

tragédia na ponta de são lourenço

Buscas dos meios aéreos recomeçaram às sete

Condições atmosféricas adversas obrigaram, esta madrugada, à suspensão das buscas aéreas, feitas pelo "PUMA"

ARTUR CAMPOS



Depois do "PUMA" ter iniciado as primeiras buscas, sem sucesso, foram os meios navais que encontraram nesta baía os destroços e o primeiro corpo.

O Destacamento Aéreo do Porto Santo da Força Aérea - FAP - suspendeu por volta da 01:20 horas da madrugada as operações de busca e salvamento devido às condições atmosféricas adversas. O surgimento de bancos de neblina acabaram por limitar a acção do "Puma" tendo o Destacamento Aéreo da FAP optado por suspender as operações de busca e salvamento e feito a aeronave regressar à base, que aconteceu ainda antes das duas da madrugada.

O recomeço das operações de busca e salvamento estava previsto para as 07:00 horas da manhã de hoje e, segundo as informações obtidas ontem pelo DIÁRIO às primeiras horas da madrugada, ficariam à responsabilidade do "Aviocar" da FAP.

O alerta para este acidente foi comunicado à tripulação do "Puma" e do "Aviocar" da FAP por volta das 22 horas e 25 minutos. Poucos minutos depois a tripulação do "Puma" abandonava apressadamente o hotel Praia Dourada, onde se encontra alojada, e deslocava-se para o aeroporto a fim de descolar rumo ao provável local do acidente.

Sensivelmente uma hora após, ou seja, pelas 23 horas e 25 minutos, o "Puma" levantava voo do aeroporto do Porto Santo tendo chegado ao local do acidente 13 minutos depois. Entre a recepção do alerta e a partida do Puma passou-se uma hora, precisamente meta-

do do tempo do estado de prontidão a que as tripulações da Força Aérea estão obrigadas fora da hora de serviço.

A tripulação do "Aviocar", que também havia sido colocada em estado de prontidão e preparada para descolar logo que o "Puma" tivesse de regressar para reabastecer foi, entretanto, mobilizada para proceder a uma evacuação de emergência de um doente para o Funchal a pedido do Serviço Regional de Protecção Civil. Logo que terminou a evacuação regressou ao Porto Santo para "render" o helicóptero da Força Aérea, o que não veio a acontecer em virtude das buscas terem sido

O retomar das buscas estava previsto para o "aviocar", da FAP, às 07:00 desta madrugada.

suspensas pelos motivos acima já referidos.

Apesar das condições adversas as operações de busca e salvamento prolongaram-se ainda durante aproximadamente uma hora e quarenta minutos.

Ao aeroporto do Porto Santo ocorreram ontem à noite algumas pessoas visivelmente preocupadas que pretendiam saber se o avião que havia se despenhado era o "Short" da Aerocondor que havia partido alguns minutos antes. A bordo da aeronave da Aerocondor teriam seguido familiares e conhecidos seus. A resposta negativa obtida foi motivo de satisfação para todos eles, tendo regressado às suas casas.

breves

Três horas para Málaga



A viagem do "Beechcraft King Air 200", de registo "N60BV", com destino à turística cidade espanhola de Málaga, na famosa Costa do Sol, no sul do país de "nuestros hermanos" deveria ter levado cerca de três horas e 15 minutos, não se sabendo para que aeroporto ou aeródromo se dirigia a aeronave sinistrada.

Mas, infelizmente, a tragédia abateu-se sobre o pequeno avião, tripulado por um piloto inglês, quando estava a subir para os dois mil pés de altitude e a uma distância de cerca de duas milhas do Aeroporto Internacional da Madeira, tendo desaparecido do radar, quando, aparentemente, regressava, após terem detectado um problema, cuja origem ainda não se sabe.

Muitas chamadas de Espanha



Nos minutos seguintes ao anúncio da tragédia, começaram os primeiros telefonemas para o serviço de Relações Públicas do Aeroporto Internacional da Madeira, que foi fornecendo informações essencialmente a jornalistas portugueses. Mais tarde, já depois das quatro da manhã, aquele serviço continuava bastante requisitado mas, a essa hora, também por espanhóis, provavelmente familiares das vítimas deste desastre.

A essa hora também já o jornal El País apresentava, na sua edição on line, informações sobre o acidente, indicando que tinham sido encontrados os restos do avião.

Textos de: Catanho Fernandes, Emanuel Bento, Márcio Abreu, Miguel Silva, Miguel Torres Cunha, Ricardo Miguel Oliveira e Óscar Branco.

Fotografia de Rui Marote

desastres

Este é o primeiro acidente no espaço aéreo madeirense que ocorre durante uma descolagem. De resto, as tragédias, sempre com vítimas mortais, deram-se durante as fases de aproximação e aterragem.

Em Fevereiro de 1973, cai um Caravela da Aviaco. Em Novembro de 1977, naquele que foi o maior desastre aéreo na Madeira, um Boeing 727/200 da TAP falha a aterragem, provocando dezenas de mortos. Dias depois, em

Dezembro de 1977, um Super Caravela da companhia suíça SATA despenha-se no mar, junto ao Porto Novo.

Na década de 90, uma avione-ta particular cai no Campanário, e um avião da Tecnovia cai no mar.

Ontem, as férias dos oito cidadãos espanhóis, três dos quais crianças, porventura, bebés, e um britânico devem ter acabado de forma trágica. Por ironia do destino, também a 11 Setem-

bro. Contudo, o Beechcraft King Air B200 é considerado uma das melhores versões dos aviões ligeiros fabricados pela Raytheon Aircraft Company dos Estados Unidos da América.

É um turbo-hélice com dois motores nas asas.

Tem um cockpit preparado para dois tripulantes, embora habitualmente seja pilotado por apenas um piloto.

Na cabina, a versão mais comum tem seis lugares, dispo-

tos individualmente com um corredor a meio, com poltronas forradas a cabedal.

No cockpit, porque se trata de um avião particular pode viajar um dos passageiros, o que é normal em viagens nocturnas.

Este é o maior desastre aéreo ocorrido em Portugal depois do acidente sofrido por um avião da SATA AIR AÇORES em Dezembro de 1999, que embateu no Monte Esperança, na Ilha de São Jorge.