

Depois do acidente de Málaga

"DC-10" volta ao banco dos réus

O DC - 10, um avião apreciado pelas suas «performances» comerciais, detém igualmente um triste «record»: mais de 20 acidentes, oito deles com mortos a assinalar. O último verificou-se ao princípio da tarde de segunda-feira, dia 13, quando um avião da companhia espanhola de charters «Spantax» do voo Madrid - Nova Iorque falhou a decolagem do aeroporto de Málaga. Dos 380 passageiros e 13 tripulantes foi confirmada a morte de 55 pessoas, havendo um número de desaparecidos estimado em pouco mais de uma dezena.

As causas do acidente ainda não foram determinadas com segurança, mas o comandante do aparelho Juan Pérez declarou que sentiu uma «vibração excessiva» quando o avião se preparava para decolar.

Acrescentou:

«Tive a sensação que algo golpeava o avião e que poderia tratar-se de uma falha dos comandos.»

Então e quando a aeronave já teria atingido uns 20 metros de altura, o piloto, accionou os travões.

O avião, que já tinha «comido» 1500 metros de pista, passou os 300 metros de segurança do aeroporto, destruiu a cerca, cruzou a auto-estrada Málaga - Torremolinos, tendo embatido num camião e foi parar numa zona de estufas agríco-

las. Quase de seguida o avião incendiou-se o que esteve na origem de todas ou quase todas as mortes.

«Só podia optar entre voar com o receio de que poderíamos morrer todos ou tentar manter o avião em terra e salvar as pessoas. Creio que, deste modo, salvei muita gente», disse Juan Pérez, um experimentado piloto «largado» há 16 anos e que, desde há quatro, comanda um DC - 10. Pérez, que é considerado um dos melhores dos cinco pilotos de DC - 10 da companhia de «charters» espanhola, «Spantax», conta 17 mil horas de voo.

Segundo fontes do Sindicato Espanhol de Pilotos de Linhas Aéreas citadas pelo diário madrilenho «El País», o acidente poderia ter sido originado pelo rebentamento de uma ou várias

rodas do trem principal, cujos pedaços resultantes do rebentamento teriam sido engolidos pelo motor.

O mesmo jornal, citando fontes fidedignas, afirma que o DC - 10 acidentado, um avião de 1977, havia feito há dois meses dois voos, apesar de ter uma comprovada perda de óleo, e adianta que a «Spantax», uma



Um DC-8 sobrevoa as ruínas do DC-10

O comandante do avião considera que salvou muitas vidas

companhia nascida sob o «boom» turístico em Espanha e que se encontra em dificuldades económicas, impõe horas excessivas de voo aos seus pilotos e outro pessoal.

Entre os passageiros, na sua maior parte turistas norte-americanos e também várias dezenas de espanhóis, foi referenciada uma família portuguesa emigrada nos EUA, gravemente atingida pelo acidente. Dois filhos morreram carbonizados, o João Pereira Cistino, 26 anos, e a Maria Alice, 14. Em estado grave no hospital encontram-se o pai e dois filhos, de 20 e 11 anos, enquanto a mãe está num hotel de Mála-

ga com outro filho. A família é originária de Negrões, Montalegre.

O aeroporto de Málaga, com uma pista de 3100 metros e beneficiando, habitualmente, de excelentes condições meteorológicas, é considerado um dos melhores de Espanha. A última revisão do aparelho sinistrado foi efectuada no passado mês de Maio.

Grandezas e misérias do DC - 10

Apresentado em 5 de Agosto de 1971 e tendo iniciado o serviço regular em 1972, o DC - 10 é um avião considerado «barato» pelas companhias comer-

Santa Cruz de Tenerife. Após a decolagem de Paris com destino a Istambul, um aparelho da Turkish Airlines despenhar-se-ia nos arredores da capital francesa, em consequência da descompressão provocada pela perda de uma das portas dos compartimentos de carga. A descompressão originou o afundamento do pavimento da cabina de passagem e do tecto do porão de carga. Devido ao acidente, as autoridades americanas obrigaram a rever e modificar todos os aviões, que foram dotados de melhores sistemas de segurança nas portas e nos pavimentos.

Apesar de alguns percalços, designadamente com os reactores, os anos seguintes seriam bastante tranquilos. Até que chegaríamos a 79, o ano negro da McDonnell: 271 mortos na decolagem do aeroporto de Chicago, 72 no aeroporto do México e 257 quando sobrevoava a Antártida. No acidente da Antártida as causas são desconhecidas, enquanto o do México se deveu às condições atmosféricas. Seria a catástrofe de Chicago que suscitaria uma revisão de alto a baixo das condições técnicas do DC - 10. Inicialmente pensou-se que o acidente tinha sido provocado por um parafuso partido no sistema de união do motor à asa. Mais tarde verificou-se, que uma espécie de viga que liga o motor de 6000 quilos à asa já se encontrava rachada. No momento da decolagem, quando os motores atingem a sua potência máxima, um desses suportes partiu-se atingindo as condutas hidráulicas que permitem o funcionamento dos comandos. Três dias depois desse acidente o Departamento Federal de Aviação dos EUA ordenou que todos os DC - 10 ficassem em terra, aconselhando idêntica medida às companhias estrangeiras que operam com aquele modelo. A suspensão que se prolongou por seis meses, apesar dos protestos do construtor, foi aproveitada para revisões a fundo dos aparelhos.

DC-10: os acidentes mais graves

DATA	COMPANHIA	LOCAL	FASE VOO	VÍTIMAS	CAUSAS PROVÁVEIS
4/11/73	National (EUA)	Sobre Albuquerque (EUA)	Em voo	Uma	Explosão de um motor no ar, seguida de descompressão
3/3/74	THY (Turquia)	Hermenonville	Fase ascensional	346	Perda de uma porta de carga em voo, com descompressão
7/3/74	THY	Heathrow	Fase ascensional	Uma	Avaria num reactor
1/3/78	Continental (EUA)	Aeroporto de Los Angeles	Descolagem	Duas	Rebentamento de uma roda e incêndio de um reactor
25/5/79	American Air Lines (EUA)	Aeroporto de Chicago	Descolagem	271	Perda de um motor
31/10/79	Western (EUA)	Aeroporto do México	Aterragem	72	Nevoeiro denso. Saiu da pista
28/11/79	New Zealand Air Lines (Nova Zelândia)	Sobre a Antártida	Em voo	257	Desconhecidas