



ACIDENTES DE AVIAÇÃO NA ILHA TERCEIRA

PAULO J. M. BARCELOS*

* ASSOCIAÇÃO
OS MONTANHEIROS

A PRIMEIRA PISTA DE AVIAÇÃO nos Açores foi o Campo da Achada, na ilha Terceira, que terá sido utilizado a partir de 4 de outubro de 1930. A partir de então, em muitos momentos da história da aviação nesta ilha, houve acidentes com aeronaves, que reunidos numa única publicação como agora se faz, causarão estranheza a muitos, pelo número considerável que se apresenta.

Refira-se, no entanto, que apenas se registam aqui aqueles que se despenharam fora dos limites do aeroporto, em terra firme. Excluem-se, portanto, um número muito razoável de aeronaves que sofreram acidentes dentro do aeroporto, mesmo que algumas das vezes tenham ficado completamente destruídas por explosões e incêndios, assim como aqueles aviões que se precipitaram no mar em volta da ilha, algumas vezes após descolarem do aeroporto das Lajes.

São oito os acidentes de que se dá notícia, tendo-se despenhado as aeronaves em vários locais da ilha Terceira, sempre com danos para as aeronaves e por vezes vítimas mortais ascendendo a 121 o número total registado.

Hoje a população ainda recorda alguns deles, seja por os terem vivido, por lhes terem sido relatados por alguém próximo, porque leem antigas histórias em jornais e livros ou porque passam pelos memoriais que foram erguidos.

1 Jornais "A União" de 12, 13, 14, 15, 16, 17 e 19 de abril de 1943.

1943 ABRIL 9 – PICO DA CATARINA VIEIRA (SERRA DE SANTA BÁRBARA)

Na sequência das negociações para a instalação de uma base militar britânica nos Açores durante a II Guerra Mundial, começaram a chegar a Portugal em 1941 os primeiros aviões *Miles Master* (MILES AIRCRAFT). Este avião monomotor, de fabrico inglês, tinha uma cabina fechada com dois postos de pilotagem, o que o tornava ideal não só para o combate a outros caças como também para instrução, com uma tripulação composta por um piloto-instrutor e por um aluno.

No dia 28 de abril de 1942 chegaram os dois últimos, que foram entregues à *Aeronáutica Militar*, na Base Aérea N° 1, em Sintra, com os n° 417 e 418. Em setembro de 1942, estes dois *Miles Master* foram enviados para a então Base Aérea n° 5 nas Lajes, para instrução básica e treino dos pilotos de caças.

Na sexta-feira dia 9 de abril de 1943, o *Miles Master Mk III* que detinha o n° 417 foi dado como desaparecido durante um voo de treino junto à costa, num dia em que as condições meteorológicas eram bastante adversas, nomeadamente devido ao intenso nevoeiro. Desencadeou-se uma operação de busca com meios navais e aéreos durante dois dias sem sucesso. Em jornal de Lisboa anunciava-se a 11 de abril que o avião da base aérea na ilha Terceira continuava desapareci-



1943 CORTEJO FÚNEBRE DOS AVIADORES NAS RUAS DE ANGRA.

AVIÃO MILES MASTER SEMELHANTE ÀQUELE QUE SE DESPENHOU NO PICO DA CATARINA VIEIRA A 9 DE ABRIL DE 1943.



do e com ele dois militares da força aérea, apesar das aturadas pesquisas efetuadas. Os jornais locais referiam que a notícia deste desaparecimento causou surpresa e ansiedade na população da ilha, enquanto decorreram as buscas com recurso a centenas de soldados e civis, durante aquele fim de semana, no entanto sem sucesso, devido ao denso nevoeiro que se fazia sentir. Na Segunda-feira dia 12, pelas 13:00 horas o Comando Militar recebeu a notícia de que um pastor chegando a S. Bartolomeu informou ter avistado os destroços de um avião “caído na encosta sul do Pico da Catarina Vieira, entre o Pico dos Padres e a Serra de Santa Bárbara.”¹ Não deixa de ser estranha a referência a estes dois picos, tendo em conta a grande distância entre um e outro, quando existe vários bem mais perto do Pico da Catarina Vieira e que poderiam ter sido referidos.

Avisadas, as autoridades seguiram para o local com a equipa de resgate constituída por ambulâncias com pessoal de serviço médico e camionetas com militares. No interior do avião encontraram já sem vida o Primeiro-Cabo Piloto Fernando Gomes da Costa de 22 anos, natural de São Martinho, Covilhã, que apresentava graves contusões na cabeça, no corpo e os braços partidos, e o Primeiro-Cabo Radiotelegrafista José Duarte Pacheco Mendonça, natural de Lagos, Espichel, que apresentava menos lesões.



1953 FORTALEZA VOADORA ACIDENTADA NO JUNCAL.



LOCKHEED CONSTELLATION SEMELHANTE AO QUE CAIU NA TERRA BRAVA.

Os corpos recolhidos foram levados para o Hospital Militar de Angra onde estiveram durante a noite. Pela manhã do dia 13, foram transportados para a igreja da Sé onde estiverem em câmara ardente, velados por muitas pessoas, celebrando-se pelo Reitor do Seminário Manuel Moreira Candelária as solenes exéquias com Missa de Réquiem de *corpo presente* e encomendação da alma, na presença do Comandante Militar e oficiais da Base aérea e de vários oficiais das forças militares da ilha, autoridades e muito povo.

“A exaltação do patriotismo, característica muito própria do regime em vigor”, como referiu Carlos Enes², e também porque foram as primeiras vidas que se perderam em acidentes de aviação nesta ilha, deram uma dimensão exacerbada a este cerimonial fúnebre.

As urnas, cobertas com a bandeira nacional, saíram da igreja da Sé pelas 13:00 carregadas pelos colegas até às carretas, seguindo a caminho do Cemitério do Livramento. O imponente cortejo fúnebre avançava com duas grandes alas de soldados, senhoras e crianças transportando coroas e ramos de flores, autoridades e centenas de pessoas de todas as classes e grupos sociais, que assim manifestavam o seu profundo pesar, enquanto a Banda da Legião Portuguesa executava marchas fúnebres. O comércio manteve durante todo o dia a meia-porta fechada em sinal de luto e encerrou-as por completo durante a passagem. As repartições públicas e estabelecimentos de ensino suspenderam os seus serviços, ficando as bandeiras a meia-haste.

À porta do cemitério foram executadas as manobras miliares, com disparo de tiros. Ambos os corpos foram depositados no jazigo da família de José da Costa Franco aí ficando durante 6 anos. Tendo-se constatado que havia derrame nos caixões de chumbo, no dia 15 de novembro de 1949 Fernando Gomes da Costa foi inumado na sepultura 250 e José Duarte Mendonça na sepultura 251 da parte Alta deste cemitério.

Gervásio Lima publica ainda, dias depois do acidente, um poema de homenagem e lembrança às duas vítimas deste acidente.

1953 MARÇO 29 — JUNCAL (PRAIA DA VITÓRIA)

Um bombardeiro **B-29A Superfortress** (BOEING), conhecidos por “*Fortaleza Voadora*”, que fazia parte de um esquadrão bombardeiro da Força Aérea dos Estados Unidos e que partia em voo de treino a caminho da Georgia nos EUA, pelas 17:30 pouco depois de levantar voo da aeropor- to das Lajes, perdeu altitude e despenhou-se no Juncal, no enfiamento da pista, com tal violência que os motores desprendem-se e os destroços espalharam-se numa extensão de mais de 200 metros.

O avião terá tido uma avaria num dos motores

da asa direita, acabando por cair nuns cerrados a cerca de 1 km do aeroporto, incendiando-se. Dos 15 ocupantes 4 membros da tripulação tiveram morte instantânea e pouco depois morreram outros 2. Os restantes 9 militares foram hospitalizados com ferimentos, 4 dos quais em estado grave. Alguns desses feridos salvaram-se devido a rápida, corajosa e previdente ação de salvamento do 1º cabo Primor, 2º sargento mecânico Tavares Marcelino, do furriel miliciano Joaquim da Silva Oliveira, do 1º cabo mecânico radiotelegrafista de engenharia Orlando Miranda e do soldado Gil da GNR que, estando na estrada do Juncal na altura do incidente, ocorreram rapidamente ao local do sinistro, e sem receio das chamas e de explosões, prestaram os primeiros socorros a alguns dos tripulantes, tendo mesmo o 1º cabo Primor entrado no avião e retirado com vida 3 tripulantes. Pouco depois chegaram os bombeiros para apagar o incêndio que consumia parte do avião. Os feridos e os cadáveres foram deslocados para o hospital e para a morgue da A.A.T.S. Uma vez mais as bandeiras estiveram a meia haste nas repartições públicas.³

1954 AGOSTO 9 — COSTANEIRA LARGA (TERRA BRAVA)

Um **Lockheed Constellation** (LOCKHEED) operado pela *Avianca*, à época a companhia de bandeira colombiana, fazia um voo regular de passageiros entre Hamburg e Bogotá, passando por Frankfurt, Paris, Madrid, Lisboa, Santa Maria, Bermuda e Barranquilla.

Na passagem pelos Açores surgiram densos nevoeiros sobre a ilha de Santa Maria, que obrigaram ao fecho do seu aeroporto e ao desvio do voo para o aeroporto das Lajes onde aterrou para reabastecimento no dia 8 de agosto, pelas 22:22 horas. Na madrugada do dia seguinte levantou voo, retomando a viagem pelas 2:37 horas. Despenhou-se 3 minutos depois, a cerca de 9 km a WSW do aeroporto das Lajes. Faleceram todos os 30 ocupantes: 9 membros da tripulação e 21 passageiros, dois dos quais crianças.⁴

O relatório então produzido refere que a causa provável para o acidente terá sido, no processo de descolagem, o facto do piloto ter curvado com a aeronave à esquerda em vez de virar à direita, voando assim sobre terra ao invés de o fazer sobre o mar. Este procedimento, contrário ao manual de rota que tinha sido fornecido à tripulação, que mostra claramente que todas as curvas deveriam ser feitas para nordeste, impossibilitou a subida atempada do avião. Ao que parece, o piloto que tinha aterrado pela primeira vez no aeroporto das Lajes, terá entendido mal as indicações dadas pela torre.⁵

Pouco depois do acidente seguiram para o local elementos da Base Aérea 4 ficando o policiamento do local a cargo da GNR. Da estrada mais

2 “O Avião que caiu em Santa Bárbara” - Pentead- do a Memória, 43.

3 Jornais “A União” de 30 de março de 1953 e “Diário Insular” de 31 de março de 1953.

4 <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=19540809-0>

5 ICAO Acidente Digest, Circular 47-AN/42 (143-150)

6 Jornal “A União” de 9 de agosto de 1954.

7 Jornal “Diário Insular” de 10 e 11 de agosto de 1954.



1955 PICO NEGRÃO E UM DOS PROFUNDOS VALES DA RIBEIRA DO ALÉM.

8 Jornal “A União” de 19 de maio de 1965.

9 Jornal “Diário Insular” de 27 de agosto de 1955.

10 Jornal “Diário de Lisboa” de 26 de agosto de 1955.

11 Jornal “A União” de 26 e 27 de agosto de 1955.

12 <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=19760903-0>

13 Jornal “Diário Insular” de 22 de outubro de 2006

14 Jornais “Diário Insular” de 5, 7 e 8 de setembro de 1976 e “A União” de 4, 7, 8 e 9 de setembro de 1976.

15 <https://viladaslajes.pt/index.php/conhecer/monumentos-e-pontos-turisticos/outros-pontos>

próxima não era fácil chegar ao local onde se encontravam os destroços do aparelho e os cadáveres mutilados, carbonizados e espalhados por um terreno “selvático no seu aspeto, completamente alagado de humidade”. Nos dias seguintes autoridades dos dois concelhos e alguns operacionais estiveram no local recolhendo e levando os corpos para o hospital americano da base aérea das Lajes, e recolhendo diversos objetos de uso pessoal.

O sítio da queda não é hoje perceptível pelo que subsistem algumas dúvidas quanto ao local exato. Nos jornais da época as referências são pouco específicas e até duvidosas. Referem que o avião teria embatido contra “um pico junto da Caldeira da Aqualva”⁶, “contra o Pico da Cruz, elevação de 220 metros no conjunto orográfico da Caldeira da Aqualva e na zona denominada Terra Brava”.⁷ Não é do nosso conhecimento qualquer “Pico da Cruz” localizado na área onde ocorreu o acidente. Mais rigorosa que a informação, algo divergente, dos jornais da época, será porventura as indicações que o falecido Ti Queijinha, cabreiro de toda a vida, que de São Bento saía diariamente para os matos da Terra Brava a cuidar das cabras, relatou a elementos dos Montanheiros.

Segundo ele o avião terá caído num local conhecido por *Costaneira Larga*, ainda hoje uma zona revestida de matos, embora as pastagens de altitude se encontrem agora bem mais a montante. Mais a norte, mas relativamente perto, es-

tão duas veredas que já existiam aquando do acidente: a *Vereda das Pedras* e a *Vereda do Avião*. Esta última ganhou o seu nome após o acidente ter ocorrido, devido à proximidade ao local da queda. Contrariamente ao que alguns dizem esta vereda não foi aberta propositadamente para chegar aos destroços do avião, mas existe a possibilidade de ter eventualmente sido usada, pelo menos em parte, para se fazer a aproximação ao local. O TCor José Agostinho em palestra proferida no Rádio Clube d’Angra (Maio de 1965) referindo a esta vereda diz: “*Dali [dos Alagadiços] se pode sair para os lados do Pico do Boi, ou então subindo por uma vereda que leva até à crista onde embateu há anos um avião colombiano. De lá se desce para a estrada das Fajãs.*”⁸

1955 AGOSTO 25 – PICO NEGRÃO (SERRETA)

Um avião anfíbio **Grumman SA-16B Albatross** (GRUMMAN AEROSPACE CORPORATION) da *Força Aérea dos Estados Unidos*, que vinha da Base Naval da Marinha dos Estados Unidos em Argentina, na ilha da Terra Nova, de onde levantara voo pelas 12:03 (hora local) do dia 25 de agosto de 1955, despenhou-se pelas 20:40 horas no local referenciado como *Grota do Azinhal à Ribeira do Além*, junto ao Pico Negrão, freguesia da Serreta, quando se dirigia para o Aeroporto das Lajes.⁹ Segundo moradores das freguesias limítrofes, o avião teria explodido no ar, caindo em chamas que destruíram o aparelho quando este se preci-

pitou no profundo vale da Ribeira do Além.¹⁰

Tendo sido dado o alarme através do Rádio Club de Angra pelas 21:00, logo partiram para a Serreta o Inspetor de Saúde dr. Henrique Flores no seu carro, que levando 6 pessoas que lhe serviriam de guia avançou até onde lhe foi possível, iniciando depois uma penosa subida de 1:30 horas, até chegar ao local do acidente, foram depois chegando sucessivamente a corporação de Bombeiros americanos, a ambulância da Cruz Verde de Angra, carros de extinção de incêndios, polícias, o comandante da estacionamento americano nas Lajes Gen. Harold Smith, e o oficial de tráfego da BA4 alferes Pinto Enes.

Segundo informações recolhidas na Serreta, o avião ao sobrevoar aquela localidade já trazia fogo a bordo e quando alguns populares estavam já próximos do local do desastre ouviu-se uma explosão. Não admira, pois, que, do avião apenas a parte do leme estava intacta, e que tenham perdido a vida os 5 ocupantes que seguiam a bordo. O incêndio que deflagrou acabou por carbonizar os corpos de 4 deles, tendo o outro ficado dividido em duas partes.

Não tendo sido possível resgatar os corpos com o uso de um helicóptero, devido às condições do tempo, foi uma equipa de soldados do B.I. 17 que no fundo da Ribeira do Além colocaram os restos mortais das vítimas em sacos que foram depois içados por cordas, de uma profundidade de cerca de 30 metros, e transportados para a estrada por praças voluntários do Batalhão de Infantaria 17, sob orientação do sargento enfermeiro José Caetano Júnior, auxiliado pelo 1º cabo miliciano Nelson Ferreira de Azevedo, numa “Caminhada longa e penosa, sobre muros e cerrados, gastando uma hora, o trabalho dos soldados”.¹¹

1976 SETEMBRO 3 — LAJEDO (LAJES)

No noite do dia 3 de setembro de 1976, cerca das 22:00 horas, um **C-130 Hércules** (LOCKHEED) da *Força Aérea Venezuelana*¹² despenha-se junto à Canada das Vinhas, no lugar do Lajedo, freguesia das Lajes, fazendo vítimas os seus 68 ocupantes. As placas colocadas no memorial confirmam que a tripulação era composta por 10 militares e 58 passageiros, na sua maioria elementos do Orfeão da Universidade Central de Caracas, fundado em 1943 pelo músico venezuelano António Esteves. O avião vinha da Venezuela, tinha feito já escala nas Bermudas e dirigia-se agora para a Europa, a fim de realizar uma digressão durante todo o mês de setembro.

O avião fez duas tentativas para aterrar de emergência, sem sucesso, a que não terá sido alheio as fortes rajadas de vento e chuva intensa que se faziam sentir, numa altura em que a ilha era assolada pelo furacão “Emmy”. Na terceira tentativa, o piloto desorientado pensou provavelmente estar a descer sobre a pista, mas um erro de



1955 AVIÃO ANFÍBIO GRUMMAN SA-16B ALBATROSS SEMELHANTE ÀQUELE QUE SE DESPENHOU NA RIBEIRA DO ALÉM EM 25 DE AGOSTO DE 1955.

aproximação colocou-os desalinhados em cerca de 2 km, despenhando-se num cerrado, onde se desfez semeando pedaços ao longo de centenas de metros, queimando e destruindo tudo à passagem. Apenas a cauda ficou reconhecível. É referido que o radar das Lajes estaria a funcionar “de forma irregular” e que não estariam na Torre de Controlo os técnicos supostos, que poderiam ter auxiliado de outra forma esta aterragem.¹³

Forças policiais portuguesas e americanas, bombeiros, Cruz Vermelha, Guarda Fiscal estiveram toda a noite em busca dos mortos. Os corpos calcinados e desfeitos das vítimas foram recolhidos e depositados na Igreja da Misericórdia da Praia, até à madrugada do dia 7 de setembro quando seguiram para a Venezuela, altura em que ocorreu uma cerimónia litúrgica e manifestações de pesar. Coube ao embaixador da Venezuela Alfredo Bardo, que à ilha Terceira se deslocou, encaminhar alguma documentação e material recolhido para devolver às famílias das vítimas.¹⁴

A facilidade de acesso ao local pelos populares numa fase inicial, a proximidade a uma zona habitacional e a quantidade de perdas humanas, tornaram este no mais mediático e lembrado acidente de quantos ocorreram na ilha Terceira. Algumas pessoas guardam em casa salvados do acidente, nomeadamente um disco que o coro da Universidade de Caracas tinha gravado, e do qual



1976 UMA DAS IMAGENS DO LOCKHEED C-130 HÉRCULES VENEZUELANO QUE SE DESPENHOU NO LAJEDO.



1976 CAUDA DO AVIÃO, A PARTE MENOS DESTRUÍDA.



MEMORIAL ÀS VÍTIMAS VENEZUELANAS ERIGIDO PELO POVO DAS LAJES A 3 DE MARÇO DE 1977.

seguiam a bordo alguns exemplares. O proprietário do terreno Manuel Mendes de Sousa, morador na freguesia das Fontinhas, tendo recebido uma indemnização em consequência do acidente considerou-a excessiva, face ao pouco prejuízo que o seu prédio tinha sofrido, mandando celebrar 20 missas por alma dos mortos.

Meses depois procede-se ao alargamento da via de acesso ao local do sinistro, que passa a designar-se de *Caminho do Avião*, e à construção de um memorial, inaugurado a 5 de março de 1977 com a presença do bispo D. Aurélio Granada Escudeiro que presidiu à Eucaristia celebrada na presença do cônsul-geral da Venezuela em Portugal e autoridades locais, a que assistiram cerca de 5000 pessoas, segundo consta.

A 26 de novembro de 1993 um novo Orfeão da Universidade Central de Caracas veio à ilha prestar homenagem aos desafortunados colegas, com um programa que incluiu, entre outros eventos, o descerramento de uma lápide, que assinala para a posteridade o drama dos orfeanistas venezuelanos. Outras homenagens foram sendo feitas posteriormente.¹⁵

1978 JULHO 5 — SERRA DE SANTA BÁRBARA

A 5 de julho de 1978, durante um voo de treino, um **CASA C-212 Aviocar** 100 (CONSTRUCCIONES AERONÁUTICA S.A. - CASA) da *Força Aérea Portuguesa* despenhou-se na encosta oriental da Serra de Santa Bárbara, praticamente na cumeeira, por cima das Lombas da Serra.

É referido que o acidente se deveu a um erro de pilotagem. Como as condições de visibilidade eram muito fracas a tripulação decidiu solicitar uma aproximação por instrumentos, que foi autorizada. A IFR (*Instrument Flight Rules*) é um conjunto de regras que o piloto utiliza para conduzir uma aeronave orientando-se apenas pelos instrumentos de bordo, ao invés de usar as referências visuais do exterior, razão pelo qual este meio quando foi introduzido ficou conhecido como pouso às cegas ou aproximação às cegas. Para tal tiveram de recorrer a um instrumento de radionavegação ADF (*Localizador Automático de Direção*), que mostra de forma contínua o rumo relativo da aeronave em relação à estação emissora de um sinal, que neste caso provinha da BA4. O acidente ocorre quando, ao invés de introduzirem a frequência da BA4 no ADF introduziram a frequência do Rádio Club de Angra, o que fez com que se despenhassem na serra. Era um procedimento comum, durante estas missões de treino, sintonizarem e ouvirem a emissão do Rádio Club de Angra.

O acidente aconteceu na manhã do dia 5 de julho e vitimou a tripulação composta pelos 3 militares: o TCor Lavrador, o TCor Orlando Bettencourt natural da ilha de S. Jorge e o Sarg. Luís Maria Vitorino natural de S. Matias, Évora. As buscas ocorreram com o apoio de um helicóptero e

16 Jornais “Diário Insular” e “A União”, ambos de 6 de julho de 1978.



MEMORIAL AO ACIDENTE.



RESTOS DA FUSELAGEM DO AVIOCAR SINISTRADO A 5 DE JULHO DE 1978.

dente, seja condicionado por estarem numa área protegida, durante muito tempo o que resta da fuselagem era alvo de visita por pedestrianistas que faziam passeios em natureza naquela zona da serra.

Como o local é difícil de ser visitado, foi construído um memorial na base da encosta da serra, na Fajã da Madeira, por trás da Lomba Deitada. Hoje, este memorial começa a ser deixado ao abandono, e o acesso torna-se cada vez mais complicado.

1984 ABRIL 4 — LAJES

No dia 4 de abril de 1984 um **C-130 Hércules** (LOCKHEED) da Força Aérea dos Estados Unidos ao tentar aterrar no aeroporto das Lajes saiu da pista, destruiu 60 metros de vedação e entrou em terrenos agrícolas, aproximando-se perigosamente de uma casa de moradia sem, no entanto, causar qualquer vítima. Nesse trajeto causou estragos num palheiro, acabando por se imobilizar já perto do final da Canada dos Remédios, nas traseiras da referida residência.

Este C-130 vinha dos EUA carregado com géneros alimentícios e segundo as indicações registadas, chegou com um do motor desligado,



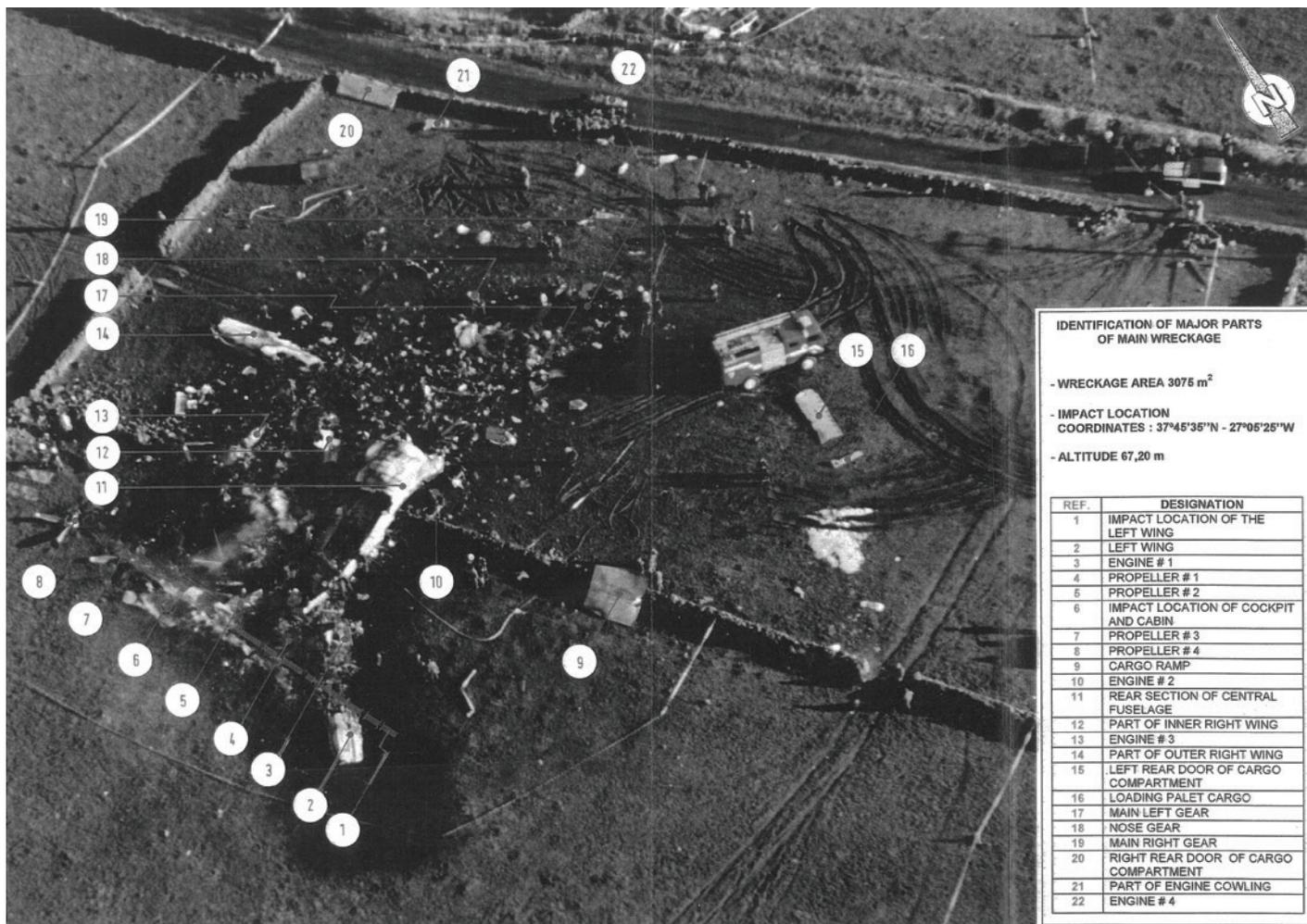
RESTOS DA FUSELAGEM DO AVIOCAR SINISTRADO A 5 DE JULHO DE 1978.

de um destacamento do Regimento de Infantaria 17. Os corpos foram resgatados ainda no dia 5 e levados para a Capela de Nossa Senhora do Ar, na BA4, onde foram velados a partir da meia-noite do dia 6 de julho.¹⁶ Pela manhã foi celebrada missa seguindo os corpos do TCor Lavrador e TCor Bettencourt em avião militar para Lisboa, enquanto pelas 11:00 foi feito o funeral do Sarg. Vitorino no Cemitério do Livramento em Angra, onde foi inumado na sepultura 183. Refira-se que o Sarg. Vitorino era uma pessoa muito conhecida e estimada na Praia da Vitória, desde que envergou a camisola do “União Desportiva Praiense”.

Embora hoje o acesso aos destroços desta aeronave, que ainda existem no local do aci-



1984 O C-130 QUE DERRUBOU A VEDAÇÃO DO AEROPORTO E AVANÇOU EM DIREÇÃO A UMA MORADIA.



com a hélice em “bandeira”. Segundo se julga o comandante ter-se-á esquecido de voltar a ligar o motor e os ventos cruzados acabaram por desviar o avião do seu curso.

Este aparelho foi rebocado novamente para a pista onde foi reparado num dos hangares do aeroporto. Uns meses mais tarde descolava novamente das Lajes. Voou até abril de 2011, ficando depois em exposição no aeroporto de Minneapolis-St Paul, no estado do Minnesota.

1998 FEVEREIRO 4 — SERRA DE SANTIAGO (LAJES)

Ainda na lembrança de boa parte da população está o acidente a 4 de fevereiro de 1998 de um **Antonov AN-12 BP** (ANTONOV AERONAUTICAL SCIENTIFIC/TECHNICAL COMPLEX ou Antonov ASTC), um avião quadrimotor turbo-hélice, operado pela companhia portuguesa *Air Luxor* que o tinha alugado à *Air Sofia*, e que foi fretado pelos CTT para transportar correio e carga entre os Açores e Lisboa.

O avião, que tinha passado numa inspeção surpresa 15 dias antes, depois de iniciar a descolagem teve supostamente uma falha em um dos motores e seis segundos depois num segundo motor, o que fez com que o avião tivesse levantado apenas 20 metros, virado à direita e chocado pelas 21:18 horas numa pastagens na zona

mais a norte da Serra de Santiago, a cerca de 67 metros de altitude, bem à vista da pista principal.

Habitualmente trazia mais correio para os Açores que aquele que levava de volta para Lisboa, compensando com o transporte de outras cargas, o que não aconteceu neste dia. O avião levava apenas 1693,5 kg de carga, embora tivesse capacidade para 14 toneladas, que pelo facto de não estar devidamente acondicionada terá contribuído para a instabilidade da aeronave e incapacidade da tripulação em a controlar. O avião tinha sido reabastecido pelo que aquando do embate ardeu de forma intensa perdendo-se toda a carga.¹⁷

O resgate chegou 7 minutos depois, chegando ao local bombeiros da BA4 (portugueses e americanos) e os bombeiros voluntários da Praia da Vitória, iniciando-se o combate às chamas.

Tentou-se retirar os sete membros da tripulação, todos de nacionalidade búlgara, que compoñam uma tripulação muito experiente nesta rota. Quatro dos corpos foram resgatados, mas o resgate dos outros três ficou atrasando pelo facto de estarem presos entre os destroços, sendo possível fazê-lo apenas no dia seguinte. Os corpos foram depositados na morgue do Hospital de Angra do Heroísmo, onde foram autopsiados.

Os destroços foram recolhidos e transportados para o interior da Base Aérea das Lajes, para

ANTONOV DA AIR LUXOR QUE EMBATEU NA SERRA DE SANTIAGO. IMAGEM RETIRADA DO RELATÓRIO OFICIAL, QUE APRESENTA COORDENADAS DO IMPACTO INCORRETAS. [HTTPS://REPORTS.AVIATION-SAFETY.NET/1998/19980204-0_AN12_LZ-SFG.PDF](https://reports.aviation-safety.net/1998/19980204-0_AN12_LZ-SFG.PDF)

17 Jornais “A União” de 5 de fevereiro de 1998 e “Diário Insular” de 6 e 7 de fevereiro de 1998.

se continuar a peritagem pela Comissão de Inquérito. Na sequência do acidente, chegaram vários elementos da Embaixada Búlgara em Lisboa, elementos da Air Sofia, e técnicos da aeronáutica civil da Bulgária.

O AVIÃO DA MATA DO ESTADO

Uma boa parte da população conheceu a carcaca de um avião que se encontrava num terreno na zona das Veredas, Terra Chã, conhecido por Mata do Estado.

Na realidade não houve aqui qualquer acidente. Foi transportada até aqui a fuselagem deste avião da Força Aérea dos Estados Unidos da América que penso tratar-se de um Boeing KC-97F Stratofreighter da Força Aérea dos Estados Unidos, que a 10 de maio de 1957 ao tentar descolar do aeroporto das Lajes sofreu uma perda de potência nos motores, acabando por percorrer toda a pista, saindo fora dela e incendiando-se, felizmente sem vitimar qualquer um dos seus 7 tripulantes.

Tamanha logística para trazer até aqui o corpo do avião, uma vez que não vieram as asas nem a cauda, deve ter uma justificação que não consigo imaginar. Não me consta que tenha servido para qualquer tipo de “exercícios” em que fosse forçoso haver um avião. No entanto, a relativa proximidade deste local a Angra permitiu que diversos turnos de recrutas do Regimento de Infantaria 17 o escolhessem para treinos militares a desenvolver nas proximidades, o que acontecia cerca de 4 vezes por ano. Os oficiais aproveitavam o avião para aí montar o seu comando improvisado, resguardando-se no seu interior do tempo mais agreste que pudesse fazer, enquanto os soldados eram obrigados a ficar no exterior e a pernoitar em tendas durante 3 ou 4 dias. Outros jovens e adultos satisfaziam também a sua curiosidade fazendo visitas até aqui, como o demonstram as fotos.



BOEING KC-97F STRATOFREIGHTER DA FORÇA AÉREA DOS ESTADOS UNIDOS, ACIDENTADO A 10 DE MAIO DE 1957.



GRUPO DE ESCUTEIROS JUNTO DO AVIÃO DA MATA DO ESTADO

