

● ACIDENTE

Maldita hora para aterrar

RÚBEN SANTOS
rsantos@dnoticias.pt

Há 40 anos, pelas 22 horas, a emissão da RTP foi interrompida para dar conta da primeira e única tragédia da TAP envolvendo passageiros. Era na Madeira que, entre a chuva torrencial, vento e nevoeiro, o voo TP425 tinha acabado de se despenhar no fim da pista do Aeroporto de Santa Catarina, no sentido Machico-Funchal. O balanço foi horrendo: dos 164 tripulantes, 131 'descolaram' cedo de mais para o céu, ficando em terra 33 sobreviventes.

O voo proveniente de Bruxelas e com escala em Lisboa "correu normalmente", explicou Emanuel Torres, um dos sobreviventes, que acabou por perder a mãe nesta tragédia. O madeirense, agora

Quatro décadas depois, a Madeira ainda se recorda do primeiro acidente de aviação da sua história, que tirou a vida a 131 pessoas

com 57 anos, viajava na parte de trás da aeronave, onde seguiam a maioria dos que ficaram cá para contar a história.

De resto, o avião partiu-se em dois, com a cauda da aeronave a ficar em cima da antiga ponte ali existente, facto que fez Emanuel Torres ser projectado para o mar na sua própria cadeira e apertado pelo cinto.

Depois de acordar na água, Emanuel Torres teve ainda forças para salvar uma criança de dois anos, ao retirar-lhe do mar e ao fazer respiração boca a boca.

Este herói improvável recebeu das mãos de Mário Soares o prémio Valle-Flor, em Maio de 1978, pelo seu acto de bravura, mas quatro décadas depois daquela noite fatídica, Emanuel Torres não esquece como tudo aconteceu.

"Quando vi o avião a pousar com o trem de aterragem depois de passar os bombeiros disse à minha mãe que íamos todos com São Pedro. Foi difícil esquecer a morte dela, mas hoje em dia tenho mais medo de andar de carro em Lisboa do que em viajar de avião", contou o sobrevivente, que na altura tinha 17 anos.

"Um anjo" que o protegeu

A verdade é que a aeronave aterrou 326 metros à frente do ponto de toque normal e aquela era já a terceira tentativa de aterragem, que caso não resultasse o TP425 iria divergir para Las Palmas, nas Ilhas Canárias, segundo as últimas comunicações com a torre de controlo. Infelizmente aterrou na Madeira.

Na altura, a pista tinha 1.600 metros, facto que ao ter tocado com o trem de aterragem mais à frente da marca habitual, e com a pista coberta de água, fez com que a aeronave deslizesse e não tivesse tempo de travar, ocorrendo aquilo a que se designa tecnicamente como 'Aqua Planning'.

O apelidado 'Rei dos Acidentes', depois de já ter sofrido sinistros com mota, carro, tractor e avião, lembra-se perfeitamente do cheiro a corpos queimados e dos bombeiros, polícia e escuteiros que foram prontamente chamados ao local, numa onda de entre-ajuda que fez vários madei-

renses transportar feridos e vítimas mortais nos seus carros particulares até ao hospital, no Funchal.

"Já estava tanta gente", contou Emanuel Torres no momento em que nadou até à costa, num acidente que ocorreu durante a noite e que dificultou a tarefa às equipas de salvamento. Tudo ficou ainda mais difícil devido ao facto do próprio aeroporto não possuir na época uma lanca de salvamento.

Instado a responder o que o havia salvo, o madeirense disse que foi "um anjo" que o protegeu, confessando que agora até está "habitudo à turbulência" e que se começa a rir quando o avião 'abana', "ao contrário das outras pessoas", contou entre risos.

"O que mudou basicamente foi a pista, que está melhor para aterrar, e os próprios aviões", disse Emanuel Torres, explicando que antigamente "o aeroporto era mais pequeno e perigoso, agora já não é, só quando está um pouco de vento".

A verdade é que o local de aterragem tem agora uma extensão com perto de 2.800 metros, mais 1.200 que em 1977, sem esquecer que o excesso de borracha na pista foi também outra das causas apontadas no relatório do acidente.

Flores e velas pelas vítimas

Emanuel Torres dirige-se hoje ao local da queda do avião, na parte Oeste do aeroporto, onde está localizada a bandeira da Região, para colocar algumas velas e atirar uma coroa de flores ao mar, recordando também neste gesto a partida da sua mãe.

Um dos 33 sobreviventes aproveitou a oportunidade para criticar a TAP, que nunca lhe ofereceu uma passagem, considerando "uma vergonha" os preços agora praticados pela companhia. "Sou sobrevivente e tenho de pagar 400 euros por uma ida, mas os funcionários da TAP viajam com a família e pagam 25 euros", atirou Emanuel Torres, que recebeu 125 contos de indemnização, depois de ter sofrido um pequeno ferimento na cabeça.

Curioso é também olhar para as capas do DIÁRIO nos dias seguintes à tragédia. 'Avião em Santa Catarina precipitou-se para a morte' podia ler-se na edição do dia 20 de Novembro de 1977, ao passo que dois dias mais tarde a questão voltava-se para o turismo: 'Resta-nos uma esperança... que o mundo não repare muito nisto', publicou o DIÁRIO na época.

Recorde-se que à data, o aeroporto já era um dos locais escolhidos para destino de férias de muitos turistas, com uma média anual de 500 mil passageiros a aterrar na ilha.



Na manhã seguinte à tragédia, a TAP pediu que se apagasse o logotipo da companhia na cauda do avião, para que não se espalhasse uma má imagem depois do acidente. FOTOS MÁRCIO SOUSA

