio do Rego Macedo, advogado de parentes de vítimas do RG-820; Laurinha e Paulo Simões; Tutsi Bertrand; Carlos Ernany; Patrícia, mulher do comandante Murilo, do VP-375; Marisa Costa Couto; Álvaro Augusto da Cruz Nunes; Cristiano Maurício Stockler, amigo do mecânico de voo Claunor Bello, do RG-820; Sandrine Vaillant, do *Journal Officiel de La République Française*; Ricardo Barros; Cristina Frias Monteiro; Anna Nurthen; Flávio Galetti Martins; Ana Cristina Rau; Dr. Francisco Ludovico de Almeida, do Hospital Santa Geneveva, Goiânia; Dr. Osmar de Freitas Castro, advogado; Dr. Randolpho Gomes, advogado; Pedro Jacobi; Otton Moura, do Projeto Carajás; Coryntho Silva Filho, entusiasta da aviação; Henrique de Botton; Francisco Bezerra, da Telemar, Belém; Rogério Pires Siúza e Ageu Borges Siúza, proprietários da Fazenda Crumaré do Xingu; André Luiz Callado Lopes; Otávio Paiva; Izabel Eugenia Abelha Ditzel, que traduziu os relatos em alemão; Ronaldo Costa Couto; Marisa e Gustavo Fonseca; Márcio Nogueira Barbosa; Carlos Afonso Nobre; Cláudio Bressan e Mary Kayano, do INPE; Lilian Mendes, da APVAR; Rudnei Dias da Cunha, do Ministério da Aeronáutica; Flávio Bouchardet S. Silva; Erhard Krasny; Ulli Pieper.

Radioamadores

José Eurípedes de Oliveira Ramos, diretor-regional da Labre em Franca, São Paulo; Maurício Salles Macedo, de Rio Verde, Goiás; João Alves Silva Júnior, que ajudou nas buscas do RG-254.

Funcionários do Poder Judiciário

Dr. Moacir Mendes Sousa, procurador da República em Mato Grosso; Paulo Roberto Medeiros de Castro, Patrícia Monteiro e Paulo Edmundo Teixeira Mendes Fernandes Levi, funcionários do Tribunal Regional Federal da 1ª Região, Brasília, Distrito Federal; desembargador Marco Aurélio dos Santos Caminha, do Tribunal de Justiça de Porto Alegre, Rio Grande do Sul.

Instituições

Centro de Documentação da Rede Globo de Televisão (CEDOC); *Jornal do Brasil*; Inspection Générale de L'Aviation Civile et de La Météorologie; Estado-maior da Aeronáutica do Brasil; Departamento de Aviação Civil, DAC; Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, CENIPA; Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, SIPAER; Federal Aviation Administration, FAA; The National Transportation Safety Board, NTSB; Services du Premier Ministre da La Republique Française; Direction des Journaux Officiel de La Republique Française; *Aéroport de Paris Magazine*; Centre Hospitalo Universitaire Henri Mondor; Associated Press; Sindicato Nacional dos Aeronautas; Associação de Pilotos da Varig (APVAR); Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (INPE); Centro de Previsão de Tempo e Estudos Climáticos (CPTEC) do INPE; Serviço de Proteção ao Voo, Belém, Pará; Tribunal Regional Federal da 1ª Região, Brasília, Distrito Federal; Procuradoria da República em Mato Grosso; Faculdade de Ciências Aeronáuticas da PUCRS; Instituto de Ciências Aeronáuticas da PUCRS; Rádio Mirante FM (Imperatriz, MA); TV Liberal (Marabá, PA); Rádio Jarana (Paragominas, PA).

Um agradecimento todo especial a

Ricardo Trajano, Fernando Murilo de Lima e Silva, Maria Alice Fontes, Fernando Pereira, José Maria dos Santos Gadelha, Raimundo Carlos Souza Siqueira, Pedro Goldenstein e Fábio Goldenstein, pelo inestimável auxílio e assessoria e pela cessão de documentos, fitas de vídeo, fotos e arquivos. Ao Kiko, que leu e criticou os originais. A Ciça, que me incentivou e torceu o tempo todo.

Depoimentos gravados

Ricardo Trajano (26.11.98 e 11.05.99); comandante Fernando Murilo de Lima e Silva (09.07.98); comandante Gilberto Renhe (29.09.98); comissária Angela (Angelão) Maria Rivetti Barros Barroso (15.12.98); Francisco de Assis Costa Couto (10.04.98); José Clóvis Ditzel (10.06.98); Amauri Lage (04.06.98); Marialice Szpigel (02.07.98); depoimento coletivo de Manoel Raimundo de Matos, Renato Neves de Resende, Cláudio Souza Diniz e Alfredo Mário de Castro Queiroz (03.06.98); comissária Luciane Morosini de Melo (13.10.99); Odeane (Déa) de Aquino Souza (26.07.99); Roberto Regis de Albuquerque (junho de 99); comandante Fábio Goldenstein (22.06.99); comandante José Caetano Lavorato (15.06.99); professor Sérgio do Rego Macedo (18.06.98); comissário João Zimmerman (17.10.98); comandante Gelson Dagmar Fochesato (23.06.99).

Depoimentos através da internet

Claude Audren e Christian Megret, controladores de voo em Orly na tarde de 11 de julho de 1973; Takayoshi Shiba, passageiro do VP-375; Renate e Klaus Borgards, passageiros do VP-375.

Arquivos de fotos

Todos os esforços foram feitos no sentido de identificar a autoria das fotos deste livro; entretanto, algumas pessoas fotografadas não foram localizadas. Estamos prontos a dar crédito a todos aqueles que se manifestarem. Gostaríamos de agradecer, também, àqueles que prontamente colaboraram na elaboração deste livro — seja cedendo seus arquivos pessoais, seja ajudando a localizar os autores das fotos, ou ainda, autorizando o uso de imagem.

Arquivos fotográficos:

Agência JB/ Agência Globo/ Agência Folha/ Arquivo Nacional/ Jornal O Popular/ Scoop-Paris Match.

Acervos pessoais:

Voo 820 — Ricardo Trajano

Voo 375 — Comandante Fernando Murilo de Lima / comissária Ângela Maria Rivetti Barros Barroso / José Clovis Ditzel

Voo 254 — Raimundo Carlos de Souza Siqueira/ José Maria Gadelha/ Heiti Fukuoka/ Rita de Cássia Gasparin Oliveira/ comissária Luciane Morosini de Melo.

Documentos avulsos

Carta da Varig aos familiares dos passageiros do RG-820; memorando da Varig aos familiares dos passageiros do RG-820; lista de passageiros do RG-820; disposição interna da aeronave Boeing 707; configuração dos assentos do Boeing 707 — Versão G, usada no RG-820; qualificação da tripulação do RG-820;

crônica *O dom da vida*, de Dinah Silveira de Queiroz, sobre Ricardo Trajano; lista de tripulantes do RG-820; cartas de Karl-Josef Pieper para o comandante Fernando Murilo de Lima e Silva (28.06.91 e 14.09.92); carta de Dietmar Raskop para Izabel e José Clóvis Ditzel; ficha de embarque do voo 375; bilhete escrito por Ricardo Trajano no CTI do Hospital Henri Mondor; carta do embaixador da Índia no Brasil, Prithi Singh, pai de Reeta Singh, para Ricardo Trajano.

Jornais

A Gazeta (04.09.73); *A Notícia* (14.07.73, 04.09.73, 01.10.73); *A Tarde* (17.09.89); *A Tribuna* (23.12.89); *Correio Braziliense* (29.08.89, 05 a 16.09.89, 20, 26, 28 e 29.09.89, 14 e 17.10.89, 06.12.89, 01.02.90); *Correio da Manhã* (14.07.73, 02 a 04.09.73); *Diário da Noite* (04.09.73); *Diário da Tarde* (14.09.89); *Diário de Minas* (09.09.89); *Diário de Natal* (10.09.89); *Diário de Notícias* (14.07.73, 02 e 04.09.73); *Diário de Pernambuco* (07 e 10.09.89); *Diário de São Paulo* (04.09.73); *Diário do Comércio* (14 e 22.09.89); *Diário do Grande ABC* (06 e 13.09.89); *Diário Popular* (06, 08 e 09.09.89, 10.10.89); *Estado de Minas* (06, 09, 13 e 14.09.89, 05 e 14.10.89, 01.11.89); *Folha da Tarde* (16 e 30.09.89, 23.12.89); *Folha de S. Paulo* (14.07.73, 04.09.73, 20.05.77, 29 e 30.08.88, 01.10.88, 05 a 12.09.89, 14 a 16.09.89, 19, 21 e 28.09.89, 03, 13 e 27.10.89, 02.09.90, 16 e 17.10.90, 08.08.91, 11.07.93); *France-Soir* (15 e 16.07.73, 31.08.73); *Gazeta de Notícias* (09.09.89); *Gazeta do Povo* (17.09.89); *Gazeta Mercantil* (09, 14, 16, 20, 23 e 29.09.89, 03 e 07.10.89); *Hoje em Dia* (05, 06, 11, 14 e 15.09.89); *Jornal da Bahia* (14.07.73); *Jornal da Tarde* (13.08.73, 09, 19 e 20.09.89, 07.12.89); *Jornal de Brasília* (05 a 10.09.89, 12 a 17.09.89, 22 e 28.09.89, 03, 04, 14, 17 e 24.10.89, 07.12.89); *Jornal de Santa Catarina* (09.09.89); *Jornal do Brasil* (11 a 15.07.73, 18 a 22.07.73, 25.07.73, 27 a 29.07.73, 31.07.73, 03, 07, 11, 14, 28, 30 e 31.08.73, 01 a 04.09.73, 08.04.74, 09.11.74, 09.04.76, 29 e 30.09.88, 01.10.88, 05 a 17.09.89, 20 a 23.09.89, 29 e 30.09.89, 14, 20, 24 e 26.10.89, 07, 08, 22 e 23.12.89, 11.09.90, 09.08.91); *Jornal do Comércio* (05, 06, 09, 10, 12, 13 e 17.09.89, 20 a 22.09.89, 04 e 22.10.89); *Le Figaro* (15.07.73); *Le Journal du Dimanche* (15.07.73, 12.08.73); *O Estado* (09.09.89); *O Estado de S. Paulo* (13 e 31.08.73, 04.09.73, 06.07.74, 29 e 30.09.88, 01.10.88, 07, 09 e 10.09.89, 12 a 17.09.89, 20 e 21.09.89, 28 a 30.09.89, 04, 06 e 14.10.89, 08, 12, 22 e 23.12.89, 02 e 04.09.90, 08.06.91); *O Dia* (13 a 16.07.73, 04.09.73, 16.07.74, 08 e 20.09.89, 05.10.89); *O Fluminense* (15.09.89); *O Globo* (12 a 19.07.73, 21, 22 e 31.07.73, 14 e 31.08.73, 04, 05, 09 e 30.09.73, 29 e 30.09.88, 01.10.88, 04 a 15.09.89, 19, 20, 28 e 29.09.89, 02 a 04.10.89, 06 e 14.10.89, 08.12.89, 07.04.90, 11.01.91, 25.01.95); *O Jornal* (30.08.73, 02 e 04.09.73); *O Liberal* (13.02.90); *Tribuna da Imprensa* (06.08.73, 09, 13 e 23.09.89, 10.10.89); *Última Hora* (14, 16 e 17.07.73, 30 e 31.08.73, 04.09.73, 04.10.89) *Zero Hora* (28.09.89).

Revistas

Afinal Brasil (12 e 19.09.89), *Fatos e Fotos* (30.07.73, 07 e 14.12.73), *IstoÉ* — *Senhor* (13.09.89, 04 e 18.10.89), *Manchete* (28.07.73), *Minute* (18 e 24.07.73), *O cruzeiro* (25.07.73, 29.08.73), *Veja* (18.07.73, 22.08.73, 12.09.73, 14.04.76, 13 e

20.09.89, 18.10.89) e *Visão* (18.10.89).

Livros

Angelucci, Enzo. *Gli aeroplani*, Arnoldo Mondadori Editore, 1971; Castro, Ruy. *Ela é carioca*, Companhia das Letras, 1999; Dufriche, Carlos E. *Os aviões que fizeram a aviação comercial brasileira*. Sindicato Nacional dos Aeronautas, 1982; Taylor, John W.R. e Munson, Kenneth. *History of aviation*, New English Library, 1972; *Le grand atlas du monde*, Edition Atlas, 1990; *Times atlas of the world*, Harper Collins, 1988.

Multimídia

Encarta 97: World atlas, Microsoft, 1997.

Vídeo

Matérias da TV Globo sobre o sequestro do VP-375; matéria da TV Globo sobre a morte de Raimundo Nonato Alves da Conceição no Hospital Santa Genoveva, em Goiânia; *Fantástico* de 05 e 12.10.97, com reportagens sobre o RG-254 (inclusive entrevistas com o comandante César Augusto Padula Garcez, copiloto Nilson de Souza Zille, comissária Flávia Conde Collares e diversos passageiros).

Cartas aeronáuticas

Jeppesen (South America High Altitude Enroute Charts 3 e 4); Jeppesen (South America Low Altitude Enroute Charts 3, 4, 5 e 6). Cartas DEPV: (Descida Belém Val-de-Cans, Bravo 1, 2, 3 e 4, Charlie 1 e 2, Delta 1, 2, 3, 4 e 5, Echo 1, 2, 3 e 4); (Val-de-Cans, Modificações e Informações Complementares); (Val-de-Cans, Mapa do Terminal); (Val-de-Cans, pistas 02/20, 06/24 e 15/33); (Descida Marabá Delta 1 e 2, Echo 1 e 2); (Marabá, Modificações); (Descida Imperatriz Delta 1 e 2, Echo 1 e 2); (Saídas Imperatriz); (Imperatriz, Modificações).

E-mails perdidos

Ricardo Trajano (05.02.00); Christian Megret, controlador de voo em Orly (28.07.99 e 25.10.99); Claude Audren, controlador de voo em Orly (14.05.99); Sandrine Vaillant, Services du Premier Ministre de la Republique Française (11.12.98); *Le Journal Officiel de la Republique Française* (04.12.98); Flávio Galetti Martins (05 e 12.11.99); Faculdade de Ciências Aeronáuticas da PUCRS (08.11.99); Instituto de Ciências Aeronáuticas da PUCRS (05.11.99); Monique Tersis (29.06.99); Carlos Eugênio Dufriche (16.06.99 e 16.07.99); Oswaldo Lobato (10.11.98); Anna Nurthen (12 e 31.05.99); Takayoshi Shiba (07 e 16.10.98, 20 e 25.01.99); José Clóvis Ditzel (20 e 21.11.98); Klaus Borgards (18.08.98); Francisco Valadares Póvoa (23.07.98); Bernardo Szpigel (10.03.98); engenheiro Gonzalo del Carmen Lobos Valenzuela, do INPE (15.12.99); copiloto Fernanda David Portela (27.11.99, 02 e 05.12.99); comandante Pedro Goldenstein (11.07.99, 05.12.99, 19 e 21.02.00); Dr. Márcio Nogueira Barbosa, diretor do

INPE (04.12.99); Otton Moura (13.07.99, 29.07.99 e 31.12.99); Cláudio Bressan, do INPE (03.10.99 e 01.12.99); Carlos Afonso Nobre, do INPE (01.10.99, 03.10.99 e 02.12.99); Marcionílio Ramos Pinheiro Filho (01.12.99); comandante Fábio Goldenstein (11 e 28.07.99, 13 e 16.09.99, 13, 14 e 25.10.99, 05.11.99, 19 e 25.02.00); Paulo Edmundo Teixeira Mendes Fernandes Levi, TRF Brasília (10 e 14.10.99); comissária Luciane Morosini de Melo, do RG-254 (13.10.99); Mary Kayano, do INPE (03.10.99); INPE (01.10.99); comissário Marcelo Vasconcellos Cruz (22.05.99 e 18.09.99); Lilian Mendes, da APVAR (28 e 30.07.99); Ailson Braga, jornalista (29.07.99); comandante Gelson Dagmar Fochesato, da APVAR (23.06.99 e 26.07.99); Gabriel Nogueira (13 e 16.07.99); Roberto Regis de Albuquerque (13 e 16.07.99); *O Liberal* (13.06.99); Randolpho Gomes (03 e 16.06.99); comandante José Caetano Lavorato Alves (16.06.99); juiz Cândido Artur Medeiros, do TRF, Brasília (11.06.99); Moacir Mendes Souza, procurador da República no Mato Grosso (03.06.99); Marcos Tardin (26.05.99); Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, CENIPA (16.01.99); Coryntho Silva Filho (16.07.99); Fernando Vieira, presidente da Associação dos Comissários da Varig, ACVAR (15.07.99); capitão Lyle Miller, da United Airlines (26.04.99 e 07.05.99); comandante Sérgio Lara Resende, da Varig (10.05.98).

E-mails recebidos

Ricardo Trajano (18.09.99 e 08.02.00); Christian Megret, controlador de voo em Orly (28.10.99); Stefanie van der Vem, do Controle de Tráfego Aéreo de Paris (08.01.99); Sandrine Vaillant, Services du Premier Ministre de la Republique Française (11.12.98); copiloto Fernanda David (27.11.99); Faculdade de Ciências Aeronáuticas da PUCRS (08.11.99); Léa Cavallero Dénys, DAC (12.06.98); Flávio Galetti Martins (03.11.99); Anna Nurthen (13.05.99); Cristina Frias Monteiro (06.01.99); Takayoshi Shiba (29 e 30.09.98, 16.10.98, 18.12.98, 25 e 26.01.99 e 02.02.99); José Clóvis Ditzel (19 e 20.11.98); Karl-Josef Pieper (11.08.98); Klaus Borgards (18 e 24.08.98); Flávio Bouchardet S. Silva (15.09.98); Marcos Tardin (02 e 23.03.98); engenheiro Gonzalo del Carmen Lobos Valenzuela, do INPE, (14.12.99 e 15.12.99); comandante Pedro Goldenstein (04 e 11.07.99, 05.12.99, 19.01.00 e 19.02.00); Carlos Afonso Nobre, do INPE (02 e 03.10.99 e 04.12.99); Marcionílio Ramos Pinheiro Filho (03.12.99); comissário Marcelo Vasconcellos Cruz (23.05.99, 27 e 28.10.99 e 21.06.00); comandante Rubem Abrunhosa (18.10.99); Cláudio Bressan, do INPE (04.10.99); Paulo Sérgio Altieri dos Santos (04.10.99); comandante Fábio Goldenstein (23.06.99, 11.07.99, 03.08.99, 13.09.99, 25.10.99, 05.11.99 e 24.02.00); Otton Moura (22.06.99); Pedro Jacobi (21, 22 e 23.06.99); Roberto Regis de Albuquerque (12.07.99); comandante José Caetano Lavorato Alves (23.06.99); Gabriel Nogueira (21 e 23.06.99); Rudnei Dias da Cunha, da UFRGS (21.06.99); José Nêumanne, do *Jornal da Tarde* (21.06.99); Nilza Bellini (21.06.99); Randolpho Gomes (07.06.99); Fábio H. Laranjeira (20 e 21.01.99); Coryntho Silva Filho (15.07.99); capitão Lyle Miller, da United Airlines (26.04.99 e 06.05.99); Erhard Krasny (12 e 13.08.98); Ulli Pieper (13.08.98).

Fax expedidos

Tutsi Bertrand (06.03.00); Claude Audren, controlador de voo em Orly (12.05.99); Jean-Paul Lavictoire, do Bureau Enquêtes-Accidents (29.01.99 e 23.02.99); Lucy Barreto (14.12.98); Marina Carvalho (25.04.98 e 11.07.98); Laura Simões (25.04.98); Francisco de Assis Costa Couto (11 e 21.03.98); José Clóvis Ditzel (10.03.98, 19.04.98, 22.06.98 e 21.07.98); Karl-Josef Pieper (10.10.98); Francisco Valadares Póvoa (05.08.98); Maria Alice Fontes, Centro de Documentação (CEDOC) da TV Globo (13.11.98, 01.12.98, 28.02.99 e 19.05.99); Léa Cavallero Dénys, assessora de comunicação social do DAC (01.04.98); comandante César Augusto Padula Garcez (19.07.99, 17.09.99 e 27.10.99); Raimundo Siqueira (19.07.99 e 21.12.99); comandante Rubem Abrunhosa (outubro de 99); comandante Fábio Goldenstein (agosto 99); Elilson Bessa, gerente de aeroporto da Varig no Val-de-Cans (30.11.99); Luís Americano (19.07.99); Gabriel Nogueira (22.06.99); desembargador Marco Aurélio dos Santos Caminha, do Tribunal de Justiça de Porto Alegre (30.06.99); Docegeo, Belo Horizonte (30.06.99); comandante Luiz Fernando Collares, presidente do Sindicato Nacional dos Aeronautas (31.05.99); procuradoria da República no Mato Grosso (31.05.99); Osmar de Freitas Castro (26.05.99); Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos — CENIPA (22.01.99); coronel-aviador Paulo Albano de Godoy Penteado, chefe do CENIPA (15.08.98, 04 e 24.05.99).

Fax recebidos

Jean-Paul Lavictoire, do Bureau Enquêtes-Accidents (01.02.99); Lucy Barreto (18.12.98); Laura Simões (24.04.98); Francisco de Assis Costa Couto (20.03.98 e 12.05.98); José Clóvis Ditzel (22.06.98, 28.07.98 e 24.08.98); desembargador Marco Aurélio dos Santos Caminha, do Tribunal de Justiça de Porto Alegre (02.07.99); Fernando Pereira, assessor de comunicação do Sindicato Nacional dos Aeronautas (14.06.99); CEDOC/TV Globo (18.05.99); Coryntho Silva Filho (15.07.99); major-especialista-aviador Jocelyn Santos dos Reis, do CENIPA (30.07.98).

Cartas expedidas

Comandante Antônio Fuzimoto (08.12.98); Ricardo Trajano (23.09.98); Claude Audren, controlador de voo em Orly (05.03.99 e 17.02.00); comissária André Piha (15.12.99); comissário Luiz Edmundo Coelho Brandão (27.04.99); coronel-aviador Douglas Ferreira Machado, do CENIPA (12.05.98); Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, CENIPA (26.04.98); Beatriz Sanson, da Globo News (23.12.99); *Aéroport de Paris Magazine* (18.12.98); *Le Journal Officiel de la République Française* (04.12.98); coronel-aviador Paulo Albano de Godoy Penteado, chefe do CENIPA (02.07.98); Karl-Josef Pieper (07.09.98 e 10.10.98); Dietmar Raskop (08.09.98); Komatsu, Kawasaki Steel (16.09.98).

Cartas recebidas

Jean-Paul Lavictoire, do Bureau Enquêtes-Accidents, Ministério dos Transportes, França (28.02.99); Claude Audren, controlador de voo em Orly (25.01.00); tenente-coronel-aviador Juan Enrique Vergara Canto, do DAC (14.04.98); Karl-Josef Pieper (24.09.98); Lilian Mendes, assessora de imprensa da APVAR, Associação de Pilotos da Varig (02.08.99); Moacir Mendes Sousa, procurador da República em Mato Grosso (02.06.99); coronel-aviador Paulo Albano de Godoy Penteado, chefe do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (17.06.98, 13.04.99 e 13.05.99); Fernando Pereira, do Sindicato Nacional dos Aeronautas (11.06.99); Izabel Eugenia Abelha Ditzel (20.11.98).

Relatórios

Journal Officiel de La République Française — Rapport Final de la Commission d'Enquête sur l'accident survenu au Boeing 707 PP-VJZ, curriculum vitae do controlador de voo Claude Audren; organograma do centro de Controle e da torre de Orly; tradução oficial do relatório final da comissão de investigação do acidente com a aeronave PP-VJZ; boletim médico de Ricardo Trajano (03.08.73) — Prof. Pierre Huguenard; Boletim médico de Ricardo Trajano no Hospital Henri Mondor — Prof. Pierre Huguenard (13.08.73); boletim de alta de Ricardo Trajano no Hospital Henri Mondor — Prof. Pierre Huguenard (31.08.73); *Histoire d'un Gazé* — Romano, Roujas, Richard et Vauzelles (relatório médico sobre a evolução do tratamento de Ricardo Trajano no Hospital Henri Mondor); *Classification des Gaz Délétères* — M. Chaigneau (estudo sobre os gases liberados no incêndio do PP-VJZ); NTSB — relatório de incêndio no lavatório de um DC-9 da Air Canada em 02.06.83; NTSB — relatório de incêndio no lavatório de um DC-9 da Eastern Airlines em 11.08.85; *29 de setembro de 1988: Um dia que não será esquecido (Sequestro de avião no Brasil)* — Karl-Josef Pieper, maio de 97; listagem de sinais detectados pela LUT nos dias 04 e 05.09.89; relatório do envolvimento da LUT no episódio RG-254; organograma da estação do INPE em Cachoeira Paulista; *Contato* — Associação de Pilotos da Varig no 155 — PP-VMK — “A nossa verdade”; tramitação do processo 1997.01.00.018615-3 (réus: César Augusto Padula Garcez e Nilson de Souza Zille); resumo do laudo de investigação do acidente com o PP-VMK (CENIPA); *Almanaque Abril 1991* — Resumo do acidente do RG-254; Comissão da APVAR — Relatório para a Comissão de Investigação do Acidente com o PP-VMK; Ministério da Aeronáutica — Estado-maior da Aeronáutica — Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER) — Relatório final do acidente com o PP-VMK.

Voo RG-254 — Processo 1997.01.00.018615-3 na Justiça Federal

Provas, depoimentos, relatórios, documentos diversos:

Acusação; advogados; autópsias; auxílios e comunicações; certidões de óbito; dados técnicos sobre o pouso forçado; denúncia do procurador da República Ricardo Nahat; depoimento à Justiça Federal do copiloto Nilson de Souza Zille; depoimento da chefe de equipe Solange Pereira Nunes; depoimento da comissária Flávia Conde Collares; depoimento da comissária Jacqueline Klimeck Gouveia; depoimento da comissária Luciane Morosini de Melo; depoimento da passageira Cleide Souza de Paiva; depoimento da passageira Enilde Nunes de Melo; depoimento da passageira Liceia Uliana Sechin Melazo; depoimento da passageira Maria de Fátima Bezerra Nóbrega; depoimento da passageira Maria Delta Martins Cavalcante; depoimento da passageira Marinêz Araújo Coimbra; depoimento da passageira Regina Célia Saraiva da Silva; depoimento da passageira Ruth Maria Azevedo Tavares; depoimento de Belmiro Alves Ferreira, administrador da Fazenda Crumaré do Xingu; depoimento de Márcio Nogueira Barbosa, diretor do INPE; depoimento do capitão Carlos Rodrigues, chefe do Centro de Controle Aéreo de Belém; depoimento do coronel-aviador Douglas Ferreira Machado, investigador de acidentes aeronáuticos; depoimento do diretor de operações da Varig, Milton José Comerlato; depoimento do engenheiro aeronáutico João Carlos Berto, superintendente técnico de operações de voo da Varig; depoimento do operador de rádio José Casemiro Ribeiro Neto; depoimento do passageiro Afonso Saraiva; depoimento do passageiro Antônio Farias de Oliveira; depoimento do passageiro Carlos de Aquino Melo Gomes; depoimento do passageiro Epaminondas de Souza Chaves; depoimento do passageiro Fidelis Rocco Sarno; depoimento do passageiro João Roberto da Silva Matos; depoimento do passageiro José de Jesus Manso; depoimento do passageiro José Gomes da Silva; depoimento do passageiro José Maria dos Santos Gadelha; depoimento do passageiro Manoel Ribeiro de Alencar; depoimento do passageiro Marcionílio Ramos Pinheiro Filho; depoimento do passageiro Newton Macedo Santos e Coelho; depoimento do passageiro Paulo Sérgio Altieri dos Santos; depoimento do passageiro Raimundo Carlos Souza Siqueira; depoimento do passageiro Roberto Regis de Albuquerque; depoimento do passageiro Wilson Lisboa de Alencar; ficha técnica do PP-VMK; glossário; informações meteorológicas; interrogatório do comandante Cezar Augusto Padula Garcez; interrogatório do copiloto Nilson de Souza Zille; leitura do FDR (*flight data recorder*) do RG-254; lista de feridos; lista de mortos; lista de passageiros do RG-254, etapa Marabá-Belém; provas da defesa; qualificação do comandante Cezar Augusto Padula Garcez; qualificação do copiloto Nilson de Souza Zille; relatório do comandante Cezar Augusto Padula Garcez para a Diretoria de Operações da Varig; relatório do INPE; sentença; relatórios médicos; resumo das ocorrências; trâmites do processo; transcrição de gravação de comunicações; tripulação do RG-254.

Carioca, Ivan Sant'Anna nasceu em 1940. Formado em mercado de capitais pela Universidade de Nova York, trabalhou 37 anos no mercado financeiro. Aos 54 anos, tornou-se escritor. Publicou dez livros, sendo dois deles, *Caixa-preta* e *Plano de ataque*, sobre tragédias aéreas. Foi também roteirista da TV Globo, na qual escreveu episódios das séries *Carga Pesada* e *Linha Direta*. Além disso, escreve ensaios e dá palestras sobre acidentes aéreos e mercado financeiro. Sant'Anna também é piloto e paraquedista.

[Capa](#)

[Folha de Rosto](#)

[Créditos](#)

[Dedicatória](#)

[Epígrafe](#)

[Introdução](#)

[RG-820 – Uma Câmara de Gás](#)

[Lista de tripulação e passageiros](#)

[Capítulo 1](#)

[Capítulo 2](#)

[Capítulo 3](#)

[Capítulo 4](#)

[Capítulo 5](#)

[Capítulo 6](#)

[Capítulo 7](#)

[Capítulo 8](#)

[Capítulo 9](#)

[Capítulo 10](#)

[Capítulo 11](#)

[Capítulo 12](#)

[Capítulo 13](#)

[Capítulo 14](#)

[Capítulo 15](#)

[VP-375 – Terror na Ponte Aérea](#)

[Lista de tripulação e passageiros](#)

[Capítulo 1](#)

[Capítulo 2](#)

[Capítulo 3](#)

[Capítulo 4](#)

[Capítulo 5](#)

[Capítulo 6](#)

[Capítulo 7](#)

[Capítulo 8](#)

[Capítulo 9](#)

[Capítulo 10](#)

[Capítulo 11](#)

[Capítulo 12](#)

[Capítulo 13](#)

[Capítulo 14](#)

[Capítulo 15](#)

[Capítulo 16](#)

[Capítulo 17](#)

[RG-254 – A Noite por Testemunha](#)

[Lista de tripulação e passageiros](#)

[Capítulo 1](#)

[Capítulo 2](#)

[Capítulo 3](#)

[Capítulo 4](#)

[Capítulo 5](#)

[Capítulo 6](#)

[Capítulo 7](#)

[Capítulo 8](#)

[Capítulo 9](#)

[Capítulo 10](#)

[Capítulo 11](#)

[Capítulo 12](#)

[Capítulo 13](#)

[Capítulo 14](#)

[Capítulo 15](#)

[Capítulo 16](#)

[Capítulo 17](#)

[Capítulo 18](#)

[Capítulo 19](#)

[Agradecimentos](#)

[Documentação e Fontes de Pesquisa](#)

[Biografia do autor](#)