



Correio Manhã
Domingo

21-06-2015

Periodicidade: Diário

Classe: Informação Geral

Âmbito: Nacional

Tiragem: 174177

Temática: Sociedade

Dimensão: 3286

Imagem: S/Cor

Página (s): 1/36 a 40



Missão nos Açores

EM DEZ HORAS, CINCO BARCOS FORAM SOCORRIDOS EM ALTO-MAR

histórias

Texto José Carlos Marques

Missão urgente e perigosa

EM POUCO MAIS DE DEZ HORAS FOI PRECISO SOCORRER CINCO BARCOS EM PERIGO NO MAR DOS AÇORES

O terceiro dos quatro naufragos tinha acabado de se atirar à água, por indicação do recuperador-salvador Vítor Casimiro. Pendurado no cabo no helicóptero da Força Aérea, o militar estava prestes a mergulhar nas águas do Atlântico para ir ao encontro do norueguês que se debatia com as vagas de 10 metros.

O 1º sargento Casimiro não imaginava o que ia na cabeça do comandante do helicóptero, o capitão Manuel Costa. É que a aeronave tinha atingido o bingó, o termo técnico que designa o momento a partir do qual o depósito de combustível já só tem reserva suficiente para voltar a terra. O piloto teve de pensar depressa. “Quando atingimos o bingó, tínhamos os dois naufragos dentro do helicóptero e o terceiro tinha acabado de entrar dentro de água. Era impossível vir embora nessa altura porque mal o homem se atirou para a água, o veleiro afastou-se 500 metros. Não podíamos deixá-lo na água,

de certeza que ele não iria sobreviver. Uma decisão mais complicada foi a de resgatar a quarta pessoa que estava no veleiro. Mas, embora tivesse de esticar um bocadinho mais o combustível, não o podia deixar sozinho no veleiro naquelas condições. Decidimos que íamos recuperá-lo também”. O capitão do veleiro ‘Kolibri’ foi o último a entrar no helicóptero EH101 da Força Aérea. Eram seis da tarde do dia 6 de maio. Seguiu-se uma viagem pouco tranquila. “Estávamos nervosos. Encontrávamo-nos muito longe de terra firme e ainda teríamos de fazer várias horas de voo”, lembra o capitão Manuel Costa.

Eram dez pessoas a bordo – os quatro naufragos, dois pilotos, o operador de sistema, o recuperador-salvador, uma médica e uma enfermeira. Deveriam aterrar na ilha das Flores, de onde tinham partido por volta das 11h30, mas as condições de vento alteraram-se. Tiveram de rumar à Horta, no Faial, onde aterram três horas e trinta minutos depois. “Estávamos nos



“É muito difícil ver uma pessoa à noite na água e nós conseguimos”

capitão
Lorindo Garcia

“Quando atingimos o bingó (limite de combustível) tínhamos dois naufragos no helicóptero”

capitão
Manuel Costa



mínimos de combustível”, conta o piloto.

Apesar do sobressalto, o resgate dos quatro tripulantes do veleiro norueguês ‘Kolibri’ foi um sucesso. A embarcação seguia com quatro tripulantes quando encontrou a tempestade perfeita, 350 milhas a sudoeste dos Açores. Ventos de 90 km/h e ondas de dez metros partiram um dos mastros e tornaram a navegação impossível.

Depois de o veleiro se ter virado duas vezes durante a noite, a tripulação de quatro homens fez o pedido de SOS às 08h45 do dia 6. O sinal foi



IMAGENS DAS OPERAÇÕES DE SALVAMENTO NO DIA 6 DE MAIO

FOTOS DIRETOS RESERVADOS

recebido no Centro de Coordenação de Busca e Salvamento Marítimo (MRCC) dos Açores e prontamente foi acionado um avião da Força Aérea, o C295, que localizou o navio duas horas depois. Uma segunda aeronave da mesma esquadra – a 502 – chegou à área de salvamento pelas 12h00.

Mergulho no oceano

O capitão Luís Moura, piloto do C295, lembra o cenário que encontrou. “O ‘Kolibri’ não estava a afundar, mas estava danificado. Tinha um dos mastros partido e só con-

“Inesquecível, pela distância, pelo tempo de voo, as vidas que salvámos e a ondulação de 10 metros”

sargento **Vítor Casimiro**

seguiu seguir o rumo do vento. Os tripulantes não estavam feridos, mas estavam nervosos, obviamente. Passámos a previsão da chegada do helicóptero e dissemos para eles se manterem calmos.” O avião acompanhou o veleiro à deriva durante quatro horas, altura em que atingiu o limite da autonomia.

Entrou então em cena um avião americano, um C-130 da Guarda Costeira que tinha vindo aos Açores participar num exercício internacional de salvamento no mar. Foi já este avião que apoiou o helicóptero português EH101,

orientando-o na missão de retirar do veleiro os quatro noruegueses, com idades entre os 40 e os 60 anos. “Não temos tempo para pensar no que está a acontecer, se temos medo, se não temos medo, se vamos lá ficar, se não vamos lá ficar. A nossa opção ali é colaborar com o resto da tripulação e decidir a melhor forma de fazer a recuperação. Fosse a partir da embarcação ou a partir da água, como foi o caso”, conta à ‘Domingo’ o 1º sargento Vítor Casimiro, o homem que mergulhou no Atlântico para içar os marinheiros. Há quase 10 anos ▶

histórias

► que faz este trabalho, mas esta operação foi especial. “Uma missão destas é inescrutável. Pela distância que foi, pelo tempo que estivemos a voar, por salvar mais quatro vidas. Por retirar homens do mar numa ondulação de 10 metros.”

O resgate do ‘Kolibri’ foi um dos cinco casos de emergência no mar com que o Centro de Coordenação de Busca e Salvamento Marítimo dos Açores se deparou no dia 6 de maio. “É relativamente comum termos de fazer operações de salvamento na área dos Açores, até porque é um território muito vasto. Mas o que a situação teve de excepcional foi haver tantas ocorrências num período tão curto”, explica à ‘Domingo’ Filipe Matos Nogueira, 2º comandante da Zona Marítima dos Açores.

Por sorte, estava previsto para esta altura um grande exercício de busca e salvamento, com meios da Marinha e da Força Aérea portuguesa e ainda a participação de aeronaves dos Estados Unidos e do Canadá. As situações de emergência levaram ao cancelamento do exercício, porque havia vidas reais a ser salvas no mar. Em três dos casos, valeu aos tripulantes dos veleiros a ajuda de embarcações. “A lei marítima prevê a obrigação de dar apoio a embarcações em risco e verificamos que isso é

prática corrente no mar”, diz o comandante Matos Nogueira. Assim aconteceu com os dois tripulantes sérvios do veleiro ‘Manca3’, que foram resgatados pelo cargueiro ‘Archangelos Gabriel’. O veleiro ‘Gandul’, de bandeira holandesa, com dois tripulantes a bordo, de 45 e 56 anos, de nacionalidade espanhola e italiana, pediu ajuda por ter o leme partido. A tripulação foi resgatada pelo navio mercante ‘Cafer Dede’, com destino a Nova Iorque.

Noutro episódio, os dois tripulantes do veleiro sueco ‘Missy 32’ pediram ajuda ao navio-hospital ‘Esperanza del Mar’, de Espanha. Mas os tripulantes entenderam depois que não precisavam de apoio e prosseguiram a viagem.

Família à deriva

O alerta mais dramático chegou pelas 15h30 do dia 6. O catamarã francês ‘Rêves D’O’, com uma família de pai, mãe e dois filhos (de nove e seis anos) tinha um incêndio a bordo. Estavam a mais de 500 milhas de terra. Longe demais para que o helicóptero os pudesse resgatar. O navio mercante ‘Yuan Fu Star’, com bandeira de Hong Kong, foi ao encontro do veleiro, mas as comunicações por rádio cessaram pelas 00h12. À 01h08, o MRCC dos Açores recebeu a última comunicação do AIS do navio, dispo-

“Não podíamos deixá-lo na água, de certeza que ele não iria sobreviver”

“Decisão mais complicada foi de resgatar a quarta pessoa que estava no veleiro”

capitão
Manuel Costa

“Os tripulantes não estavam feridos, mas estavam nervosos, obviamente”

“É comum operações de salvamento na área dos Açores. É um território muito vasto”

capitão
Luís Moura

sitivo automático que comunica a posição via rádio. O veleiro tinha naufragado.

Perto das 02h00, descola da ilha Terceira o avião P3 da Força Aérea Portuguesa. A aeronave especializada em vigilância do espaço marítimo e salvamento pertence à esquadra 601 de Beja, mas estava nos Açores para o tal exercício internacional.

Os 13 militares a bordo partiram de madrugada para tentar avistar os naufragos às primeiras horas do dia. Sabiam que encontrar alguém no mar durante a noite é uma missão com probabilidade de sucesso quase nula.

Durante a viagem até à área de operações surgem boas notícias. Às 04h52, o cargueiro chinês encontra a balsa salva-vidas do ‘Rêves D’O’. Mas era apenas meia vitória – a bordo seguiam apenas a mãe e o filho mais velho. Nada se sabia do pai, Claude, de 39 anos, e da menina, Inês, de 6 anos. “Sabíamos que estava o pai e uma filha na água, sem estarem localizados. O nosso principal objetivo era encontrá-los e tentar desviar o navio de Hong Kong para lá, para serem resgatados”, conta o piloto, capitão Robert Teixeira.

O avião P3 chegou à zona do naufrágio ainda de noite. A aeronave tem sensores sofisticados, mas foi o avistamen-

O agradecimento do pai enlutado

Dias depois do salvamento houve notícias da família do ‘Rêves D’O’. O pai da menina que não resistiu às horas no mar, depois do naufrágio, agradeceu aos militares o empenho na missão de salvamento. “Pude dar à minha filha querida um funeral condigno”, escreveu no blogue da viagem de circum-navegação que a família fazia desde 2014.

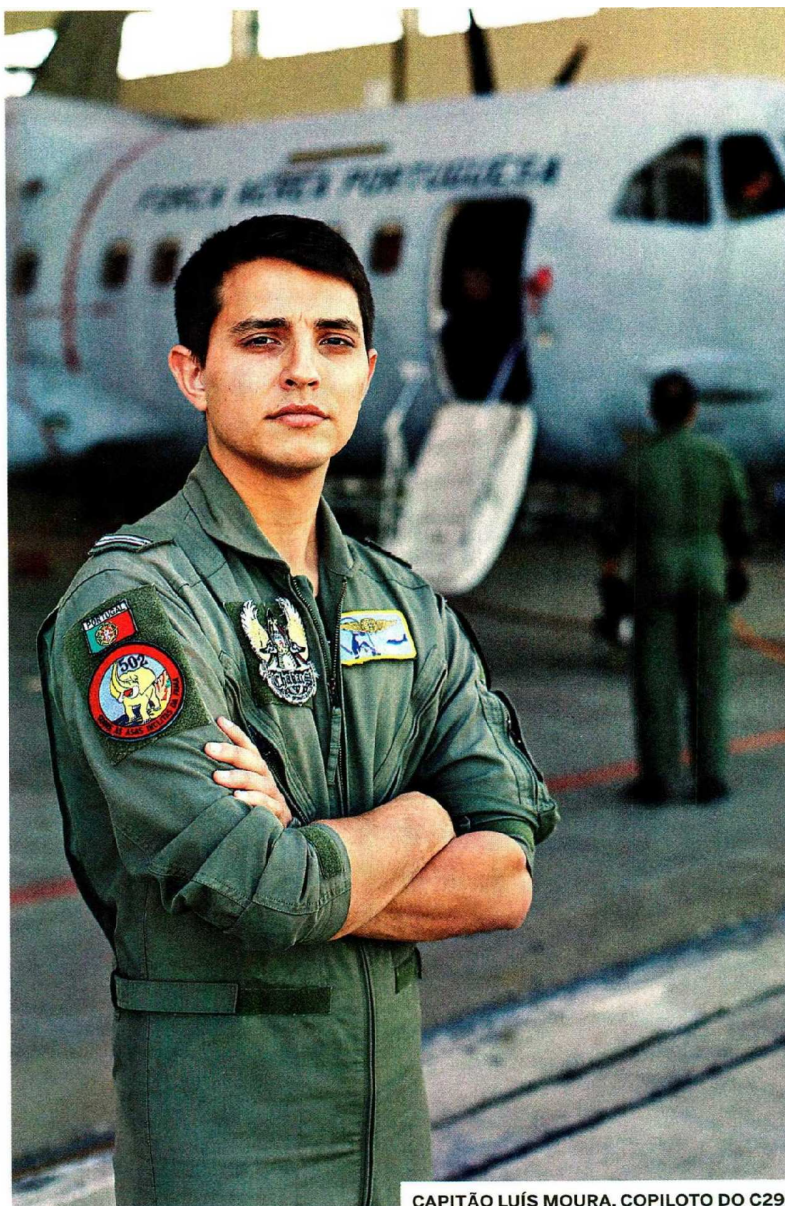
O pai, de 39 anos, a mãe de 37, o filho, de nove, e a filha Inês, de seis anos, tinham partido de La Rochelle, em França. No seu blogue, o pai tinha já contado que foi numa viagem às ilhas Maurícias, no fim de 2011, que a família descobriu a necessidade de procurar outros lugares, “outras pessoas, outros alimentos, outras bebidas.”



to de uma tênue luz de lanterna que permitiu avistar o pai e a filha, abraçados a flutuar na água graças aos coletes salva-vidas. O capitão Lorindo Garcia, comandante tático da aeronave (responsável por toda a parte de comunicações e sensores) explica o pequeno milagre de terem encontrado náufragos antes do sol nascer: “O melhor sensor para busca é o olho humano. Pode equipar o avião com o que quiser. Não há nada que consiga ver a diferença entre uma onda, ou uma crista de onda, e uma pessoa. Só o olho humano o consegue. Não há melhor sensor.”

A descoberta dos náufragos, avistados pela tripulação, ainda antes do sol nascer, deu esperança aos militares que, no ar e em terra, seguiam ansiosos a operação. “Foi um momento de festa no avião quando conseguimos ver que estavam vivos. O pai começou a acenar com os braços e isso foi visto por nós. Houve um bruaá de alegria no avião. Eu por acaso evitei esse bruaá, porque sei que as coisas só acabam quando acabam...”

O P3 sobrevoou repetidamente os náufragos na água, largando sinais de fogo para que o navio os avistasse e para que as próprias vítimas tivessem a noção de que tudo estava a ser feito para os salvar. ▶



CAPITÃO LUÍS MOURA, COPILOTO DO C295

BRUNO COLAÇO



CAPITÃO LORINDO GARCIA



VÍTOR CASIMIRO, ARTUR COSTA, EDUARDO MATIAS E VÍTOR SILVA

BRUNO COLAÇO

histórias

► “Nestes casos, não basta a mera capacidade de resistência, é preciso ter vontade de sobreviver”, explica o piloto Robert Teixeira.

Com o raiar do dia, o P3 largou uma balsa salva-vidas à água. Mas o vento e as ondas arrastaram o refúgio flutuante para longe das vítimas. O navio mercante ‘Yuan Fu Star’, que tinha a bordo a mãe e o irmão da menina, tentou por três vezes alcançá-los. “Mas um gigante de 300 metros produz um tal arrastamento de água que a tarefa se revelou impossível.”

O major Fernando Rocha, comandante da esquadra 601, sediada em Beja, sublinha o esforço da tripulação chinesa. “O capitão de bordo do navio de Hong Kong que esteve a prestar auxílio na missão foi incansável. O navio esteve cerca de 28 horas à procura das pessoas na água, só parou quando eles foram localizados. Fazer o que aquele homem fez com um navio de 300 metros e milhares de toneladas a bordo não é fácil, garantidamente. A minha honra a esse capitão.”

Um final menos feliz

Só com a chegada do navio-hospital ‘Esperanza del Mar’, de bandeira espanhola, foi possível tirá-los da água, perto das nove da manhã. Pai e filha estavam na água pelo menos desde as duas da madrugada. Os militares do P3 sabiam que a menina estava em muito má condição física e perguntaram por ela ao capitão espanhol. “A mãe estava à escuta da conversa e por isso eles não puderam ser explícitos na resposta. Disseram-nos que tinham três tripulantes para deixar no porto da Horta.”

Uma informação óbvia para os militares: a família era de quatro, queria dizer que a menina tinha morrido. O ambiente a bordo do P3 mudou. “Não vou dizer que é um bocado de nós que fica, mas

“O que a situação teve de excepcional foi haver tantas ocorrências num período tão curto”

2.º comandante
Filipe Matos Nogueira

“Sabíamos que estava o pai e uma filha na água, sem estarem localizados”

capitão
Robert Teixeira

“O capitão de bordo do navio de Hong Kong foi incansável. O navio esteve 28 horas à procura de pessoas”

major
Fernando Rocha

“O melhor sensor para a busca é o olho humano. Pode equipar o avião com o que quiser”

“O pai acenou os braços e foi visto por nós. Houve um bruaá de alegria no avião”

capitão
Lorindo Garcia

Cinco veleiros à deriva no mar

No dia 6 de maio, o MRCC dos Açores recebeu, em Ponta Delgada e nas Lajes, cinco pedidos de socorro de embarcações que navegavam na área marítima sob responsabilidade portuguesa

Condições atmosféricas
90 km/h Vento forte / 10/13 m Ondulação

1. 02h28 ‘Manca 3’
Bandeira dos EUA, dois sérvios a bordo com 50 anos. A tripulação foi resgatada pelo navio mercante ‘Archangelos Gabriel’, pelas 19h00, dirigindo-se para Malta

2. 08h45 ‘Kolibri’
Bandeira norueguesa, com 4 tripulantes entre os 40 e os 60 anos. Mastro partido e sem comunicações. A tripulação foi resgatada pelo helicóptero EH-101 da FAP e levada para a Horta

3. 10h22 ‘Gandul’
Bandeira holandesa, com um espanhol e um italiano de 45 e 56 anos a bordo. Tinha o leme partido. Foi resgatado, às 19h00, pelo navio mercante ‘Cafer Dede’, com destino a Nova Iorque

4. 15h30 ‘Revés D’o’
Bandeira francesa, com família a bordo com idades entre os 6 e os 37 anos. Pequeno incêndio a bordo, seguido de naufrágio. Mãe e filho foram resgatados de uma balsa salva-vidas pelo navio mercante ‘Yuan Fu Star’, de Hong Kong. O avião P3 Orion da FAP detectou na água os outros dois naufragos. As 08h50, pai e filha foram retirados do mar por uma lancha do navio-hospital ‘Esperanza del Mar’. A menina morreu a bordo

Fonte: Elaboração própria CORREIO DA MANHÃ

as oito horas que nós vivemos antes não tiveram valor. O valor real estava se nós mantivéssemos esta família toda unida. Infelizmente, não foi possível, ficamos com um sabor amargo”, conta o capitão Lorindo Garcia. Que, apesar, do desfecho não ter sido o mais feliz, sabe que a missão fica gravada na história da unidade.

“Foi a melhor missão de busca e salvamento que eu já fiz. Eu vim para a tropa em 2001, já estive no C-130, onde fiz também missões de busca e salvamento. Mas

esta foi uma missão completa, em 30 anos desta esquadra, é muito difícil ver uma pessoa na água à noite e nós conseguimos.”

Dias depois, o pai da menina agradeceu aos militares o empenho na missão de salvamento (ver caixa).

Os militares que arriscam a vida no mar sabem que cada missão é um desafio com final incerto. Mas partem sem hesitações e com a certeza de que hão de honrar o lema da esquadra 751, a do helicóptero EH101 ‘Merlim’: “Para que outros vivam!”