



dentro do resto da fuselagem caída na praia elevavam-se as labaredas e gritos de socorro, perante testemunhas impotentes para prestar auxílio”, relata o “Diário de Lisboa” de 21 de Novembro de 1977.

O relatório oficial dá como causa provável do acidente as condições meteorológicas “muito desfavoráveis” na aterragem, possível hidroplanagem, “velocidade acima da referência” e uma aproximação demasiado longa, abordagem à qual a TAP discordou num relatório interno, onde culpa sobretudo as “acumulações de borrracha” e as más condições da pista, que não permitiam o escoamento das chuvas. Problemas que apesar de surgirem elencados no relatório oficial – “a superfície da pista apresentava deformações que, nalgumas zonas, não permitiam o normal escoamento transversal das águas”; “foi verificada a existência de depósitos de borrracha, entre ligeiros e espessos” – não são apontados como causas.

Sobreviveram ao acidente 33 pessoas, duas das quais tripulantes da TAP. Na altura a companhia assegurou os tratamentos e pagou indemnizações entre 125 e 1200 contos, consoante o grau de invalidez, e quem recusou só em 2006 viu o processo em tribunal resolvido. É de notar ainda que segundo o Relatório e Contas da TAP de 1977, de meados de 1978, a transportadora acabou por ganhar 193,4 mil contos com o acidente, entre indemnização recebida da seguradora e o valor contabilístico do avião.

Em consequência do acidente, a ampliação da pista do aeroporto da Madeira avançou finalmente e a TAP deixou de voar com a versão 200 do B727 para o Funchal, passando a voar só com a versão 100, cinco metros mais curto.

REGISTOS



Diário Popular
[21.11.1977]

“A maior catástrofe da aviação comercial portuguesa, ocorrida no sábado às 21 e 35 no Aeroporto de Santa Catarina, teve um resultado terrífico: 129 mortos e 35 sobreviventes, dois em estado gravíssimo”



Diário de Lisboa
[21.11.1977]

“No local do acidente, além das pessoas que se encontravam no aeroporto, viam-se populares a procurar feridos. Infelizmente foram registados roubos, facto que causa a maior indignação”



Diário de Lisboa
[22.11.1977]

“Ainda é cedo para se poder atribuir o desastre a este ou àquele motivo, mas, à medida que prosseguem as investigações, aumenta a convicção de que na sua base estará um erro humano”



Relatório de Acidente
B727-282

“Fez 3 tentativas de aterragem a última das quais para a pista 24, efectuando o toque nesta a 148 nós e a uma distância de 628 m da soleira. A aeronave percorreu o comprimento restante (912 m) com desaceleração insuficiente”

B747. Bomba em Las Palmas causa tragédia em Tenerife

Ataque terrorista, falhas de comunicação e várias interferências provocaram a maior tragédia de sempre

A explosão de uma bomba no aeroporto de Las Palmas e a ameaça da existência de um segundo engenho do Movimento de Libertação das Canárias no local, levou ao fecho deste aeroporto e ao desvio de aviões para Tenerife, aeroporto regional. Eram 12h30 de 27 de Março de 1977.

Entre os aviões desviados encontravam-se o KLM 4805 e o PanAm 1736, dois B747 com 644 pessoas. Com uma súbita avalanche de aviões, pouco demorou até se esgotarem os lugares de estacionamento em Tenerife, com uma só pista e um taxiway – via de acesso/saída da pista –, o que obrigou a estacionar aviões no taxiway. A opção obrigou ao recurso à pista principal para que os aviões se movimentassem – operação chamada de backtaxi.

Ao início da tarde um denso nevoeiro instala-se em Tenerife limitando a visibilidade, quase ao mesmo tempo que o aeroporto de Las Palmas reabre. Chegada a hora de ambos os B747 partirem, são dadas ordens para que façam backtaxi separados por três minutos, o suficiente para não se verem devido ao nevoeiro. Ao KLM a ordem foi de ir até ao final da pista, virar 180° no fim, ficando em posição de levantar. Já ao PanAm a ordem era seguir o KLM mas desviar-se na 3ª saída da pista, a partir de onde já poderia usar o taxiway.

Assim que o KLM fica alinhado no fim da pista, seguem-se uma série de más comunicações e interferências. “KLM four eight zero five is now ready for take-off”, informam os holandeses. Em resposta, o controlador dá instruções sobre a rota a tomar depois de levantar – “(...) climb to and maintain flight level nine zero, right turn after take-off (...)”. As instruções são repetidas pelo co-piloto do KLM à torre, que acrescenta: “We are now at take-off.”

O comandante do KLM interpreta a conversa como uma autorização e inicia a descolagem do B747. As gravações da caixa negra do KLM registam a aceleração dos motores e só depois a torre refere: “Stand by for take-off”, ordem que só surge na gravação do controlo, já que no regis-

to do KLM só se ouvem interferências. O B747 está em aceleração. Nesta altura, o PanAm alerta: “Ainda estamos na pista, avisamos quando sairmos”. Na caixa negra do KLM, só interferências. “Lets get the hell out of here”, dizem no PanAm. Quando os registos do KLM perdem as interferências, ouve-se o engenheiro de voo a perguntar: “Ele já saiu [da pista]? O Pan American?” O comandante diz: “Oh, sim”.

Nada mais errado. Nesta altura o piloto do PanAm vê as luzes do KLM: “There he is... look at him. Goddamn that son-of-a-bitch is coming!”, “Get off! Get off! Get off!” grita o co-piloto. O 747 da PanAm reage, acelera e vira para a relva. O KLM tenta levantar mais cedo. Mas se o nariz do avião evita o choque, o trem, os motores e a cauda já não o conseguem, arrancando a parte central do PanAm acima da asa. O avião holandês cai depois do choque, espalhando combustível ao longo da pista que incendeia. Todos os 234 passageiros e 14 tripulantes morrem, assim como 326 passageiros e 9 tripulantes no PanAm – 583 mortos no total.

Os passageiros do Pan Am que sobrevivem aproveitam a asa esquerda e buracos na fuselagem para sair do avião. Sem assistência imediata, muitos são obrigados a saltar da asa para o chão. Destino macabro fica reservado para uma hospedeira que sobrevive ao acidente inicial. Sem controlo sobre os motores, a tripulação do PanAm não consegue desligá-los, que ficam a funcionar ao máximo. Acabam por explodir com um dos destroços a acertar na hospedeira que falece.

Mais de 70 investigadores analisaram o acidente. Além dos erros de comunicação entre o KLM e a torre, com recurso a expressões não standard – como o uso de take-off antes da autorização para levantar – e das interferências motivadas por transmissões simultâneas, a investigação conclui que o PanAm não saiu na 3ª saída da pista como suposto, tendo a colisão ocorrido perto da 4ª saída. Além disto, o aeroporto de Tenerife, sem radares que permitam seguir os aviões em pista e sem visibilidade devido ao nevoeiro, nada pôde fazer para evitar a tragédia. *F.P.C.*

Nota: Algumas comunicações são deixadas na versão original para melhor reproduzir eventos



Em 1977 deu-se o maior acidente de sempre

D. R.