O pastor

Por: Frederick Forsyth

Por um breve momento, enquanto eu esperava que a torre de controle me liberasse para a decolagem, olhei à minha volta, através da cápsula de acrílico do cockpit, para os campos do interior da Alemanha. A paisagem era branca e fresca sob a lua de dezembro com suas crateras.

Atrás de mim, sobre a cerca da base da Força Aérea Real, e além dela, enquanto girava meu pequeno caça rumo à linha de decolagem, eu podia ver a camada de neve que cobria a terra plana e se estendia até a linha de pinheiros, a duas milhas de distância na noite. Ainda assim, estava tão claro que eu quase podia ver as formas das próprias árvores.

À minha frente, enquanto esperava que a voz do controlador de voo chegasse a mim através dos fones de ouvido, estava a pista, uma faixa negra e lisa de asfalto, ladeada por fileiras duplas de luzes brilhantes, iluminando o sólido caminho que fora limpo pelas escavadeiras. Atrás das luzes havia pequenos montes de neve da manhã, que se congelaram no local para onde foram levados pelas lâminas das pás mecânicas. Bem longe, à minha direita, a torre do aeródromo erguia-se como uma vela solitária acesa em meio aos hangares, onde os homens de vozes abafadas estavam fechando a base para a noite.

Eu sabia que dentro da torre de controle o clima era de calor e alegria. O pessoal de terra só aguardava minha partida para, então, voltar para as comemorações. Poucos minutos depois de eu partir, as luzes se apagariam, deixando apenas os hangares que, juntinhos, pareciam resistir à noite inóspita, os caças encobertos, os caminhões tanque adormecidos e, acima deles, a única luz cintilante da estação, vermelho brilhante, acima do aeródromo preto e branco, batendo em código Morse o nome da estação CELLE a um céu impetuoso. Pois esta noite não haveria aviadores errantes para olhar para baixo e verificar suas coordenadas; esta noite era véspera de Natal, do ano de 1957, e eu era um jovem piloto tentando chegar em casa para sua licença de Natal.

Eu estava com pressa e meu relógio mostrava dez e quinze pelo brilho azul escuro do painel de controle onde as fileiras de mostradores tremiam e oscilavam. Estava quente e confortável dentro do cockpit, o aquecimento estava ligado no máximo para evitar que o acrílico congelasse. Era como um casulo, pequeno, quente e seguro que me protegia do frio intenso do lado de fora, da noite gelada que pode matar um homem em um minuto, a 600 milhas por hora.

— Charlie Delta... — A voz do controlador me tirou do meu devaneio, soando nos meus fones de ouvido como se estivesse comigo no minúsculo cockpit, gritando nos meus ouvidos. Ele já bebeu uma jarra ou duas, pensei. Isso é estritamente contra as ordens. Ora, mas que diabos? É Natal!

— Charlie Delta...Controle — respondi.

— Charlie Delta, decolagem liberada. — Ele disse. Não vi sentido em responder. Simplesmente abaixei o acelerador para frente, lentamente, com a mão esquerda, segurando o Vampiro na linha central com a mão direita. Atrás de mim o gemido baixo do motor Goblin foi aumentando, aumentando, passando de um lamento a um grito. O guerreiro do nariz arrebitado deslizou veloz, as luzes que ladeavam a pista passavam em sequência cada vez mais depressa, até que se tornaram um borrão contínuo piscando. Ele ficou leve, o nariz subiu ligeiramente, liberando a roda dianteira do contato com a pista e o ruído desapareceu instantaneamente. Segundos depois, as rodas principais se soltaram e a batida suave também parou. Eu o mantive baixo acima da pista, deixando a velocidade aumentar. Quando o fim da pista zuniu sob meus pés, puxei o Vampiro para uma curva suave para a esquerda, levantando a alavanca do trem de pouso.

Ouvi o ruído surdo das rodas principais entrando em seus compartimentos e o avanço do jato quando o trem de pouso se recolheu. As três luzes vermelhas, representando as rodas no painel, se apagaram. Continuei na curva de subida, pressionando o botão do rádio com o polegar esquerdo.

— Charlie Delta, pista de decolagem livre, trem de pouso recolhido e travado — eu disse em minha máscara de oxigênio.

— Charlie Delta, Roger, vá para o Canal D. —Disse o controlador, e então, antes que eu pudesse mudar os canais de rádio, completou: — Feliz Natal!

— Estritamente contra as regras do procedimento de rádio, é claro. Eu era bastante jovem, mas muito prudente. Mesmo assim respondi: — Obrigado Torre, para você também. Depois, mudei de canal para sintonizar a frequência do Controle Aéreo da Força Aérea Real no Norte na Alemanha.

Na minha coxa direita estava amarrado o mapa com o meu curso traçado em tinta azul, mas eu não precisava disso. Eu sabia os detalhes de cor porque tinha conferido tudo antes com o Oficial de Navegação. Virar no aeródromo de Celle para 265 graus e continuar subindo até 8200 metros. Ao atingir a altura, manter o curso e manter a velocidade em 900 km/h. Faça contato com o Canal D para que eles saibam que você está em seu espaço aéreo, em seguida, permaneça em linha reta ao longo da costa holandesa ao sul de Beveland no Mar do Norte. Depois de quarenta e quatro minutos de voo, mude para o Canal F e chame Lakenheath Control para que lhe deem as coordenadas. Quatorze minutos depois, você estará sobrevoando Lakenheath. Depois disso, siga suas instruções e eles o levarão para uma descida controlada por rádio. Tudo certo. Apenas procedimentos de rotina. Sessenta e seis minutos de voo, com a descida e aterrissagem, e o Vampiro tinha combustível suficiente por mais de oitenta minutos no ar.

Balançando sobre o aeródromo de Celle a 300 metros, nivelei a aeronave e observei a agulha da minha bússola elétrica parar no curso de 265 graus. O nariz apontava para a abóbada negra e congelante do céu noturno, repleta de estrelas tão brilhantes que quase me ofuscavam. Lá embaixo o mapa preto-branco do norte da Alemanha estava ficando menor, as formas escuras das florestas de pinheiros se misturando à imensidão dos campos brancos. De vez em quando brilhavam luzes de aldeias ou cidades pequenas. Lá embaixo, em

meio às ruas alegremente iluminadas, os cantores de canções natalinas estariam saindo, batendo nas portas cravejadas de coroas-de-cristo para cantar Noite Feliz e arrecadar moedas para caridade. As donas de casa da Westphalia preparavam presuntos e gansos.

Quatrocentas milhas à frente o cenário se repetiria; as canções seriam na minha própria língua, embora muitas tivessem as mesmas melodias, e em vez de ganso o prato seria peru. Ainda que você o chame de Weihnachten ou Natal, o significado é o mesmo em todo o mundo cristão, e era bom estar indo para casa. De Lakenheath, eu sabia que poderia pegar uma carona para Londres no Liberty Bus, logo depois da meia-noite; de Londres, com certeza, conseguiria uma carona até a casa dos meus pais em Kent. No café da manhã eu estaria comemorando com minha família.

O altímetro mostrava 8200 metros. Nivelei o nariz, reduzi o acelerador e mantive a velocidade em 900 km/h e a inclinação em 265 graus. Lá embaixo, na penumbra, a fronteira holandesa iria começar a desaparecer, e eu completaria vinte e um minutos no ar. Tudo certo.

O problema começou dez minutos sobre o Mar do Norte, e começou tão silenciosamente que demorou vários minutos para eu perceber. Por algum tempo, eu não percebi que o zumbido baixo que vinha dos meus fones para os meus ouvidos havia cessado e agora só havia o estranho nada do silêncio total. Devo ter perdido a concentração, ansioso por estar em casa e sabendo que minha família estaria me esperando. A primeira coisa que eu percebi foi quando olhei para baixo para verificar meu rumo na bússola. Em vez de estar parada como uma rocha firme, em 265 graus, a agulha girava preguiçosamente em volta do relógio, passando pelo leste, oeste, sul e norte com total imparcialidade.

Experimentei um sentimento fora de propósito contra a bússola e o técnico responsável pela verificação dos instrumentos que deveria tê-los checado e ter certeza de que eram 100% confiáveis. Uma falha da bússola à noite, mesmo numa noite de luar brilhante como aquela_além do acrílico do cockpit não tinha graça nenhuma. Ainda assim a situação não era tão grave; Eu poderia ligar para Lakenheath em poucos minutos, e eles fariam uma Abordagem Controlada pelo Solo que são instruções, segundo a segundo, que um aeródromo bem equipado pode proporcionar a um piloto para levá-lo para casa, no pior dos tempos, acompanhando-o em telas de radar ultra precisas, observando-o descer todo o caminho até a pista, traçando sua posição no céu, quilômetro a quilômetro e segundo a segundo. Olhei para o meu relógio: trinta e quatro minutos no ar. Eu poderia tentar contato com Lakenheath agora, talvez já estivesse no limite externo do meu alcance de rádio.

Antes de tentar Lakenheath, seria um procedimento correto informar ao Canal D, com o qual eu estava sintonizado, sobre o meu probleminha, para que eles pudessem avisar a Lakenheath que eu estava a caminho e sem bússola. Pressionei o botão de transmissão e liguei.

— Celle Charlie Delta, Delta de Celle Charlie, chamando o controle de North Beveland... E parei. Não havia por que continuar. Em vez do som vivo

estático e do agudo da minha própria voz reverberando em meus ouvidos, houve um murmúrio abafado dentro da minha máscara de oxigênio. Minha própria voz falando... e indo a lugar nenhum. Tentei de novo. Mesmo resultado.

Ao longe, através da imensidão do negro e amargo Mar do Norte, na base quente e alegre do North Beveland Control, o pessoal de terra devia estar longe do painel de controle, conversando e bebendo seus cafés fumegantes com chocolate. E eles não poderiam me ouvir. O rádio estava mudo.

Lutando contra a crescente sensação de pânico que pode matar um piloto mais rápido do que qualquer outra coisa, engoli em seco e lentamente contei até dez. Então mudei para o Canal F e tentei contatar Lakenheath, mais adiante, em meio à paisagem rural de Suffolk, situada em uma floresta de pinheiros ao sul de Thetford, maravilhosamente equipada com seu sistema de Abordagem de Controle por Terra para levar aviões perdidos para casa.

No canal F, o rádio estava tão mudo quanto o anterior. Meu próprio murmúrio na máscara de oxigênio foi sufocado pela borracha em volta. O apito constante do meu próprio motor a jato atrás de mim era minha única resposta.

É um lugar muito solitário, o céu, mais ainda o céu numa noite de inverno. E um caça é uma casa solitária, uma minúscula caixa de aço erguida no alto de asas grossas, lançada através do vazio gelado por um tubo em chamas, queimando a força de seis mil cavalos por segundo. Mas a solidão é compensada, anulada, ao saber que ao toque de um botão no acelerador, o piloto pode conversar com outros seres humanos, pessoas que se preocupam com ele, homens e mulheres que trabalham em uma rede de estações em todo o mundo; apenas um toque nesse botão, o botão de transmissão e dezenas deles em torres de controle em toda a terra que estão sintonizados em seu canal podem ouvi-lo pedir ajuda. Quando o piloto transmite, em cada uma dessas telas, uma linha de luz vai do centro da tela até a borda externa, que é marcada com figuras, de um a trezentos e sessenta graus em uma bússola completa. Onde a faixa de luz atinge o anel, é aí que a aeronave se encontra em relação à torre de controle. As torres de controle estão interligadas, de modo que, cruzando-se dois compassos na tela do radar, eles podem localizar sua posição a algumas centenas de quilômetros. E não estará mais perdido. O pessoal começa a trabalhar para trazê-lo para baixo. Através do pequeno ponto que ele gera na tela os operadores de radar o localizam e lhe dão as instruções: “Comece sua descida agora, Charlie Delta. Nós temos você agora....” Vozes amigáveis e experientes de profissionais que controlam uma série de dispositivos eletrônicos que podem alcançar o céu de inverno, através do gelo e da chuva, acima da neve e das nuvens, para ir buscar quem estiver perdido no infinito mortal e trazê-lo para a pista iluminada que significa lar e a própria vida.

Isso quando o piloto faz contato. Mas para isso ele deve ter um rádio. Antes de terminar de testar o canal J e obter o mesmo resultado negativo, percebi que meu rádio de dez canais estava tão morto quanto um dinossauro.

A Força Aérea Real precisou de dois anos para me treinar para eu levar seus combatentes para eles, e a maior parte desse treinamento foi, justamente,

sobre procedimentos de emergência. O importante, costumavam dizer na escola de aviação, não é saber voar em perfeitas condições; é voar em uma emergência e permanecer vivo. Agora o treinamento estava começando a fazer efeito.

Enquanto eu testava em vão os canais de rádio, examinava o painel de instrumentos. Estes me deram sua resposta. Não foi por coincidência que a bússola e o rádio falharam juntos; ambos trabalhavam fora dos circuitos elétricos da aeronave. Em algum lugar sob meus pés, em meio aos quilômetros de fios coloridos que compõem os circuitos, houve um estouro do fusível principal. Lembrei-me, de estupidamente, perdoar o instrumento e culpar o eletricista. Então eu fiz um balanço da natureza do meu desastre.

A primeira coisa a fazer em casos assim, lembrei-me que o velho Sargento de Voo, Norris, nos disse, é reduzir a velocidade do acelerador para dar o máximo de resistência ao voo. “Nós não queremos desperdiçar combustível valioso, queremos senhores? Podemos precisar dele mais tarde. Por isso, reduzimos o ritmo do motor de 10.000 rpm (rotações por minuto) para 7.200 rpm. Dessa forma, vamos voar um pouco mais devagar, mas vamos ficar no ar por mais tempo, não vamos, cavalheiros?” Ele sempre se referia a todos nós como se estivéssemos na mesma emergência ao mesmo tempo.

Aliviei o acelerador e observei o conta giros. Mas ele também tinha parado de funcionar. Então, fiquei prestando atenção ao ronco do motor e, quando devia estar em cerca de 7.200 rpm, senti o avião desacelerar. O nariz subiu um pouco, então ajustei o nivelador de voo para manter o avião reto e nivelado.

Os principais instrumentos que ficam diante dos olhos do piloto são seis, incluindo a bússola. Os outros cinco são o indicador de velocidade, o altímetro, o indicador de inclinação (que indica se ele está inclinando, ou seja, virando para a esquerda ou para a direita), o indicador de deslizamento (que indica se o avião está escorregando de lado pelo céu) e o indicador de velocidade vertical (que indica se ele está mergulhando ou subindo e em que velocidade). Os últimos três destes são operados eletricamente e seguiram o mesmo caminho da bússola. Isso me deixou, apenas, com os dois instrumentos operados por pressão: o indicador de velocidade e o altímetro. Em outras palavras, eu sabia o quão rápido eu estava indo e quão alto eu estava.

É perfeitamente possível pousar uma aeronave com apenas esses dois instrumentos, presumindo o restante através daqueles velhos auxílios à navegação, os olhos humanos. Possível é, em boas condições de tempo, à luz do dia e sem nuvens no céu. É possível, apesar de não ser aconselhável, tentar navegar em um jato veloz, olhando para baixo com olhos de águia e identificando a curva da costa, onde ela faz um padrão facilmente reconhecível, criando uma forma estranha de reservatório, o brilho de um rio que o mapa preso à coxa diz só pode ser o Ouse, ou o Trent, ou o Tâmisa. Voando baixo, é possível diferenciar a torre da Catedral de Norwich da torre da Catedral de Lincoln, se você conhecer muito bem o interior do país. De noite não é possível.

As únicas coisas que aparecem à noite, mesmo em uma noite clara de luar, são as luzes. Estas têm padrões quando vistas do céu. Manchester parece

diferente de Birmingham; Southampton pode ser reconhecida a partir da forma do seu enorme porto e do canal de Solent, cortado em preto (o mar aparece negro) contra o tapete das luzes da cidade. Eu conhecia Norwich muito bem e, se conseguisse identificar a grande curva do litoral de Norfolk, de Lowestoft, ao longo de Yarmouth até Cromer, encontraria Norwich, a única grande extensão de luzes a trinta e dois quilômetros de qualquer ponto da costa. Eu sabia que a oito quilômetros ao norte de Norwich ficava a base de combate de Merriam Saint George, cujo sinal vermelho piscando, era o código Morse indicando o ponto de referência na noite. Lá, se eles tivessem o bom senso de ligar as luzes do aeródromo quando me ouvissem voando baixo, subindo e descendo por cima do aeródromo, eu poderia pousar em segurança.

Comecei a deixar o Vampiro descer lentamente em direção à costa que se aproximava, minha mente trabalhando febrilmente, tentando saber o quanto eu estaria atrasado por conta da velocidade reduzida. Meu relógio mostrava quarenta e três minutos no ar. A costa de Norfolk tinha que estar em algum lugar à frente do meu nariz, 9600 metros abaixo. Olhei para a lua cheia, como um holofote no céu cintilante e agradeci sua presença.

Quando o caça deslizou em direção a Norfolk, a sensação de solidão me apertou ainda mais. Todas aquelas coisas que pareciam tão bonitas quanto eu havia saído do aeródromo da Westphalia agora pareciam ser meus piores inimigos. O brilho das estrelas não me impressionava mais; pensei em sua hostilidade, brilhando lá nos infinitos perdidos do infindável espaço com temperaturas abaixo de zero. O céu noturno, sua temperatura estratosférica congelante, tanto à noite quanto de dia, a cinquenta e seis graus abaixo de zero, tornaram-se, na minha cabeça, uma prisão gigante, zunindo com o frio. Abaixo de mim estava o que havia de pior, a brutalidade do Mar do Norte, esperando para engolir a mim e ao meu avião e nos enterrar por toda a eternidade em uma cripta líquida onde nada se movia, nem jamais se moveria novamente. E ninguém jamais saberia.

A 3.300 metros e ainda mergulhando, comecei a perceber que um novo inimigo e, para mim, o último inimigo, havia entrado em campo. A 4.800 metros abaixo de mim não havia mar tingido de negro e nenhum colar de luzes cintilantes à beira-mar em algum lugar à frente. Nem à frente, nem à direita e nem à esquerda. Ao meu redor, a luz da lua se refletia sobre um mar plano e branco de neve sem fim. Talvez apenas trinta, sessenta metros de espessura, mas o suficiente. O suficiente para bloquear toda a visão, o suficiente para me matar. O nevoeiro leste-anglicano havia migrado para cá.

Como eu voara para o oeste da Alemanha, uma leve brisa, imprevista pelos homens do tempo, surgira soprando do Mar do Norte em direção a Norfolk.

Durante o dia anterior, o terreno plano e aberto da Ânglia Leste fora congelado pelo vento e pelas temperaturas negativas. Durante a noite, o vento movera um cinturão de ar ligeiramente mais quente do mar do Norte para as planícies da Ânglia Oriental. Lá, entretanto, em contato com a terra gelada, os trilhões de minúsculas partículas de umidade no ar do mar se evaporaram, formando o tipo de névoa que pode fazer desaparecer cinco vilarejos em questão de trinta

minutos. Até onde se estendia a oeste eu não tinha como saber; para as Midlands ocidentais, talvez, levantando-se contra as encostas orientais dos Pennines?

Sobrevoar o nevoeiro para o oeste estava fora de cogitação; sem ajuda de navegação ou rádio, eu estaria perdido em um país desconhecido. Voar de volta para a Holanda e aterrissar em uma das bases da força aérea holandesa ao longo da costa também estava fora de questão; eu não tinha combustível suficiente. Confiando apenas nos meus olhos para me guiar, eu tinha duas possibilidades: a de aterrissar em Merriam Saint George ou a de morrer em meio aos destroços do Vampiro em algum lugar nos pântanos de Norfolk.

A 3 mil metros de altura saí do meu mergulho, aumentando um pouco a força para me manter no ar, consumindo mais do meu precioso combustível. Com as orientações do meu treinamento, ainda vivas em minha mente, relembrei as instruções do Sargento de Voo Norris. “Quando estamos totalmente perdidos acima da nuvem espessa, senhores, devemos considerar a necessidade de esvaziar nossas aeronaves, não devemos?”

Claro, sargento. Infelizmente, o assento ejetor Martin Baker não serve no assento exclusivo do Vampire, que é notório por ser quase impossível de se livrar. Os dois únicos pilotos que sobreviveram perderam as pernas no processo. Ainda assim, tem que haver um primeiro sortudo. O que mais, sargento?

“Nosso primeiro passo, portanto, é direcionar nossas aeronaves para o mar aberto, longe de todas as áreas de intensa ocupação humana.”

Você quer dizer cidades, sargento. Essas pessoas nos pagam para voarmos para elas, não para cairmos sobre suas cabeças, com um monstro de dez toneladas de aço, rugindo, na véspera de Natal. Há crianças lá embaixo, escolas, hospitais, casas. Você vira sua aeronave para o mar.

Os procedimentos foram todos executados. O que ele não mencionou foram as chances de sobrevivência de um piloto, flutuando em seu colete salva-vidas amarelo numa noite de inverno no Mar do Norte, o rosto congelando, chicoteado pelo vento abaixo de zero. O gelo encrostado em seus lábios, sobrancelhas, orelhas, sua posição ignorada pelos homens que tomavam seus ponches de Natal em aposentos quentes a trezentos quilômetros de distância, indicava que suas chances eram inferiores a uma em cada cem de viver mais do que uma hora. Nos filmes de treinamento, eles lhe mostravam fotos de companheiros felizes que haviam anunciado pelo rádio que estavam se afundando, sendo pegos por helicópteros em questão de minutos e tudo em um dia quente e claro de verão.

“Um último procedimento, senhores, para ser usado em casos de extrema emergência.”

É melhor, Sargento Norris, é nisso que estou agora.

“Todas as aeronaves que se aproximam das costas da Grã-Bretanha são visíveis nos escaneadores do radar do nosso sistema de alerta. Se, portanto,

perdemos nosso rádio e não podemos transmitir nossa emergência, tentamos atrair a atenção dos nossos escaneadores de radar adotando uma forma peculiar de voar. Fazemos isso movendo-nos para o mar, depois voando em pequenos triângulos, virando para a esquerda, para a esquerda e para a esquerda novamente, cada lado do triângulo tendo dois minutos de duração. Desta forma, esperamos atrair a atenção. Quando somos avistados, o controlador de tráfego aéreo é informado e ele envia outra aeronave para nos encontrar. Esta outra aeronave, claro, tem rádio. Quando descobertos pela aeronave de resgate, nós o seguimos e ele nos guia através da nuvem ou nevoeiro para um pouso seguro."

Sim, seria a última tentativa de salvar uma vida. Lembrei-me melhor dos detalhes agora. O avião de resgate que o levaria de volta a uma aterrissagem segura, voando de ponta a ponta, era chamado de pastor. Eu olhei para o meu relógio; cinquenta e um minutos no ar, trinta minutos restantes de combustível. O medidor de combustível leu um terço de tanque. Sabendo que ainda estava aquém da costa de Norfolk e voando a 3.000 metros de altura à luz do luar, puxei o Vampiro para uma curva à esquerda e comecei meu primeiro lado do triângulo. Depois de dois minutos, virei à esquerda novamente, esperando (sem uma bússola) estar girando a 120 graus, usando a lua como um guia aproximado. Abaixo de mim, o nevoeiro recuou, pelo que eu pude ver, e à minha frente também, em direção a Norfolk.

Dez minutos se passaram, quase dois triângulos completos. Fazia muito tempo que eu não rezava, fazia alguns anos na verdade e o hábito, agora, vinha com dificuldade. — Senhor, por favor, tire-me deste desespero... — não, você não deve falar assim com Ele. — Pai nosso que está no céu... — Ele ouviu isso mil vezes, estaria ouvindo outras mil vezes esta noite. O que você diz a Ele quando quer ajuda? — Por favor, Deus, faça alguém me notar aqui, por favor, faça alguém me ver voando em triângulos e mandar um pastor me ajudar a descer até um pouso seguro. Por favor me ajude e prometo... — Que diabos eu poderia prometer a Ele? Ele não precisava de mim, e eu, que agora precisava Dele havia me afastado por tanto tempo que provavelmente esquecera de mim.

Aos setenta e dois minutos no ar, de acordo com meu relógio, percebi que ninguém viria. A bússola ainda vagava sem rumo por todos os pontos do círculo, os outros instrumentos elétricos estavam inoperantes, todas as agulhas apontando para zero. Meu altímetro mostrava 2.133 metros. Portanto eu tinha caído 917 metros ao girar. Não importava. O combustível em quase um oitavo significa dez minutos de tempo de voo. Eu senti a raiva e o desespero crescendo. Comecei a gritar no microfone morto.

— Vocês, idiotas, imbecis, por que não olham para as telas do seu radar? Por que alguém não pode me ver aqui em cima? Estão todos tão bêbados que não conseguem fazer o seu trabalho. Oh Deus, por que ninguém me escuta?

— A essa altura a raiva diminuíra e eu começara a choramingar como um bebê pelo sentimento de puro desamparo.

Cinco minutos depois, eu sabia, sem qualquer dúvida, que iria morrer naquela noite. Estranhamente, eu não estava mais com medo. Apenas muito triste. Triste por todas as coisas que eu nunca faria, os lugares que eu nunca

veria, as pessoas que eu nunca mais cumprimentaria. É muito ruim, muito triste, morrer aos vinte anos com sua vida não vivida, e o pior de tudo não é o fato de morrer, mas o fato de não ter feito todas as coisas que gostaria.

Através do acrílico eu podia ver a lua se pondo, pairando acima do horizonte do nevoeiro espesso e branco; em mais dois minutos, o céu noturno mergulharia na escuridão total e, alguns minutos depois, eu teria que me livrar de um avião que estava morrendo antes que ele desse seu último mergulho no Mar do Norte. Uma hora depois, eu também estaria morto, flutuando na água, uma jaqueta amarela brilhante da Mae West sustentando um corpo rígido e congelado. Eu deixei cair a asa esquerda do Vampiro em direção à lua para trazer a aeronave para o último lado do triângulo.

Abaixo da ponta da asa, contra o brilho do nevoeiro iluminado pela lua, uma sombra negra cruzou a brancura. Por um segundo eu pensei que era a minha própria sombra, mas com a lua lá em cima minha própria sombra estaria atrás de mim. Era outra aeronave, voando baixo contra a neblina, mantendo a posição comigo, acompanhando minhas manobras, 300 metros abaixo, em direção ao nevoeiro.

A outra aeronave estava abaixo de mim, eu continuei girando a asa para baixo, para não o perder de vista. A outra aeronave também continuou girando, até que nós dois fizemos um círculo completo. Só então percebi porque estava tão abaixo de mim, porque ele não subiu para a minha altura e assumiu a posição na ponta da minha asa. Ele estava voando mais devagar do que eu, ele não conseguiria acompanhar se tentasse voar ao meu lado. Tentando arduamente não acreditar que ele era apenas mais uma aeronave, seguindo seu caminho, prestes a desaparecer para sempre no banco de nevoeiro, aliviei o acelerador e comecei a deslizar na direção dele. Ele continuou girando; eu também. A 300 metros eu sabia que ainda estava indo rápido demais para ele. Eu não podia mais reduzir a velocidade sob o risco de perder a sustentação e o controle do Vampiro. Para desacelerar ainda mais, eu desativei os freios de ar. O Vampiro estremeceu quando os freios entraram na corrente, diminuindo a velocidade para 518 km/h.

E então ele veio em minha direção, flutuando na direção da minha ponta da asa esquerda. Eu podia distinguir a massa negra dele contra o lençol branco do nevoeiro abaixo. Então ele estava comigo, a 30 metros da ponta da minha asa, e nos endireitamos juntos, balançando enquanto tentávamos manter a formação.

A lua estava à minha direita, e minha própria sombra mascarava o formato dele, mas mesmo assim consegui distinguir o brilho de duas hélices girando no céu à sua frente. Claro que ele não podia voar na minha velocidade; eu estava em um caça a jato, ele em uma aeronave de motor de pistão de uma geração anterior.

Com a lua abaixo, meio invisível, ele manteve a posição ao meu lado por alguns segundos, depois inclinou-se suavemente para a esquerda. Eu segui, mantendo a formação com ele, pois ele era obviamente o pastor enviado para me aterrissar e ele tinha a bússola e o rádio, não eu. Ele girou 180 graus e se

endireitou, voando direto e nivelado com a lua atrás dele. Pela posição da lua sumindo eu sabia que estávamos voltando para a costa de Norfolk e, pela primeira vez, pude vê-lo bem. Para minha surpresa, meu pastor era um De Havilland Mosquito, um caça-bombardeiro da época da Segunda Guerra Mundial.

Então me lembrei que o Esquadrão Meteorológico em Gloucester usava Mosquitos, os últimos voando, para colher amostras da atmosfera superior para ajudar na preparação das previsões meteorológicas. Eu os tinha visto em exibições de Batalha da Grã-Bretanha, voando em seus Mosquitos nos desfiles aéreos. Eles faziam a multidão suspirar e alguns homens mais velhos balançar a cabeça de maneira nostálgica. Sempre era assim, no dia 5 de setembro, com os Spitfires, Hurricanes e Lancasters.

Dentro do cockpit do Mosquito, eu podia distinguir, contra a luz da lua, a cabeça coberta do piloto e os círculos gêmeos de seus óculos, enquanto ele olhava pela janela lateral em minha direção. Ele levantou a mão direita até que eu pudesse vê-la na janela, dedos estendidos e com a palma para baixo. Ele apontou os dedos para frente e para baixo, querendo dizer: "Vamos descer, siga-me."

Concordei balançando a cabeça e ergui minha mão esquerda para que ele pudesse ver, apontando para o meu próprio painel de controle com um dedo indicador, em seguida, segurando os meus cinco dedos abertos. Depois eu passei minha mão pela minha garganta. Por padrão estes sinais significam que eu só tinha mais cinco minutos de combustível e então meu motor pararia. Vi a cabeça coberta, com óculos e máscara de oxigênio fazer um sinal de positivo e então começamos a descer em direção ao manto de neblina. Sua velocidade aumentou e eu diminuí a frenagem.

O Vampiro parou de tremer e mergulhou à frente do Mosquito. Eu diminuí a pressão no acelerador, ouvindo o motor morrer em um assobio baixo. Então o pastor reapareceu ao meu lado. Estávamos mergulhando direto para a encoberta Norfolk. Olhei para o meu altímetro: 609 metros, ainda mergulhando.

Ele parou de descer a 90 metros, o nevoeiro ainda estava abaixo de nós. Provavelmente o nevoeiro estava baixo, a mais ou menos um metro de altura, mas isso era mais do que suficiente para impedir que um avião aterrisse sem o controle de terra. Eu podia imaginar o fluxo de instruções vindo da cabine do radar para os fones de ouvido do homem voando ao meu lado, a vinte metros de distância, através de duas vidraças de acrílico e uma corrente de ar gelado movendo-se entre nós a mais de 518 km/h. Eu não tirava os olhos dele para manter a formação o mais perto possível, com medo de perdê-lo de vista por um instante, observando cada sinal que ele fizesse. Contra o nevoeiro branco, mesmo com a lua já sumindo eu me admirava com a beleza do pastor; o nariz curto e o cockpit em formato de bolha, a bolha de acrílico bem no nariz, os longos e elegantes propulsores, cada um com um motor Rolls-Royce Merlin, uma obra-prima de tecnologia, roncando noite adentro, voltando para casa.

Dois minutos depois, ele ergueu o punho esquerdo na janela, depois abriu o punho e esticou os cinco dedos contra o vidro. Por favor abaixe seu trem de pouso. Empurrei a alavanca para baixo e senti o ruído abafado quando as três rodas caíram, alegremente alimentadas por pressão hidráulica e não dependentes do sistema elétrico que falhou.

O piloto do avião apontou para baixo, para outra descida, e quando ele inclinou ao luar, avistei o nariz do Mosquito. Tinha as letras JK pintadas, grandes e pretas. Provavelmente pelo indicativo de chamada Juliet Kilo. Então nós estávamos descendo novamente, mais suavemente desta vez.

Ele se nivelou um pouco acima da camada de névoa, tão baixo que os chumaços de algodão-doce chicoteavam nossas fuselagens. Entramos, então, em uma curva circular constante. Eu dei uma olhada rápida no meu medidor de combustível: estava no zero, com uma luzinha fraca piscando. Pelo amor de Deus, apresse-se, rezei, pois se o meu combustível acabasse agora não haveria tempo para subir ao mínimo de 150 metros necessários para eu sair da situação a salvo. Um caça a 30 metros sem motor é uma armadilha fatal sem chances de sobrevivência.

Por dois ou três minutos ele pareceu satisfeito em manter sua curva circular lenta, enquanto o suor irrompia atrás do meu pescoço e começava a escorrer em cachoeiras pelas minhas costas, por dentro do leve uniforme de náilon de piloto e pela minha pele.

— Rápido, homem, rápido!

— De repente, ele se endireitou, tão rapidamente que quase o perdi de vista na minha curva. Um segundo depois tornei a vê-lo e sua mão esquerda fez, para mim, um sinal de piscar significando mergulho. Então ele mergulhou em direção ao nevoeiro e eu o segui. Estávamos nele, uma descida plana e rasa, de algumas centenas de metros, rumo ao nada.

Passar do céu ainda que mal iluminado para a nuvem ou neblina é como passar por um banho de algodão cinza. De repente, não há mais nada a não ser os fios cinzentos, um milhão de garras se estendendo para prendê-lo e estrangulá-lo, cada uma tocando o cockpit com uma carícia rápida e depois desaparecendo.

A visibilidade foi reduzida a quase zero, sem forma, sem tamanho, sem substância. Exceto que vagamente fora da minha asa esquerda, agora a apenas doze metros de distância, estava a forma de um Mosquito voando com certeza absoluta em direção a algo que eu não conseguia ver. Só então percebi que ele estava voando sem luzes. Por um segundo fiquei espantado, horrorizado com a minha descoberta; então percebi a sabedoria do piloto. Luzes no nevoeiro são traiçoeiras, alucinatórias, confusas. Você pode se sentir atraído por elas, sem saber se elas estão a quarenta ou cem metros de distância de você. O piloto tende a se mover na direção delas; para duas aeronaves em formação, no meio do nevoeiro isso poderia significar um desastre. O homem estava certo.

Ficando juntos em formação, eu sabia que ele estava desacelerando pois eu também estava diminuindo o acelerador cada vez mais. Em uma fração de segundo, dei uma olhada nos dois instrumentos de que precisava: o altímetro estava lendo zero, assim como o medidor de combustível, e nenhum dos dois estava, sequer, piscando. O indicador de velocidade no ar, que eu também havia visto, dizia: 222 km/h e esse caixotão despencaria a 180 km/h.

Sem aviso, o pastor apontou o dedo indicador para mim e depois para a frente através do para-brisa. Significa “lá está, voe e aterrisse”.

Olhei para a frente através do agora flutuante para-brisas. Nada. Então, sim, alguma coisa. Um borrão à esquerda, outro à direita, depois dois, um de cada lado. Envolto em neblina, pude ver luzes de ambos os lados, em pares, passando rapidamente. Forcei meus olhos a ver o que havia entre eles. Nada, escuridão. Em seguida, uma faixa de tinta, correndo sob meus pés. A linha central. Freneticamente desliguei o motor e aguentei firme, rezando para o Vampiro pousar.

As luzes estavam subindo agora, quase ao nível dos olhos, e ainda assim ele não tinha pousado. Bam. Nós tocamos, tocamos a pista. Bam bam. Outro toque ele estava à deriva novamente, centímetros acima da pista preta molhada. Bam-bam-bam-babam-vrrrrr. Isso! As rodas principais estavam firmes na pista.

O Vampiro estava rodando, a 144 quilômetros por hora, através de um mar de neblina cinza. Eu toquei os freios e o nariz também desceu. Devagar, menos pressão agora, sem derrapagens, segure-o para não derrapar, mais pressão sobre os freios ou não conseguiremos parar. As luzes estão se movendo mais lentamente agora, diminuindo a velocidade, mais devagar, mais devagar.

O vampiro parou. Minhas mãos estavam agarradas ao manche, apertando a alavanca do freio para dentro. Nem sei dizer por quantos segundos fiquei naquela posição até acreditar que estávamos parados. Finalmente, acreditei, coloquei o freio de mão e soltei o freio principal. Ia desligar o motor, pois não adiantava tentar taxiar nessa neblina; eles teriam que rebocar o caça de volta com um Land-Rover. Nem precisei desligar o motor; o combustível, finalmente, havia acabado enquanto o Vampiro corria pela pista. Desliguei os sistemas restantes, combustível, hidráulica, elétrica e pressurização, e lentamente comecei a me soltar do assento e do conjunto de bote e paraquedas.

Quando fiz isso, um movimento chamou minha atenção. À minha esquerda, através do nevoeiro, a menos de quinze metros de distância, baixo no chão com as rodas levantadas, o Mosquito passou rugindo por mim. Consegui, rapidamente, ver a mão do piloto na janela lateral e, então, ele se foi na neblina antes que pudesse ver meu aceno em resposta. Mas eu já tinha decidido ligar para a RAF Gloucester e agradecer-lhe pessoalmente do quartel.

Com os sistemas desligados, o cockpit estava embaçado, então soltei a capota e a empurrei para cima e para trás com a mão até que ela travasse. Só então, quando me levantei, percebi o quanto estava frio. Meu corpo aquecido, vestindo um uniforme fino de nylon, estava congelando. Eu esperava que o

caminhão da torre de controle chegasse em segundos, pois com um pouso de emergência, mesmo na véspera de Natal, o caminhão dos bombeiros, a ambulância e meia dúzia de outros veículos deveriam estar sempre de prontidão. Nada aconteceu. Pelo menos, não, por dez minutos.

No momento em que dois faróis começaram a sair da névoa, já me sentia congelado. As luzes pararam a seis metros do Vampiro imóvel, minúsculas em relação ao caça. Uma voz chamou:

— Olá.

— Saí do cockpit, saltei da asa para o chão e corri para as luzes. Eram os faróis de um velho Jawett Javelin. Não é uma marca de identificação da Força Aérea à vista. Ao volante do carro havia uma cara de beberrão, inchada e com um bigodão enrolado nas pontas. Pelo menos ele usava um boné de oficial da RAF. Ele me olhava enquanto eu aparecia no nevoeiro.

— Isso é seu? — Ele inclinou a cabeça indicando a parte sombreada do Vampiro.

— Sim — eu disse — acabei de pousar.

— Extraordinário — ele disse. — Absolutamente extraordinário. É melhor você entrar. Vou te levar para o quartel. Eu estava grato pelo calor do carro e, mais ainda, por estar vivo.

Lentamente ele começou a conduzir o velho carro de volta pela pista, evidentemente em direção à torre de controle e aos edifícios do quartel. Quando nos afastamos do Vampiro, vi que eu havia parado seis metros abaixo de um campo arado bem no final da pista.

— Você teve sorte — ele disse, ou melhor, gritou, pois o motor estava rugindo na primeira marcha e ele parecia estar tendo problemas com os controles do pé. Isso não era de surpreender a julgar pelo cheiro de uísque que ele exalava.