TERROR A BORDO

17 HISTÓRIAS TURBULENTAS

TERROR A BORDO

EDITADO POR

STEPHEN KING

E BEV VINCENT

TRADUÇÃO

Regiane Winarski

Introdução e notas © 2018 by Stephen King
"A carga", de E. Michael Lewis, foi publicado pela primeira vez em *Shades of Darkness*, Barbara e Christopher Roden (eds.), Ash-Tree Press © 2008. Reimpresso sob permissão do autor.
"O horror das alturas", de Arthur Conan Doyle, foi publicado pela primeira vez em *The Strand Magazine* © 1913.
"Pesadelo a vinte mil pés", de Richard Matheson, foi publicado pela primeira vez em *Alone by Night*, Michael e Don Congdon (eds.) Ballantine Books © 1961. Reimpresso sob permissão do espólio do autor e de Don Congdon Associates, Inc.
"A máquina voadora", de Ambrose Bierce, foi publicado pela primeira vez em *Fantastic Fables*, Putnam © 1899.
"Lúcifer!", de E.C. Tubb, foi publicado pela primeira vez em *Vision of Tomorrow #3* © 1969. Reimpresso sob permissão do espólio do autor e da Cosmos Literary Agency.
"A quinta categoria", de Thomas Carlisle Bissell, foi publicado pela primeira vez em *The Normal School* © 2014. Reimpresso sob permissão do autor.
"Dois minutos e quarenta e cinco segundos", de Dan Simmons, foi publicado pela primeira vez em *Omni Magazine* © 1988. Reimpresso sob permissão do autor.
"Diablitos", de Cody Goodfellow, foi publicado pela primeira vez em *A Breath from the Sky:* Unusual Stories of Possession, Scott R. Jones (ed.), Martian Migraine Press © 2017. Reimpresso sob permissão do autor.
"Ataque aéreo", de John Varley, foi publicado pela primeira vez em *Asimov's Science Fiction* © 1977. Reimpresso sob permissão do autor.
"Vocês estão liberados" © 2018 by Joe Hill
"Pássaros de guerra", de David J. Schow, foi publicado pela primeira vez em *A Dark and Deadly Valley*, Mike Heffernan (ed.), Silverthought Press © 2007. Reimpresso sob permissão do autor.
"A máquina voadora", de Ray Bradbury, foi publicado pela primeira vez em *The Golden Apples of the Sun*, Doubleday & Company © 1953. Reimpresso sob permissão do espólio do autor e de Don Congdon Associates, Inc.
"Zumbis a bordo", de Bev Vincent, foi publicado pela primeira vez em *Dead Set*, 23 House Publishing © 2010. Reimpresso sob permissão do autor.
"Eles não vão envelhecer" © Roald Dahl Story Company Limited, 1946. Publicado pela primeira vez em *Over to You:* Ten Stories of Flyers and Flying, Reynal & Hitchcock. ROALD DAHL é uma marca registrada da The Roald Dahl Story Company Ltd.
"Assassinato nas alturas", de Peter Tremayne, foi publicado pela primeira vez em *The Mammoth Book of Locked Room Mysteries and Impossible Crimes*, Mike Ashley (ed.), Robinson © 2000. Reimpresso sob permissão do autor.
"O especialista em turbulência" © 2018 by Stephen King
"Caindo", de James L. Dickey, foi publicado pela primeira vez na *New Yorker* © 1967. Reimpresso sob permissão do espólio do autor e de Raines & Raines.
Posfácio © 2018 by Bev Vincent

Grafia atualizada segundo o Acordo Ortográfico da Língua Portuguesa de 1990, que entrou em vigor no Brasil em 2009.

Título original
Flight or Fright

Capa
David Litman

Preparação
Carolina Vaz

Revisão
Thaís Totino Richter
Renata Lopes Del Nero

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
(Câmara Brasileira do Livro, SP, Brasil)

Terror a bordo : editado por Stephen King e Bev Vincent ; tradução Regiane Winarski. — 1ª ed. — Rio de Janeiro : Suma, 2019.

Título original: Flight or Fright.
ISBN 978-85-5651-082-2

1. Contos de terror – Literatura norte-americana 2. Contos norte-americanos. I. King, Stephen. II. Vincent, Bev.

19-31044 CDD-813

Índice para catálogo sistemático:
1. Contos : Literatura norte-americana 813

Cibele Maria Dias – Bibliotecária – CRB-8/9427

[2020]
Todos os direitos desta edição reservados à
EDITORA SCHWARCZ S.A.
Praça Floriano, 19, sala 3001 — Cinelândia
20031-050 — Rio de Janeiro — RJ
Telefone: (21) 3993-7510

www.companhiadasletras.com.br
www.blogdacompanhia.com.br
facebook.com/editorasuma
instagram.com/editorasuma
twitter.com/Suma_BR

Esta antologia é dedicada a todos os pilotos, reais e fictícios, que pousaram seus aviões depois de um voo difícil e levaram os passageiros para casa em segurança. A lista inclui:

Wilbur Wright
Chesley Sullenberger
Vernon Demerest
Robert Pearson
Eric Gennotte
Tim Lancaster
Min-Huan Ho
Eric Moody
Peter Burkill
Bryce McCormick
Robert Schornstheimer
Richard Champion de Crespigny
Robert Piché
Brian Engle
Ted Striker

SUMÁRIO

Introdução 9

A carga 15
O horror das alturas 33
Pesadelo a vinte mil pés 49
A máquina voadora 67
Lúcifer! 69
A quinta categoria 81
Dois minutos e quarenta e cinco segundos 109
Diablitos 117
Ataque aéreo 131
Vocês estão liberados 147
Pássaros de guerra 175
A máquina voadora 195
Zumbis a bordo 201
Eles não vão envelhecer 209
Assassinato nas alturas 227
O especialista em turbulência 247
Caindo 263

Posfácio: uma mensagem importante da cabine de comando 271
Sobre os autores 275

INTRODUÇÃO

Stephen King

Existe alguém neste mundo moderno guiado pela tecnologia que gosta de viajar de avião? Por mais incrível que possa parecer, tenho certeza de que sim. Os pilotos gostam, a maioria das crianças gosta (mas não os bebês; mudanças na pressão os fazem chorar à beça), vários entusiastas aeronáuticos gostam, mas é basicamente isso. Para o restante de nós, uma viagem de avião tem o mesmo charme e empolgação de um exame colorretal. Os aeroportos modernos costumam ser zoológicos superlotados onde paciência e cortesia são postas à prova. Voos atrasam ou são cancelados, malas são jogadas de um lado para o outro como sacos de lixo e, em muitas ocasiões, não chegam ao seu destino com os passageiros que precisam desesperadamente de camisas limpas ou mesmo de uma única peça de roupa íntima lavada.

Se seu voo é de manhã cedo, boa sorte. Isso significa ter que cair da cama às quatro da manhã para poder passar por processos de check-in e embarque tão complicados e tensos quanto escapar de um pequeno país sul-americano corrupto em 1954. Tem documento com foto? Colocou o xampu e o condicionador em pequenos frascos transparentes? Está preparado para tirar os sapatos e passar seus vários equipamentos eletrônicos pelo aparelho de raios X? Tem certeza de que ninguém mexeu na sua mala ou teve acesso a ela? Está preparado para entrar em um scanner de corpo inteiro e, quem sabe, ser apalpado nas partes íntimas, só por garantia? Sim? Ótimo. Mas talvez você ainda descubra que foi vítima de overbooking, ou que seu voo está atrasado por problemas mecânicos ou meteorológicos, ou tenha sido cancelado por uma pane. E que Deus o proteja se você quiser adiantar seu voo; talvez tenha mais sorte comprando uma raspadinha.

Mas você ultrapassa todos esses obstáculos e entra no que um dos colaboradores desta antologia chama de "casco ululante da morte". Não é meio exagerado, você pode perguntar, e sem fundamento? É verdade. Aviões comerciais raramente pegam fogo (se bem que nós todos vimos imagens perturbadoras gravadas com celular de turbinas cuspindo fogo a trinta mil pés de altura) e viajar de avião raramente resulta em morte (as estatísticas dizem que você tem mais chance de morrer atravessando a rua, principalmente se for um idiota que está olhando o celular no momento). Mas você *está* entrando no que é basicamente um tubo cheio de oxigênio altamente inflamável e se sentando sobre toneladas de combustível mais inflamável ainda.

Quando o tubo de metal e plástico está vedado (como um… bem, como um *caixão*) e saindo da pista de decolagem, deixando uma sombra cada vez menor para trás, só há uma certeza, uma coisa tão positiva que ultrapassa as estatísticas: você *vai* descer. A gravidade exige. As questões são onde e por quê e em quantos pedaços, sendo um o ideal. Se o reencontro com a terra firme for em um quilômetro e meio de concreto (com sorte no seu local de destino, mas qualquer quilômetro e meio de superfície pavimentada serve), tudo está bem. Se não for, suas chances de sobrevivência despencam rapidamente. Isso também é um fato estatístico, um que mesmo os viajantes mais experientes precisam contemplar quando se veem em meio a uma turbulência.

Você não tem controle nenhum nesses momentos. Não pode fazer nada de construtivo além de verificar o cinto de segurança enquanto os pratos e as garrafas sacodem no carinho e os compartimentos superiores se abrem e os bebês choram e seu desodorante falha e o comissário fala pelos alto-falantes: "O capitão pede que todos permaneçam sentados". Enquanto seu tubo lotado sacode para um lado e para o outro e treme e estala, você tem tempo de refletir sobre a fragilidade do seu corpo e aquele único fato irrefutável: você *vai* descer.

Depois de prepará-lo com assuntos para reflexão na sua próxima viagem pelo céu, gostaria de fazer a pergunta apropriada: existe alguma atividade humana, qualquer uma, mais adequada para uma antologia de contos de terror e suspense do que a que você tem em mãos? Acho que não, senhoras e senhores. Aqui tem de tudo: claustrofobia, acrofobia, impotência. Nossas

vidas sempre estão por um fio, mas isso nunca fica tão claro quanto na hora em que estamos pousando no aeroporto de LaGuardia com nuvens densas e chuva forte ao redor.

Pessoalmente, sou um passageiro bem melhor agora do que antigamente. Graças à minha carreira como escritor, viajei muito de avião nos últimos quarenta anos e até 1985, mais ou menos, sentia muito medo. Eu entendia a teoria do voo e todas as estatísticas de segurança, mas nada disso ajudou. Parte do meu problema vinha de um desejo (que ainda tenho) de estar no controle de todas as situações. Eu me sinto seguro quando estou ao volante porque confio em mim mesmo. Quando quem está atrás do volante é você… nem tanto (sinto muito por isso). Quando entramos em um avião e nos sentamos, estamos entregando o controle a pessoas que não conhecemos; pessoas que talvez nunca nem vejamos.

O pior para mim é o fato de que apurei minha imaginação até o limite ao longo dos anos. Isso é ótimo quando estou sentado à minha escrivaninha, elaborando histórias em que coisas horríveis podem acontecer com pessoas muito legais, mas não tão bom quando sou refém em um avião que entra na pista de decolagem, para e então dispara a uma velocidade que em um carro seria considerada mais do que suicida.

A imaginação é uma faca de dois gumes e, nos primórdios, quando comecei a viajar muito de avião a trabalho, era fácil demais me cortar com ela. Fácil demais pensar em todas as partes móveis do motor do lado de fora da janela, tantas partes que parecia quase inevitável que uma delas falhasse. Era fácil imaginar (impossível *não imaginar*, na verdade) o que cada mudança no som das turbinas podia significar e por que o avião de repente inclinava em uma nova direção, com a superfície da minha Pepsi inclinando junto (de forma alarmante!) no copinho de plástico.

Se o piloto aparecia para trocar umas palavras com os passageiros, eu questionava a competência do copiloto (ele não podia ser *tão* competente, senão não seria a segunda opção). Talvez o avião estivesse no piloto automático, mas e se o piloto automático desligasse enquanto o piloto estava discutindo o resultado dos Yankees com alguém e o avião mergulhasse de repente? E se as portas do compartimento de bagagens se abrissem? E se o trem de pouso quebrasse? E se uma janela defeituosa que foi aprovada por um funcionário do controle de qualidade que estava pensando na pessoa

querida esperando em casa na hora da inspeção explodisse? Aliás, e se um meteoro nos atingisse e a cabine se despressurizasse?

Depois, em meados dos anos 1980, a maioria desses medos passou, graças a uma experiência de quase morte durante a decolagem no aeroporto Farmingdale, em Nova York, a caminho de Bangor, no Maine. Tenho certeza de que tem muita gente por aí (algumas pessoas talvez lendo este livro agora) que passou por alguns sustos, coisas desde trens de pouso quebrados a aviões que escorregaram em pistas congeladas, mas isso foi tão próximo da morte quanto possível para alguém sobreviver e contar a história depois.

Era fim de tarde. O céu estava limpo e claro. Eu tinha fretado um Lear 35, que na decolagem era como estar com um foguete amarrado na bunda. Eu já tinha andado naquele Lear muitas vezes. Conhecia e confiava nos pilotos, e por que não? O do assento da esquerda tinha começado a pilotar jatos na Coreia, sobreviveu a várias missões de combate lá e voava desde então. Ele tinha dezenas de milhares de horas de voo. Peguei meu livro e minhas palavras cruzadas, esperando um voo tranquilo e um reencontro agradável com a minha esposa, meus filhos e meu cachorro.

Nós estávamos a sete mil pés de altura, e eu estava pensando se conseguiria convencer minha família a ir ao cinema naquela noite, quando o Lear pareceu bater em um muro. Naquele instante, tive certeza de que tínhamos sofrido uma colisão e que nós três, os dois pilotos e eu, morreríamos. A pequena cozinha se abriu e vomitou seu conteúdo. As almofadas dos bancos vazios foram parar no teto. O aviãozinho se inclinou… se inclinou mais um pouco… e virou completamente. Senti essa parte, mas não vi. Eu tinha fechado os olhos. Minha vida não passou na minha frente. Eu não pensei: *Eu tenho tanta coisa pra fazer ainda.* Não houve sensação de aceitação (nem de não aceitação). Só houve a certeza de que a minha hora tinha chegado.

Mas o avião se estabilizou. Do cockpit, o copiloto estava gritando:

— Steve! Steve! Tudo bem aí atrás?

Eu disse que sim. Olhei para a sujeira no chão, que incluía sanduíches, uma salada e uma fatia de cheesecake com cobertura de morango. Olhei para as máscaras de oxigênio amarelas penduradas. Perguntei (com uma voz admiravelmente calma) o que tinha acontecido. Os dois não sabiam naquela hora, embora desconfiassem e depois tivessem confirmado que

quase batemos em um 747 da Delta: fomos pegos pelo escapamento e jogados como um avião de papel em uma ventania.

Nos vinte e cinco anos seguintes, encarei as viagens de avião de forma bem mais saudável depois dessa experiência em primeira mão de quanto trauma uma aeronave moderna é capaz de suportar e de como bons pilotos (que são a maioria) conseguem se manter calmos e eficientes quando as coisas ficam complicadas. Um deles me disse: "Nós treinamos sem parar. Quando as seis horas de tédio absoluto viram os doze segundos de perigo mortal, sabemos exatamente o que fazer".

Nas histórias a seguir, você vai encontrar de tudo, desde um gremlin empoleirado na asa de um 727 a monstros transparentes que vivem acima das nuvens. Vai encontrar viagens no tempo e aviões fantasma. Mais do que tudo, você vai vivenciar esses doze segundos de perigo mortal, quando as piores coisas que podem dar errado no ar *dão* errado. Você vai encontrar claustrofobia, covardia, pavor e momentos de coragem. Se estiver planejando uma viagem pela Delta, American, Southwest ou qualquer outra companhia aérea, seria bom colocar na bolsa um livro do John Grisham ou da Nora Roberts no lugar deste. Mesmo que você esteja no chão, talvez seja bom apertar bem o cinto.

Porque esta viagem vai ser turbulenta.

Stephen King
2 de novembro de 2017

A CARGA

E. Michael Lewis

Eric Lewis, que pilotará nosso voo inaugural, estudou escrita criativa na University of Puget Sound e mora no Noroeste Pacífico. O mestre de carga dele os levará a bordo de um Lockheed C-141A StarLifter (como o que está em exposição no McChord Air Museum, que dizem ser assombrado) prestes a decolar do Panamá com a missão de transportar uma carga aos Estados Unidos. O StarLifter é um avião de carga capaz de transportar até trinta toneladas por distâncias curtas. Pode transportar cem paraquedistas, cento e cinquenta tropas de combate, caminhões e jipes, e até mísseis balísticos intercontinentais Minuteman. Ou cargas menores. Caixões, por exemplo. Algumas histórias são de gelar o sangue; esta vai fazer um arrepio subir pela sua espinha, centímetro a centímetro, e ficar na sua mente por muito, muito tempo.

Bem-vindos a bordo.

Novembro de 1978

Sonhei com carga. Milhares de caixas lotavam o compartimento do avião, todas feitas de pinho sem acabamento, do tipo que faz farpas entrarem pelas luvas. Estavam carimbadas com números desconhecidos e acrônimos bizarros que brilhavam impetuosamente na luz vermelha fraca. Deviam ser pneus de jipe, mas algumas eram grandes como casas, outras tão pequenas quanto uma vela de ignição, todas presas em paletas com amarras que mais pareciam tiras de camisas de força. Tentei olhar todas, mas eram muitas.

Ouvi um ruído baixo, e as caixas deslizaram e a carga caiu em cima de mim. Não consegui alcançar o interfone para avisar o piloto. A carga me esmagou com mil dedinhos afiados conforme o avião voava, matando-me lentamente enquanto caíamos, quando batemos, o interfone tocando como um grito. Mas havia outro som também, vindo de dentro da caixa ao lado da minha orelha. Alguma coisa lutando lá dentro, algo encharcado e profano, uma coisa que eu não queria ver, uma coisa que queria *sair*.

De repente, o som mudou para o de uma prancheta batendo contra a moldura de metal do beliche do meu alojamento. Meus olhos se abriram. O aviador (recém-chegado no país, pelo suor que cobria a gola) ficou parado ao meu lado segurando sua prancheta, tentando decidir se eu era do tipo que arrancaria a cabeça dele só por estar fazendo seu trabalho.

— Sargento técnico Davis — disse ele —, precisam de você na linha de voo agora mesmo.

Eu me sentei e me espreguicei. O homem me entregou a prancheta com uma lista: um HU-53 desmontado com tripulação, mecânicos e equipe médica a caminho de… algum lugar novo.

— Aeroporto Timehri?

— Fica perto de Georgetown, Guiana.

Quando olhei para ele sem entender, o aviador prosseguiu:

— É uma antiga colônia britânica. Timehri era a Base Aérea Atkinson.

— Qual é a missão?

— É algum tipo de evacuação médica em massa de expatriados de um lugar chamado Jonestown.

Americanos em maus lençóis. Eu tinha passado boa parte da minha carreira na Força Aérea ajudando americanos em maus lençóis. Dito isso, aquela missão com certeza era bem mais satisfatória do que transportar pneus de jipe. Eu agradeci e corri para vestir um uniforme de voo limpo.

Tinha esperança de passar outro dia de Ação de Graças panamenho na Base Aérea Howard: calor de trinta graus, peru recheado no refeitório, futebol americano no rádio das Forças Armadas e tempo suficiente fora da rotação para encher a cara. A volta das Filipinas tinha sido tranquila e os passageiros e a carga estavam em segurança. Agora, isso.

Interrupção era uma coisa com a qual você se acostumava como mestre de carga. O C-141 StarLifter era o maior avião de transporte de carga e tropas