

POR JAIME GARCIA

Dirijo-me a si como passageiro do voo S40125 LIS/PDL, do passado dia 17 de fevereiro, a quem foi barrado o embarque.

Senhor Presidente, não me move qualquer intenção compensatória financeira ou de outra índole, mas sim denunciar a minha indignação perante a prepotência e arrogância de alguém que, com responsabilidades, decide fechar um voo, estando em falta 5 passageiros, sendo que 3 em trânsito do Reino Unido.

Tentando ser o mais claro e esclarecido, irei detalhar os factos de forma simplista e directa. Feito o check-in, em Lisboa, avançámos, ultrapassando os estonteante curros em serpentina que nos levam à exigência da segurança, como também não sendo tentado pela exposição e passagem obrigatória da free-shop. Chegados perto da sala 16, onde se encontra um painel de informação de voos e gates, verificou-se que a porta de embarque para PDL não estava atribuída. Sentamo-nos (eu e minha mulher) no beiral exterior da sala 16, tendo eu recorrido à aplicação FlightRadar, onde me apercebi que o voo tinha atraso à saída de PDL, o que me levou a acompanhar o mesmo na aplicação.

Quando faltava cerca de 20 a 25 minutos para o avião aterrar foi atribuída a porta 18 para embarque. Pouco depois é feita a 1ª chamada, levantamo-nos e ficamos entre a sala 16 e a sala 17/18 para, através da vidraça, vermos a aterragem da aeronave.

Feita 2ª chamada, pouco depois visualizamos o avião a aterrar na pista RWY 02.

De seguida avançamos para a sala 17/18 (sala grande com 2 gates, sala de fumo e 2 WC) e, aí chegados, vemos os últimos passageiros (6 ou 7) no procedimento de embarque.

Sou alertado pela minha mulher para a necessidade de ir ao WC (sofre de claustrofobia em espaços exíguos, com 2 episódios de pânico vividos a bordo dos aviões da Sata).

O WC é mesmo por detrás dos balcões de embarque do gate 18, sendo percurso curto. Após o alívio dirigimo-nos para os balcões de embarque onde nos aguardava uma formação de 4 funcionários TAP.

Ali chegados somos recebidos por um “diga faz favor”. Mostrei os 2 boardinpass e fui fulminado por “o voo está fechado”!

Repliquei: “Como?!”, tendo como resposta “o voo está fechado”!

Certamente, a “Guarda Pretoriana” esperaria alguma alteração com gritaria, berros e alguns provérbios à mistura, o que obviamente não aconteceu, à excepção do choro das 3 simpáticas inglesas quando se aperceberam que não embarcariam.

Por detrás da barragem dos 4 funcionários TAP, posicionava-se o Sr. Supervisor Sata, responsável pelo fecho do voo, que olhando para o cenário à sua frente, o fazia de braços à ilharga, sem expressão e impávido.

Fiz-lhe sinal para falar, ignorou-me, só despertando quando do fundo da escadas assomou uma colega que, em alto e bom som, perguntou: “E o autocarro o que se faz?”.

Aí o Sr. supervisor deu meia volta e desceu as escadas em direcção ao autocarro.

NOTAS A TER EM CONTA: 1º - As portadas, baias da passagem dos balcões de embarque estavam recolhidas (abertas)

2º - O autocarro com os últimos passageiros estava a aguardar na porta ao fundo das escadas

3º - Não foi feita ‘last cal’

## Carta aberta ao Sr. Presidente da SATA

4º - A aeronave estava a chegar aos “calços”. Será que estariam à espera de uma figura grada?!

Passados 4 ou 5 minutos o Sr. Supervisor subiu as escadas, vestiu o colete, dirigiu-se a mim, fechou a baía da passagem do balcão de embarque e interpelou-me: “Pedi para falar comigo?”.

Manifestei-lhe a minha indignação e espanto pelo fecho do voo, fazendo menção às 4 notas anteriores.

O sr. Supervisor respondeu-me que “a porta de embarque fecha 20 minutos antes do voo partir, recupere a sua bagagem de porão na Groundforce, há um voo Sata para PDL às 17h25, tente arranjar lugar”.

Perante tamanha desfaçatez, prepotência e arrogância, voltei-lhe as costas e segui o seu conselho.

Este senhor supervisor chama-se José Morgado, e além desta função é Presidente da Comissão de Trabalhadores da Sata Azores Airlines.

O voo partiu às 14h27, ou seja 17m de atraso, não sei se com alteração da ‘loadsheet’ ou LMC.

Ultrapassadas as primeiras dificuldades na Groundforce, deixei lá a minha mulher para a recuperação da mala (1h30m de espera) e dirigi-me ao balcão de vendas da Sata.

Fui recebido por uma senhora a quem entreguei os documentos e boardinpass, dizendo-lhe da intenção de arranjar 2 lugares de LIS/PDL no tal voo das 17h25.

“Está cheio”, respondeu-me.

Pedi para falar com a Sra. D. Sofia, chefe de escala em Lisboa, que após olhar de pé para o visor do PC, exclamou: “Para além de não haver lugares hoje, não há amanhã, só haverá domingo”.

Sr. Presidente, por estar tão imbuído na descrição dos factos, incorri na indelicadeza de não me apresentar, peço desculpa.

Sou Jaime Garcia, cliente Sata Imagine Gold 10341940, tenho 2.852 horas de voo (calço a calço, Origem/destino), 1.764 viagens Sata origem/destino, 414 TAP e 124 companhias estrangeiras, o que implicará provavelmente cerca de 7000 horas de aerogares, aeroportos à volta do Mundo.

Já passei por muitos gates de embarque na minha vida nómada, porém foi a primeira vez que tal aconteceu.

Conheci Supervisores e Chefes de Escala Sata, autoritários, austeros, rigorosos, zelosos, competentes, mas com respeito pelos clientes e tratando os passageiros com dignidade.

Outrora, esta Companhia denominava-se “SERVIÇO E AMABILIDADE EM TERRA E NO AR”.

Tal como nos sismos, existem réplicas e efeitos colaterais.

1º efeito colateral: pagamento de 836,40 euros por 2 passagens LIS/PDL em voo TAP no mesmo dia.

Réplica: ao fim de 65 anos deixo de ser cliente Sata.

Termino, Sr. Presidente, lembrando-me de um livro de George Orwell e de um pensamento de Oscar Wilde, que define a atitude de José Morgado.

A si desejo-lhe as maiores venturas na continuidade do louvável trabalho que tem desenvolvido na recuperação da Sata.

Melhores cumprimentos.

Jaime Garcia

## Marinha alerta para “agravamento considerável” da agitação marítima

Os Açores vão ter um “agravamento considerável” das condições meteorológicas e de agitação marítima, entre as 18h de ontem e as 18h de quarta-feira, avisou a Marinha.

Em comunicado conjunto, a Marinha e a Autoridade Marítima Nacional adiantam que a ondulação terá “uma altura significativa que poderá atingir os sete metros e uma altura máxima de 13 metros, com um período médio a variar entre os 11 e os 13 segundos”.

“São esperados ventos provenientes do quadrante Sudoeste, com uma intensidade média de até 65 quilómetros por hora e rajadas até 120 quilómetros por hora”, indicam.

A Marinha e a Autoridade Marítima



Nacional alertam a comunidade marítima e a população em geral “para

os cuidados a ter, tanto na preparação de uma ida para o mar, como quando estão no mar ou em zonas costeiras”, aconselhando ao reforço da amarração e a “uma vigilância apertada das embarcações atracadas e fundeadas”.

“Evitar passeios junto ao mar ou em zonas expostas à agitação marítima, de que são exemplo os molhes de proteção dos portos, arribas ou praias, evitando ser surpreendido por uma onda”, é outra das precauções a ter.

A Marinha e a Autoridade Marítima Nacional pedem ainda que não se pratiquem atividades de pesca lúdica, “em especial junto às falésias e zonas de arriba frequentemente atingidas pela rebentação das ondas, tendo

sempre presente que nestas condições o mar pode facilmente alcançar zonas aparentemente seguras”.

O Instituto Português do Mar e da Atmosfera (IPMA) colocou as ilhas do grupo Ocidental sob aviso amarelo a partir do final do dia de ontem devido à previsão de agitação marítima.

Segundo o IPMA, o aviso amarelo para as ilhas do grupo Ocidental (Flores e Corvo) vai estar ativo no período entre as 18:00 de ontem e as 12:00 de hoje.

O aviso amarelo é emitido pelo IPMA sempre que existe uma situação de risco para determinadas atividades dependentes da situação meteorológica.