

Robert Piché: «Se pudesse apagava aquele dia»

Leestekst bij:

Portugees Direct voor gevorderden
Cursusboek

Fernando Venãncio

Uitgeverij Coutinho
Postbus 333
1400 AH Bussum
info@coutinho.nl
www.coutinho.nl

ISBN 978 90 469 0017 8
NUR 630

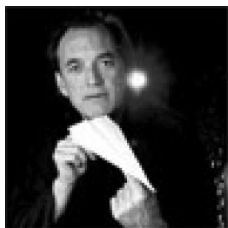
u i t g e v e r i j
c o u t i n h o



bussum 2007

Robert Piché: «Se pudesse apagava aquele dia»

JOEL NETO E PEDRO NEVES



A 23 de Agosto de 2001, este piloto canadiano salvou a vida a 304 pessoas, das quais 280 portuguesas. O avião que pilotava, um Airbus 330 da Air Transact, ficou sem combustível a dez mil metros de altitude, mas planou durante 18 minutos até aos Açores, aterrando em circunstâncias extraordinárias, sem um morto ou um ferido grave. Chamaram-lhe “o maior feito da aviação comercial moderna”.

Quando pôs os pés em terra na ilha Terceira, depois de pilotar durante 18 minutos um avião repleto e sem combustível, Robert Piché fumou os primeiros cigarros em muitos anos. Chamavam-se “Boa Viagem” e vinham num pacote azul. Hoje, depois de uma série de coincidências felizes, uma vida cheia e um feito que ficará para a história, o piloto canadiano olha para trás e agradece a Deus. A sua biografia, publicada em Novembro, dominou as tabelas do Quebeque durante dois meses. Esta entrevista foi feita numa tarde de sábado, olhando sobre Lisboa, logo após o primeiro voo entre o Canadá e Portugal feito pelo piloto desde que, em 2001, cometeu “o maior feito da aviação comercial moderna”, como lhe chamaram alguns.

Alguns controladores de tráfego aéreo costumam dizer que a única forma de alinhar tantos aviões para a aterragem é olhar para o ecrã como quem olha para um jogo de computador e nunca pensar nas pessoas que estão lá. Durante aqueles 18 minutos que durou a descida de emergência para a Terceira, tinha os passageiros na cabeça?

Completamente. Somos treinados para sermos responsáveis pelos passageiros. Pensamos nisso mesmo sem pensar nisso.

Mas disse uma vez, a propósito daquela noite, que a certa altura falou consigo próprio nestes termos: “Meu sacana, não vais morrer esta noite, com 48 anos!” Em nenhum momento pensou em si mais do que nos passageiros?

Essa frase ficou famosa, sim... Mas a questão é que eu nunca acreditei verdadeiramente que íamos cair naquela noite. Já tinha vivido muitas situações complicadas e não fazia sentido para mim morrer daquela maneira, ficando sem combustível no meio do oceano, a dez mil metros de altitude. Era demasiado estranho.

Tinha visto as pessoas na sala de embarque?

Não. Nunca as vejo. Já estou no avião quando elas embarcam.

E no desembarque: lembra-se dos rostos?

Encontrámos alguns antes de embarcarmos no barco que, mais tarde, nos levou a Ponta Delgada. Mas, nos momentos a seguir à aterragem, eu não estava a raciocinar bem. A primeira coisa em que pensei foi: "O meu chefe não vai gostar disto..." Havia uma grande confusão de sentimentos. Só disse ao pessoal de emergência: "Tomem conta dos passageiros e da tripulação, que eu e o co-piloto estamos bem."

Mas lembra-se dos nomes dos passageiros? Das suas profissões, do motivo da sua viagem...?

Não muito. Nós não vemos nomes. Respondemos por números.

Mas conheceu mais tarde um deles, em Cuba.

Foi muito engraçado. Eu estava a embarcar em Varadero e veio uma senhora com uma camisola azul, seguida de mais umas quinze pessoas com a mesma roupa (faziam parte de um grupo) dizer-me que tinha estado no voo 236 e que estava muito feliz por voltar a voar comigo. Felicitaram-me todos e tiraram fotografias, enquanto ela gritava: "É ele! É ele!" Os cubanos deviam pensar que estávamos todos malucos... E o curioso é que aquela era a mesma senhora que, na Terceira, me tinha pedido para autografar o colete salva-vidas da filha.

Hoje em dia, ainda recebe muitas mensagens?

Milhares. Todos os dias. De todo o mundo.

Incluindo dos passageiros do voo 236?

Deles, não. Alguns têm um processo em tribunal contra nós, e os advogados devem aconselhá-los a não nos contactarem.

Isso entristece-o?

Não muito. Naquela noite, fiz o meu trabalho. É para isso que sou pago.

Há um costume índio que diz que, quando alguém salva uma vida, essa vida pertence-lhe para sempre. Nunca ninguém se lhe dirigiu nesses termos?

Não. Mas alguns familiares dos passageiros escreveram-me a agradecer o facto de ter salvo os seus entes queridos e de eles poderem continuar a reunir-se todos. Um deles disse-me que, quando se salva a vida de alguém, fica-se mais forte e que, como eu tinha salvo 304 pessoas, eu devia ser o homem mais forte do mundo. O primeiro-ministro do Quebec disse-me exactamente isso, quando me condecorou.

Diz que estava bem quando aterrou, que não precisava de ajuda. Estava mesmo bem?

Estava. O problema não foi ter aterrado aquele avião no meio do Atlântico, sem combustível. A minha prova de fogo tinha sido 18 minutos antes, quando o segundo motor parou a dez mil metros de altitude. Aí é que eu tive de decidir: "Bom, agora ou aterras ou te despenhas com estas pessoas". Aí é que a linha entre a vida e a morte foi muito fina. Aí é que a morte olhou para mim e disse: "Estou aqui para te vir buscar" e eu lhe respondi: "Ainda não será esta noite, grande sacana!" Quando transpomos esse muro tornamo-nos como super-homens. Eu tinha sido posto numa determinada situação contra a minha vontade, mas quando chegámos a terra já eu tinha pulado aquele muro 18 minutos antes.

E o seu co-piloto, Dirk de Jager: como se sentia depois de, aos 28 anos, ter vivido aquela experiência?

O co-piloto tinha estado sentado ao meu lado, soube tudo o que se passava e teve de pôr a sua vida nas minhas mãos. Deve ter-se perguntado muitas vezes: “Será que este gajo vai fazer o trabalho dele ou iremos morrer todos?” Portanto, acho que ele se sentia tal como eu: confuso, mas com a sensação do dever cumprido. Para mim, foi muito importante tê-lo ali: eu não podia decepcioná-lo, tal como às outras pessoas.

Era o rosto de todas as 304 pessoas a bordo.

Sim. E ajudou-me a estar à altura.

Quando aterrou, tomou logo consciência da heroicidade do seu feito?

Não. Aliás, não me vejo como um herói. Quando olho para trás, um ano e meio depois, só posso pensar que fui poupado naquela noite. De alguma maneira, eu tinha sido escolhido. Escolhido para estar ali naquela noite e salvar aquelas pessoas. Alguém lá em cima me deu os instrumentos para aterrar aquele avião. É preciso ver a quantidade de acasos positivos que se juntaram: o tempo estava excelente (tinha estado lixado na noite anterior e estaria lixado na noite a seguir), a base da Halifax tinha-nos pedido que nos desviássemos da rota 60 milhas para sul (sem isso nunca estaríamos em posição de chegar à Terceira)...

Sim, e o aeroporto era enorme e o avião era muito bem construído e os ventos eram favoráveis e a tripulação era profissional... Mas a verdade é que estava lá Robert Piché.

Fui escolhido.

Conhece pessoalmente algum outro piloto que tivesse conseguido o que você conseguiu?

Não sei. Às vezes pomo-nos a fazer esse exercício, por brincadeira, e ainda não chegámos a nenhum nome. Mas isso não significa que eu seja melhor piloto do que o próximo. Vi-me numa situação contra a minha vontade e fiz o que tinha a fazer. Se olhar para o meu passado, vê que me aconteceram todas as coisas que, naquela noite, me haviam de ajudar a aterrar o avião. Às vezes não basta ser-se um bom piloto: é preciso ter experiência de vida.

Há uma série de mitos sobre o que se passou no ‘cockpit’ após a aterragem: que você deu um ‘high five’ ao seu co-piloto, que ambos desmaiaram... E um passageiro que já entrevistámos disse-nos que não rezou a Deus, mas sim ‘ao piloto’. Como se vê nesta posição de ‘semideus’?

Eles rezavam a mim? E a quem rezava eu? Quer dizer: o passageiro põe a vida nas mãos da hospedeira, a hospedeira nas do director do voo, o director do voo nas do co-piloto, o co-piloto nas do piloto... E o piloto, põe a sua vida nas mãos de quem?

Em que mãos pôs você a sua vida?

Na verdade, eu tinha tantas coisas para fazer naqueles minutos que me era difícil pensar. Para mais, tinha de acalmar o co-piloto. O Dirk é um rapaz de ouro, inteligente, que fala quatro línguas e será um excelente capitão um dia, mas eu tinha de o acalmar enquanto fazia as manobras.

O que lhe dizia?

Dizia-lhe: “Está tudo sob controlo.” Mais nada. Disse-lho dez ou quinze vezes. E ele sentia confiança na minha voz. É isso a liderança. Foi preciso ser ‘o’ comandante. Aliás, foi a primeira vez que fui verdadeiramente um comandante.

Foram 18 minutos de terror. Teria aguentado mais?

Sem dúvida. Mesmo mais cinco minutos. O tempo que fosse preciso. Tinha os sentidos todos apuradíssimos.

Disse uma vez que, naquele momento, você era o avião e o avião era você – os dois eram um só. O aparelho também teria aguentado mais?

Só tínhamos uma oportunidade. Tinha de ser perfeito. E foi perfeito. E só o foi porque alguém lá em cima, tenha que nome tiver, permitiu que fosse perfeito.

Que nome lhe dá você?

Eu chamo-lhe ‘Deus’. Sou católico romano e vou à igreja todos os domingos. Isso é muito importante para mim. Deus é uma pessoa que está sempre lá para me ouvir.

Foi um milagre, portanto. Até porque, em terra, ninguém esperava que conseguisse aterrar...

Penso que sim, foi um milagre. E é normal que não fizesse sentido para quem estava em terra. Há um avião a dez mil metros de altitude, sem motores, pesando quase 200 mil toneladas, e aquele tipo quer aterrá-lo em voo planado? Nem pensar!

Tinha apenas cinco instrumentos de navegação operacionais. Quantos instrumentos, normalmente, são precisos para pilotar um A-330?

Não sei, nunca os contei. Centenas. Mais do que centenas, se calhar. Mas nem eram precisos aqueles cinco: eu estava a ver a pista, com as luzes acesas.

Foi difícil dar aos passageiros a ordem para assumirem a posição de acidente, de cabeça entre os joelhos, sabendo que ia gerar pânico a bordo?

Não foi difícil, porque é obrigatório dá-la. Mas não houve pânico. Houve medo, confusão, mas as pessoas comportaram-se exemplarmente. Elas também fizeram bem o seu trabalho. Imagine-se o que seria uma pessoa enlouquecer e entrar pelo ‘cockpit’ dentro... Aí é que nos despenhávamos.

Se houvesse amargem, quantos sobreviveriam?

Não sei. Era uma questão de sorte. Podiam sobreviver dez ou quinze pessoas, mas também podia não sobreviver ninguém. É muito difícil sobreviver a uma amargem.

Muitas pessoas passaram aqueles minutos obcecadas com a ideia de serem comidas por tubarões. Alguma vez pensou nisso?

Não. Eu sabia que não íamos cair.

E esperava que ninguém se magoasse sequer? Estava convicto de que podia salvar toda a gente ou, pelo contrário, apenas queria salvar tanta gente quanto possível?

Tinha a certeza que não haveria feridos. E o resto da tripulação também a tinha.

Mas houve quem se enervasse. E quem exultasse quando o trem de aterragem respondeu.

Talvez. Mas, no essencial, estávamos todos confiantes. E, aí, acho que foi uma questão de liderança. Falei-lhes com a mesma tranquilidade com que estou a falar agora. E isso foi decisivo: a tripulação sentiu-se confiante. Nós também tínhamos medo de morrer. Mas tínhamos de acreditar uns nos outros.

Já tinha testado aquela situação num simulador?

Não. Aquela situação não existia.

Mas agora já se faz esse ensaio.

Experimentaram, mas desistiram. Aquilo acontece uma vez na vida. Não estávamos a perder combustível ao ritmo de uma tonelada por hora. Perdemos tudo de uma vez, a 16 toneladas por hora. A dez mil metros e no meio do oceano. Não faz sentido. Agora, o que se pode aprender é a partir da investigação. Com o que fizemos bem e não com o que tenhamos feito mal.

E você fez, ou não, alguma coisa errada?

Na minha opinião, não.

Não é estranho que nem o Governo português nem o governo canadiano o tenham agraciado?

Não procuro honras. Eu fui poupado naquela noite. E ninguém me vai tirar aquele momento. Vai ficar comigo para sempre.

Mesmo assim. Acha que o silêncio tem a ver com o facto de o inquérito ainda não estar concluído?

Talvez. Mas isso é problema deles, não meu.

Há uma série de especulações sobre o que devia ter sido feito e o que não devia ter sido feito durante a fuga de combustível. Devia mesmo ter aberto as condutas de trasfega de combustível?

Não posso falar nisso. Está sob inquérito. Só posso pedir que alguém se sente num avião a dez mil metros de altitude, durante uma fuga maciça de combustível, e depois me venha falar no que fazer.

Antigamente os aviões levavam a bordo um engenheiro. Hoje é tudo feito electronicamente. Se naquela noite houvesse um engenheiro a bordo, teria sido possível conter a fuga de combustível?

Se houvesse mais doze pessoas, havia mais doze opiniões para cruzar. Mas estávamos lá só dois, e nós é que tivemos de decidir. E, aliás, nunca teria havido grande diferença. Ficámos sem combustível. Ponto.

O inquérito já devia ser público. Que se passa?

Não sei. Devia ter sido divulgado no Verão, depois no Outono, no Natal, em Janeiro...

Está ansioso?

Não. Eu fiz o que tinha a fazer para salvar os passageiros. O resto é com eles.

Mas há um processo judicial contra a Air Trasact, a Roll Royce e os próprios pilotos. Se houver uma indemnização, quem devia pagá-la?

Não faço ideia. A companhia de seguros é que tem de tratar disso.

Se fosse passageiro, teria processado alguém?

Penso que não. Sabe porquê? No Natal passado levei a minha mulher, que é francesa, ao aeroporto para ir passar a quadra com a família. No regresso a casa, vinha a pensar nisso: "E se recebo um telefonema a dizer que o piloto da Air France teve de aterrar de emergência nos Açores, sem combustível, salvando a minha mulher e o meu filho?" Sabe a minha conclusão? Que ficaria agradecido àquele piloto para sempre.

Mas as pessoas passaram 18 minutos de terror...

Nós também. Também somos humanos.

Mas têm treino especial. Estão preparados.

Não há nada que nos prepare para a morte. Cada um responde de uma maneira perante a morte. É a natureza humana.

Quanto tempo após aterrar telefonou à família?

Cinco, seis horas.

O que disse à sua mulher?

Bem, telefonei-lhe às sete da manhã e, como tinha saído na noite anterior, ela percebeu logo que se passava algo de errado. Mas eu disse-lhe apenas: "Querida, tivemos um pequeno problema, mas está tudo bem." Ela, que já foi hospedeira, disse: "OK, querido." Três minutos depois voltei a telefonar, para dizer-lhe para ter paciência com os jornalistas, e ela atendeu-me em pranto. Tinha acabado de ver a história na TV e percebido que eu quase morrera.

Ficou orgulhosa de si?

Claro. É normal. Mas sobretudo contente por eu continuar vivo.

Hoje, onde se lê o nome Piché, lê-se sempre sobre o seu passado alcoólico, o dia em que foi preso por tráfico de droga... São como bandeiras. Qual é o objectivo: vender melhor a biografia?

Não fui eu que falou nisso. Foram os jornalistas. E eu tive de passar a viver com isso. Não podia esconder-me.

Mas olha-se para si e você não é um 'cowboy': tem um ar 'cool', está barbeado, bem vestido...

É você que me está a chamar 'cowboy'. Eu não me chamei 'cowboy'... Eu sou um comandante. O que esperava? Um tipo bêbedo, barba grande, roupas rotas... (risos)?

Mas não tem sido um tanto decepcionante para as pessoas, esse bom aspecto...?

Acho que não. Quer dizer: eu sou assim. Tive momentos bons e maus na vida, e o grande segredo foi ser capaz de levantar-me sempre que caía. Nunca vivi a pensar que, um dia, seria um herói.

Foi obrigado, recentemente, a fazer uma cura alcoólica. O que o levou ao álcool?

Foi uma fase difícil na minha vida. Não conseguia ligar o facto de ter feito o meu trabalho e, de repente, ter-me transformado num herói nacional. Não fazia sentido.

Sentiu que tinha atingido o limite e não havia mais nada a conquistar na vida?

Não. A questão foi que, entre morrer e ser um herói nacional, passaram-se só 18 minutos. Caramba, eu era um tipo que tinha estado preso no passado e, de repente, conseguira um feito extraordinário... E eu não tenho um interruptor que liga e desliga as emoções.

Preferia que aquela aterragem milagrosa nunca tivesse acontecido? Trocava tudo isto — os holofotes, as homenagens, um aeroporto com o seu nome — pela simples oportunidade de continuar a viver como vivia antes?

Sim. Preferia que aquela noite nunca tivesse acontecido. Preferia ter continuado a ser o velho Robert Piché.

Como vai agora a sua relação com o álcool?

Não bebo há um ano. Ainda tenho um sonho e preciso de estar sóbrio para ele.

Tem um nome para esse sonho?

Tenho, mas não quero dizer. Tenho sido tão abnegado ao contar a minha história que me julgo no direito de guardar pelo menos uma coisa para mim próprio.

Tem a ver com a aviação?

Não. A aviação é parte da minha vida, é um modo de vida, uma maneira de ser livre. Não é um sonho.

Ainda se sente um solitário, um 'lonesome cowboy', passo mais uma vez a expressão?

Acho que sim. Não estou sozinho, pois tenho família, mas continuo a ser solitário.