

RETA FINAL

CAVU ou CAVOK, iniciais, em inglês, de “teto e visibilidade ilimitada” e “teto e visibilidade OK”, são as siglas que os pilotos, em todo o mundo, e em todas as línguas, usam para se referir a condições atmosféricas como as daquela manhã ensolarada da Costa Nordeste americana, na terça-feira 11 de setembro de 2001. Céu azul, quase nenhuma nuvem. CAVU.

São 8h44. Faz meia hora que o egípcio Mohamed Atta e seus quatro comandos sauditas se apossaram do voo 11 da American Airlines. Após desligar o piloto automático, Atta opera, com movimentos bruscos e inseguros, o manche e as manetes de aceleração do Boeing 767, de modo a controlar a altitude e se manter sobre o curso do rio Hudson até a cidade de Nova York.

As condições CAVU lhe permitem ignorar o sofisticado (embora simples para um piloto de linhas aéreas) equipamento de navegação do 767, conhecido como *glass cockpit*, e pilotar o AAL11 como se fosse um pequeno avião particular voando em condições VFR (voo visual). Tarefa quase impossível seria pousá-lo em segurança, mas pouso, definitivamente, não é um item da pauta de preocupações de Atta nesta manhã.

O seqüestro ocorreu entre os vales dos rios Connecticut e Hudson. Depois de seguir para noroeste, desorientado, Atta localizou a cidade de Hudson Falls, onde o rio, após fazer uma curva abrupta de 90°, desce quase reto, no sentido norte/sul, até seu estuário junto à ilha de Manhattan.

Agora, depois de muitas subidas e descidas involuntárias, e de um número não menor de derrapagens (escorregamentos laterais) e glissadas (perda de altitude com queda de asa), todas causadas pela imperícia de Atta nos comandos da sensível e arisca aeronave, o sucesso de sua missão está quase garantido. É só não perder a concentração, não cometer nenhum erro infantil, não se deixar trair por um cochilo de última hora.

O egípcio de rosto quadrado examina o solo abaixo, à frente e ao redor da aeronave. O Boeing encontra-se sobre Yonkers, cidade-subúrbio ao norte da Grande Nova York. Mohamed Atta pode ver, um pouco adiante, à esquerda, o vasto aglomerado ocre-acinzentado do Bronx. À direita, do outro lado do Hudson, Nova Jersey. Bem na proa, uns 15 quilômetros à frente, a mancha esverdeada do retângulo do Central Park, seguida do Empire State Building e, no fundo do cenário, na ponta sul da ilha, os arranha-céus da região de Wall Street.

A missão de Atta, cujo grau de dificuldade foi enorme no início, resume-se agora em fazer da trajetória do American Airlines 11 uma reta final, no mais amplo dos sentidos. Se ele tiver sucesso, esta reta vai terminar na Torre Norte do World Trade Center, a primeira das duas que ele já pode ver, ainda pequenas, mas já se destacando dos demais prédios da Zona Baixa de Manhattan.

Quinze quarteirões a nordeste das Torres Gêmeas, na rua Church, entre as ruas Walker e Lispenard, uma picape do Corpo de Bombeiros se encontra parada junto a um bueiro da companhia de gás. Dois homens da corporação investigam uma suspeita de vazamento, que alguém comunicou, pouco antes, ao serviço 911 de emergência. Os bombeiros usam em seu trabalho um pequeno aparelho sensor de gás (*sniffer*).

Apesar do caráter trivial da missão, o próprio comandante do 1º Batalhão, de onde procedem os homens, chefe Joseph Pfeifer, acompanha o serviço. É seu hábito fiscalizar, sem aviso prévio, missões de roti-

na de sua unidade. Além da presença de Pfeifer, há no local um cineasta francês, de nome Jules Naudet, que, com uma câmera profissional de vídeo, registra a cena.

Há várias semanas, Jules e seu irmão Gedeon filmam tudo que acontece no 1º Batalhão. O propósito do documentário que estão rodando é narrar o período de experiência de um bombeiro recém-saído da Academia. Mostrar como um garoto, em pouco tempo, se transforma num homem. E o escolhido foi Tony Benetatos. Só que, para tristeza do recruta, e desapontamento dos irmãos Naudet, nada vem acontecendo nos turnos de serviço de Benetatos.

O projeto está a ponto de naufragar por falta de ação. Pois exibir Benetatos fritando hambúrgueres para os companheiros, limpando privadas, lavando o chão do quartel e polindo as viaturas não se configura numa trama propriamente excitante.

Nesta terça-feira, dia de folga de Tony, Jules pegou sua câmera e resolveu seguir os passos do chefe Pfeifer. Por isso está ali junto ao bueiro da rua Church, registrando, com pouquíssimo entusiasmo, a missão rotineira.

Depois de pegar, no térreo da Torre Norte, um elevador expresso que a levou para o lobby intermediário do 78º andar, Patricia Massari, 25 anos, desembarca de um elevador local, parador, no 98º, onde fica a Marsh & McLennan, empresa na qual trabalha.

Na véspera, Patricia fizera um teste de gravidez, que dera positivo. Será seu primeiro filho. Agora, minutos antes de subir para o escritório, ela comprou, numa farmácia do shopping do subsolo do Trade Center, um novo kit de teste, para confirmar o resultado.

Embora no World Trade Center reine a mais absoluta calma, em alguns pontos isolados da região nordeste americana o clima é de gran-

de tensão e nervosismo. No ARTCC (Centro de Controle de Tráfego Aéreo) de Boston, por exemplo, localizado na cidade de Nashua, estado de New Hampshire, os operadores olham aflitos para suas telas esverdeadas e apertam os fones contra os ouvidos.

Aproximadamente meia hora antes, por volta das 8h13, o voo 11 da American Airlines não só deixara de responder às chamadas dos controladores, como mudara abruptamente de rumo e de altitude, sem pedir autorização para isso. Pior: logo depois, o AAL11 desligou o *transponder* (dispositivo que envia para as telas de radar os sinais de identificação, assinatura eletrônica dos voos comerciais). Às 8h34, alguém na cabine de comando, com forte sotaque estrangeiro, passou a enviar mensagens estranhas para os centros de controle e para as demais aeronaves.

“Temos alguns aviões.” “Fiquem quietos e estarão bem.” “Estamos retornando ao aeroporto.” As frases foram ditas como se o estrangeiro se dirigisse aos passageiros, e não ao mundo exterior.

Para tornar o clima ainda mais tenso, às 8h42 um segundo avião, o voo 175 da United Airlines, saiu de sua rota e nível de cruzeiro estabelecidos no plano de voo, emudeceu e desligou o *transponder*.

O Centro Nova York, em Ronkonkoma, Long Island, e a sala de operações do NEADS (Setor de Defesa Aérea do Nordeste), da Guarda Nacional, situado na cidade de Rome, estado de Nova York, acompanham, com o Centro Boston, o mistério que se desenrola no ar. Nenhuma das três unidades pode identificar, com precisão, em suas telas de radar, o AAL11 e o UAL175, pois seus aparelhos de última geração não foram concebidos para distinguir a procedência exata de sinais primários (*blips*) de aviões sem *transponders* ou com *transponders* desligados.

Esses *blips* se misturam aos sinais de diversos helicópteros, pequenos aviões particulares, aeronaves de treinamento, ultraleves, balões meteorológicos e tudo o mais que está no ar esta manhã, até mesmo

bandos de pássaros. Sem o sinal do *transponder*, um avião transforma-se em uma agulha num palheiro.

No 98º andar da Torre Norte do WTC, Patricia Massari sai de um dos banheiros da Marsh & McLennan. O novo teste confirma a gravidez. Ela corre para sua sala. Quer dar logo a notícia para o marido, Louis.

O AAL11 agora cruza a vertical da ponta norte da ilha de Manhattan. Voando baixo, em alta velocidade, e forte ângulo de descida, o 767 sacoleja muito, acompanhando o relevo urbano do terreno lá embaixo. O eixo da aeronave oscila, de modo irregular, horizontal e verticalmente, como se o Boeing estivesse atravessando severa turbulência. Isso mantém Mohamed Atta ocupado nos comandos, corrigindo, a todo momento, sua proa. A impressão que o egípcio tem é a de que as Torres Gêmeas, lá longe, tentam fugir da trajetória.

Como estudou exaustivamente os mapas da região, imaginando a hipótese de o ataque ocorrer num dia de pouca visibilidade, Atta, se olhar para baixo, poderá identificar o braço do Hudson saindo para a esquerda e formando o rio Harlem. Um pouco mais adiante, à direita, na posição correspondente ao “1” do ponteiro de um relógio, surge imponente a ponte pênsil George Washington. Lá na ponta sudoeste da ilha, alinhada com a divisória central do pára-brisa do Boeing, a Torre Norte, seu alvo, dobrou de tamanho. Difícil errar.

Setecentos quilômetros a sudoeste do American Airlines 11, o vôo 77, também da American, cruza o rio Kanawha, na Virgínia do Oeste, em sua rota do Aeroporto Dulles, na capital, Washington, para o Ae-

roporto Internacional de Los Angeles. O vôo transcorre normalmente. Os pilotos, Charles Burlingame e David Charlebois, não foram informados dos incidentes na área de Boston.

Cinco sauditas encontram-se espalhados na cabine de passageiros. Os três que estão na primeira classe se entreolham, conferem seus relógios a todo momento e não tiram os olhos da porta da cabine de comando. Aguardam que uma das comissárias a abra, para servir as bandejas de café-da-manhã aos pilotos, momento combinado para a ação.

— É verdade, Louis, acabei de fazer o novo teste — ao telefone, Patricia Massari fala com o marido. Ela está de pé, junto à janela de sua sala, na fachada norte do prédio. Olha para fora, na direção de Midtown. Sua voz oscila entre eufórica e preocupada. — Nós vamos ter um bebê.

No AAL11, o vôo baixo e a turbulência só agravam o pânico dos 76 passageiros e comissários agrupados, por ordem dos seqüestradores, na parte traseira da classe econômica. Uma das aeromoças, Amy Sweeney, de 35 anos, havia pedido a um dos passageiros um cartão de crédito emprestado. Passando a tarja magnética do cartão no *airphone* (telefone público de bordo, do qual há uma unidade em cada grupo de três poltronas), ela conseguiu se comunicar com Michael Woodward, no escritório de Serviços de Vôo da American Airlines, localizado no aeroporto Logan, em Boston, de onde o AAL11 decolara 47 minutos antes.

Woodward grava sua conversa com Amy.

— O avião está sobre a cidade — ela diz, com calma suficiente para poder articular bem as palavras.

— Dá pra você espiar pela janela? — pergunta Woodward.

— Dá — responde Amy. — Dá pra ver a água. Meu Deus!, estamos voando baixo, baixo demais. Vejo prédios, muitos prédios. O avião está baixo demais — a calma transforma-se em aflição.

Enquanto o AAL11 prossegue em sua rota em direção à Torre Norte, outra aeronave, um Boeing 757 da United Airlines, cumprindo o vôo UAL93, encontra-se uns 30 quilômetros à sua frente, na posição “10” (do relógio imaginário). Tendo decolado do aeroporto de Newark, em Nova Jersey, dois minutos antes, o vôo 93 inicia, sobre Staten Island, uma longa curva no sentido anti-horário, ao final da qual irá se alinhar com sua rota, rumo oeste, na direção de seu destino, São Francisco, a 4.150 quilômetros de distância.

Os quatro aviões, AAL11 (mergulhando sobre Manhattan), UAL175 (que acaba de ser seqüestrado), AAL77 (sobrevoadando a Virgínia do Oeste) e UAL93 (agora passando de Staten Island para o Brooklyn), estão abastecidos para poder cruzar o país de costa a costa. Transportam em seus tanques, no total, quase 200 mil litros de combustível.

Junto ao bueiro de gás da rua Church, o francês Jules Naudet fecha sua câmera sobre o chefe Pfeifer. Ouve então o sibilo estridente e ensurdecido de um avião a jato. Por reflexo condicionado, vira a câmera para o ponto de onde vem o ruído. Também por reflexo, ajusta o zoom do aparelho.

Com a mão esquerda no manche, e a direita empurrando para a frente os manetes de aceleração das duas turbinas, Mohamed Atta vê

a imagem com a qual sonhou nos últimos meses. A Torre Norte do World Trade Center se aproxima velozmente. Seus quatro companheiros estão debruçados sobre ele.

— *Allahu Akbar! Allahu Akbar!* (Alá é o maior) — gritam e repetem os cinco ao mesmo tempo.

— Meu Deus — na janela do 98º andar da torre, Patricia Massari grita, ao telefone, para o marido Louis, ao ver o enorme jato vindo em sua direção.

Mike Jacobs trabalha na empresa May Davis, no 87º andar da Torre Norte. Às 8h46min30s, ele pega, no lobby do térreo, um elevador expresso para o andar de transferência (78º). Há apenas um outro passageiro, uma moça. A porta se fecha e o elevador parte.

Mesmo tendo o avião desaparecido por trás de um prédio, Jules Naudet, com enorme sangue-frio, e não menor senso de oportunidade, mantém sua câmera girando para a esquerda, para captar a imagem do outro lado do edifício. E pode ver, através da objetiva, o Boeing chocar-se contra o World Trade Center. Em frações de segundo, o rombo na zona de impacto expelle uma gigantesca bola de fogo.

Após subir pouco mais de um andar, o elevador que Mike Jacobs e a moça pegaram no lobby dá um tranco, pára e, logo depois, despenca de volta para o térreo. A queda é pequena e nenhum dos dois se ma-

chuca. Jacobs pensa que o cabo de sustentação se partiu. Como a porta não abre, ele, mais do que depressa, aperta o botão de emergência.

Dois mil e quinhentos quilômetros a sudoeste dali, na prisão de segurança máxima Supermax, em Florence, no estado do Colorado, Ramzi Yousef encontra-se em sua cela de oito metros quadrados. O cômodo é dotado de cama, latrina, pia, cadeira e mesinha. Sobre esta, um exemplar do Corão. Em uma armação na parede, a televisão em preto-e-branco de 13 polegadas dentro de alguns minutos irá revelar ao esquálido Yousef que o complô iniciado por ele há quase dez anos finalmente teve sucesso.