

PT-TYS

UMA TRAGÉDIA SEM EXPLICAÇÃO

Uma coisa é certa: chovia forte em Florianópolis naquele sábado à noite. A tempestade era tão forte que os taxistas do Aeroporto Hercílio Luz já pensavam em ir embora, acreditando ser iminente o fechamento da pista e o desvio dos vôos Varig e Transbrasil que pretendiam atender. Raios e trovões cortavam os céus quando foram avistadas as luzes dos dois aviões que esperavam. O vôo da Varig, que vinha na frente, chegou primeiro e pousou normalmente. Assim, o TB303 tinha de aguardar utilizando-se da baía norte, passando reto para efetuar nova aproximação. Os motoristas de táxi viram o início desta manobra, mas não notaram imediatamente que algo saiu errado... Exatamente às 20h38, aquele Boeing 727-27C com o prefixo PT-TYS, um dos muitos que compunham a colorida frota da Transbrasil, bateu contra o Morro da Virgínia, na localidade de Ratonas, poucos quilômetros antes do seu destino final, causando a morte de quase todos os seus passageiros. O que realmente aconteceu naquela noite é, até hoje, um mistério!

O AVIÃO

Encomendado pela Braniff Airways, este 727 foi entregue e comissionado na sua também colorida frota (alguns dizem que esta empresa inspirava a Transbrasil em sua pintura) no dia 14 de agosto de 1966 com o prefixo N7272 e o número de frota "272". Utilizando a cor azul médio, operou na empresa em vôos curtos na sua malha de rotas até 28 de novembro de 1975, quando foi alugado para a Transbrasil e trazido ao Brasil como PT-TYS, recebendo aqui a pintura padrão "Riquezas Nacionais" nas cores azul e amarelo (vista acima), sendo efetivamente comprado pela empresa brasileira em abril de 1976. Havia recentemente recebido a pintura no padrão "Arco-Íris" da empresa em azul médio quando, no dia 12 de abril de 1980, sofreu o primeiro acidente grave com um 727 em nosso país, chocando-se contra o Morro da Virgínia em Florianópolis, Santa Catarina.

O VÔO 303 DA TRANSBRASIL

O PT-TYS já operava em nosso país há mais de quatro anos, transportando passageiros e carga, sendo um dos modelos Combi da Transbrasil, operados intensamente na rota postal noturna (a empresa brasileira tinha os mais altos índices de utilização diária do 727 no mundo). Naquele sábado, dia 12 de abril, já havia operado dois vôos e estava sendo preparado para decolar rumo a Porto Alegre com uma escala em Santa Catarina. Pintado no vistoso esquema "Arco-Íris", com asas e títulos em azul médio (como o 727 não identificado da foto ao lado), era um dos que mais chamava a atenção dos que assistiam o embarque no tradicional terraço de Congonhas na capital paulista. Era, na realidade, aniversário do Aeroporto de Congonhas e entre os anônimos do terraço, parentes e amigos dos que embarcaram no TB303, ninguém podia imaginar que era a última vez que viam tanto o 727-100 PT-TYS, quanto seus ocupantes.

A partida de São Paulo deu-se sem incidentes, com o 727 levando em seu interior oito tripulantes e cinquenta passageiros. A região de Florianópolis em Santa Catarina estava sob os

efeitos de uma tempestade e o avião da Transbrasil voava atrás de outro 727, este da Varig, que também pousaria naquela cidade. Na cabine de comando estavam Geraldo Álvaro da Cunha Teixeira, comandante, Paulo César Vaz Vanderley como 1º Oficial, Walter Lúcio Mendes como engenheiro de bordo e no jump seat da cabine estava Ricardo Matricciani, major da Força Aérea Brasileira, presente ali como chegador da equipe da Transbrasil naquele vôo. Havia ainda mais quatro funcionários da empresa no avião, atuando como comissários de bordo aos exatos cinquenta passageiros: Kátia Barcelos, Maria Levy Guedes, Gilson Martins Guimarães e Eraldo Dias de Oliveira. O vôo 303 originou-se em Fortaleza e destinava-se a Porto Alegre, capital do Rio Grande do Sul e, por este motivo, Cleber Moreira (inspetor de obras da empresa Camargo Correa em Tucuruí) estava no 727 com sua mulher, Marlene Moreira e o filho do casal, João Moreira. Era a primeira vez em dois anos, que o casal viajava do Pará até a sua cidade natal, Bagé. No TB303 estavam ainda muitos outros gaúchos, como Luiz de Carvalho, presidente do Sindicato dos Metalúrgicos do Estado e mais oito líderes sindicais, além de Antônio Frigeri, de 57 anos, presidente da Federação Gaucha dos Metalúrgicos, juiz classista e membro do Estado na Confederação nacional da Indústria, cuja eleição nacional motivou sua ida até Brasília, cidade da qual retornava pela Transbrasil. Felizes, e no mesmo vôo, estavam Rosemeire Koerich Nocetti (que viera até São Paulo para consultar-se com um médico) e sua irmã, Jane Koerich de apenas 19 anos, que pela primeira vez viajava de avião. Ambas haviam estado em São Paulo pela primeira vez e traziam uma amiga, Sônia Beatriz Cabral. Entre os que depois tiveram motivos para comemorar por perder o vôo ou ter descido antes, encontrava-se o ex-governador do Ceará e ex-deputado federal Aduino Bezerra que na semana seguinte contava, aliviado, que havia descido do avião em Brasília.

COLISÃO SOB CHUVA FORTE

A revista Veja de 23 de abril de 1980 trouxe a notícia deste acidente assim: "Apenas três pessoas sobreviveram à queda, no último dia 12, do Boeing da Transbrasil que fazia o vôo 303 entre Fortaleza e Porto Alegre e se chocou contra o Morro da Virgínia, a 32 km de Florianópolis, matando 47 passageiros e oito tripulantes" (SIC). O choque aconteceu às 20h38, minutos antes do pouso no aeroporto Hercílio Luz, quando a aeronave estava a uma altura de 1.100 pés. Um minuto antes do acidente, a tripulação do 727 havia falado com a torre e não mencionou nenhum problema com a aeronave ou em relação ao tempo e a visibilidade. Pela orientação recebida, o 727 fazia a aproximação Delta, chegando até a cidade pela Baía Norte, bloqueando o radio-farol da Ilha de Florianópolis próximo da Praia da Saudade mas tendo de fazer uma órbita para aguardar o pouso do vôo da Varig. Pouco depois o avião simplesmente "sumiu" das telas dos controladores, ao colidir com a elevação, mas estes, sem nada saber, ainda aguardaram algum tempo até dar a aeronave por perdida e avisar o Salvaero. Estava definitivamente traçado, o destino do PT-TYS, no mais grave acidente da história da Transbrasil, cuja última ocorrência havia sido a queda de um bimotor Handley Page HPR-7 Herald 214 (PP-SDJ) em Curitiba, no dia três de novembro de 1967, causando a morte de 21 pessoas (por coincidência, o acidente ocorreu também na aproximação e dele, quatro pessoas sobreviveram).

O Boeing 727, já na configuração de pouso, com os trens baixados e sob chuva, raios e trovões, voava baixo sobre o Morro da Virgínia como que sem perceber o perigo que o rondava. Ao chocar-se com as árvores e o solo pela primeira vez, o avião partiu-se, a cabine foi arrancada e a parte principal da fuselagem arrastou-se por cerca de 300 metros na mata alta e fechada, rasgando-se e jogando muitos passageiros para fora (entre estes, dois dos que sobreviveriam: Cleber e Marlene Moreira), chocando-se finalmente contra uma rocha e capotando. Alguns segundos mais tarde viria a explosão fatal, fruto das asas arrancadas, que permitiram o vazamento do combustível restante, o que lançou fogo pôr sobre os destroços da aeronave e sobreviventes, terminando por consumir o avião inteiro e aumentando significativamente o número de mortos. Várias pessoas que moravam próximas ao Morro da Virgínia viram o 727 em seus últimos instantes e correram, após o acidente, ao local para ajudar os sobreviventes. "Pensei que era trovão, mas não era... Saí e vi a bola de fogo

alumiando o morro" (SIC). Estas palavras foram ditas por Francisco Praxedes dos Santos, boiadeiro, que bebia sua chachaça quando viu o acidente. Saiu imediatamente com seu facão em direção ao local, mas demorou três horas para enfrentar os quatro quilômetros entre ele o 727, em meio à lama e a chuva, que ainda caía na escuridão. Ao chegar, relatou ter visto o pior espetáculo de toda a sua vida.

Outro que viu o acidente foi Ciríaco João Pereira, dono de uma venda em uma estradinha perto da base do Morro da Virgínia e distante 19 quilômetros do centro da cidade. Ele contou ter ouvido "uma zuada" (SIC) de avião e mal ter tido tempo de sair da venda sob a chuva com seus dois fregueses da noite, Walter Caetano e outro que conhecia apenas por Paulo. Ao sair e ver o avião, observou imediatamente sua colisão com o solo. Seu bar já era para estar fechado, mas a chuva forte havia prolongado o expediente de Ciríaco que, ao ouvir o avião, disse aos amigos que aquele era um **ajato** (SIC), e que ali não era rumo de um avião daquele tamanho passar. "Não sei como ele ainda alcançou aquela altura antes de bater. Eu fazia idéia de que ele ia cair aí nessa fazenda ao lado, a do Dr. Alencar. Foi uma coisa de uns segundos. Ele subiu e foi bater quase na ponta do Morro da Virgínia", contou. Ele estava certo: por poucos metros de altura, o PT-TYS teria se salvado... "Eu vi as luzes indo para o morro e vi o fogo. Clareou o céu todo, fez aquele fogo no céu todo". Seu freguês, Walter, confirmou: "foi uma zuada tremenda e o Ciríaco disse: vem um avião aí, vai cair logo ali. Nós saímos e espiamos, eu vi três luzinhas e disse que eram três aviões pequenos mas ele não concordou. Ele falou que era um só, um ajato e que estava baixo demais" (SIC). Ciríaco correu até a casa de Marcos Rodrigues Malta, que morava ali perto e contou o que ocorrera. Marcos, desenhista publicitário, pegou seu carro e ambos, ele e Ciríaco, foram até o posto da Polícia Rodoviária Federal na BR101, distante sete quilômetros de onde estavam. O comandante do local no momento era o sargento Rui Santos, que com seus patrulheiros, avisou imediatamente os Bombeiros e a Base Aérea de Florianópolis. Nesta altura dos acontecimentos, da estrada em frente ao posto policial, já se podia observar o incêndio daquilo que minutos antes fora um reluzente avião comercial.

A DESCOBERTA DO ACIDENTE

Inicialmente a Transbrasil não informou aos que esperavam o TB303 sobre seus problemas em localizar e contatar sua aeronave, logo após o acidente. Ao invés disso disse que o 727 não havia decolado de São Paulo. Porém, uma notícia em primeira mão de uma das rádios locais expôs a mentira e confirmou as suspeitas de algumas pessoas no aeroporto. O desespero veio à tona e o balcão da empresa ficou lotado de parentes e amigos que, além de tristes, reclamavam da conduta da empresa. A madrugada foi caótica no Hercílio Luz e nos principais hospitais da cidade, pois como a queda deu-se em local de difícil acesso, era angustiante a espera por notícias do encontro de sobreviventes do acidente. No desespero, muitas pessoas subiram o morro de madrugada para ajudar a procurar pelos desaparecidos e isto trouxe mais problemas: uma repórter foi picada por uma cobra e um soldado do Corpo de Bombeiros caiu de uma altura de quatro metros quando escalava um pedaço mais íngreme, fraturando várias costelas. No início da manhã, enquanto diversas entidades de Florianópolis divulgavam notas lamentando o acidente, o governador do Estado decretava luto oficial. Na Universidade Federal de Santa Catarina cancelaram-se as aulas, pois seis professores da instituição estavam entre os mortos no TB303.

No momento do acidente, veranistas da Praia das Canavieiras, de costas para o Morro da Virgínia, ouviram o que classificaram de "poderosa explosão" e notificaram as autoridades policiais. Idalino Alexandre dos Santos, proprietário de um sítio na região, tentou convencer sua família de que não era nada, só uma "fáisca elétrica", mas mudou de idéia ao ver dezenas de curiosos cruzando sua propriedade durante a madrugada, caminhando em direção ao local da queda do Boeing. Seu vizinho era Marcos Rodrigues Malta, que junto de Ciríaco, foi quem avisou a Polícia Rodoviária, que por sua vez acionou o Esquadrão de Buscas e Salvamento da Base Aérea de Florianópolis, o Esquadrão Pelicano. Houve, porém, entre o aviso e a chegada da primeira equipe oficial ao ponto da queda do 727, um longo hiato. Coube ao sargento

Chaves, a triste honra de ser a primeira pessoa da FAB a chegar ao local, pulando de um helicóptero UH-1H *Huey*. Ele relata ter descido "em meio às ferragens retorcidas e incendiadas", encontrando os que ainda viviam, pedindo socorro. Pouco depois da uma e meia da manhã, outro helicóptero se juntou ao do sargento Chaves e ambos se revezaram durante a noite, já em meio aos curiosos que também haviam alcançado o local. Os corpos dos mortos eram depositados em uma clareira natural distante uns 200 metros do núcleo dos destroços e este local podia ser visto da BR-101, agora completamente tomada de carros e pessoas querendo ver o que se passava.

A OPERAÇÃO DE RESGATE

Dos 54 mortos no acidente, a maioria estava carbonizada e 18 só foram identificados através de sua arcada dentária (não havia ainda a técnica de exames de DNA). Flávio Barreto, um dos sobreviventes, admitia que o número de vítimas poderia ter sido menor se as equipes de socorro não tivessem demorado três horas para chegar ao local e disse achar que um raio havia derrubado o aparelho, visto que tinha ouvido um raio exatamente antes do choque. Durante a madrugada, os sobreviventes enfrentaram momentos de horror: corpos mutilados e calcinados por toda parte, gritos, lamentos, gemidos e agonias. Cleber e sua mulher Marlene, que pularam (ou foram jogados) do 727 antes da colisão final, estavam em estado de choque e eram os mais feridos entre os sobreviventes que puderam ser vistos na chegada da equipe de resgate. Estes sobreviventes tentaram, sempre limitados pelos próprios ferimentos, ajudar outros que ainda estavam vivos quando o fogo começou a diminuir. Os primeiros a chegar, entretanto, foram pessoas que queriam apenas saquear o local e levar dinheiro e jóias dos mortos do TB303. Os sobreviventes diziam poder ouvir e até ver os vultos que, sem ajudá-los, apenas recolhiam o que lhes parecia valioso, indo embora sem ajudá-los.

Após Ciríaco avisar a Polícia Rodoviária (e esta os Bombeiros), chegou o socorro e todos entraram pela estrada de terra, uns cinco minutos após o telefonema, momento de uma segunda e bem mais forte explosão, ouvida por eles. Ciríaco estava entre os primeiros a chegar, presenciando uma cena desoladora: "ouvimos gritos de socorro, as pessoas (*havia neste momento pelo menos oito sobreviventes - Nota do Editor*) pediam de um jeito agoniado uma injeção, um remédio para acalmar a dor. Eu olhei na sobra do avião e vi três pessoas deitadas num banco, abraçadas, com os cintos ainda amarrados e mortas. Os vivos estavam espalhados ao redor" (SIC). Os helicópteros do esquadrão Pelicano começaram a chegar rápido, mas não havia local para pouso. Tentaram pousar em uma pedra, mas não foi possível pois, além do pouco espaço, estavam pesados demais para tentar uma manobra arriscada como esta sob chuva e com a visibilidade prejudicada pela fumaça. Os helicópteros seguiram então até a Universidade Federal e lá deixaram todo o material não necessário ao vôo, deixando também o sargento Nascimento no local para preparar uma base de pouso capaz de ser usada mais tarde. Ele, analisando o local, mudou de idéia e arrumou uma carona, levando seu material para o aterro da Baía Sul, construindo um heliponto improvisado distante apenas 500 metros do Hospital da Caridade, aguardando ali com uma ambulância.

Testemunhas dizem que o pouso de helicópteros no local da queda do 727 só foi possível entre 11h30 e 00h00, mas outros falam que foi entre 00h30 e 01h00. Marcos conta que assim que chegaram ao local, encontraram um casal (Cleber e Marlene Moreira): "vimos um casal agoniado, que tinha caído sobre uma gruta de pedras. Estavam ensangüentados, despedaçados. O homem tinha a face esquerda dilacerada e dizia que a mulher estava com a espinha quebrada e com o pulmão doendo (*ela havia fraturado a coluna e algumas costelas - Nota do Editor*). O que eu podia fazer? Tirei o capote que levava amarrado na cintura e cobri os dois, pois ainda chovia" (SIC). Enquanto isso, Ciríaco socorria um homem que se dizia Juiz de Direito (Antônio Frigeri): "ele dizia que tinha um pau machucando as costas dele. Virei ele em cima de um isopor que tinha saído do avião e ele ficou tranqüilo, mas estava muito machucado, tinha muitas fraturas. Eu perguntei o que tinha acontecido e ele disse que o avião veio normal e que quando sentiram a batida não viram mais nada". Walter Caetano que, com Ciríaco, viu o acidente, chegou logo depois e encontrou outra vítima: "era um homem novo,

moreno, que pedia uma injeção. Ele estava com muita dor no corpo e pedia uma injeção e também dizia para avisar sua família que ele iria morrer. Ele me disse seu nome, mas eu não me lembro mais. Pouco depois disse que iria dormir um pouco e quando voltamos, tinha morrido". Walter ainda esteve com outra pessoa, a médica Denise Moritz Pereira: "Ela reclamava que tinha uma coisa, uma forquilha, espetando as costas dela. Um bombeiro me disse para colocar um isopor por baixo e eu fiz isso. Quando o helicóptero chegou ela foi levada viva". Ciríaco também esteve com ela e disse: "tinha uma mulher ali que dizia estar morrendo, mas ela não parecia estar tão mal. O tenente mandou um soldado conversar com ela, para ver se ela ficava mais calma e ele também colocou um agasalho sobre a mulher. Ela foi a primeira a embarcar quando o helicóptero desceu" (*a passageira em questão, Denise Moritz Pereira, morreu horas depois no hospital - Nota do Editor*). Outros três passageiros foram levados depois, vivos e de uma só vez, embarcados com o helicóptero da FAB pairando sobre o solo.

Junto do avião estava um grande número de policiais e civis. Estes homens e mais Ciríaco, Marcos e Walter, abriram a picada morro abaixo até um lugar onde havia uma clareira, permitindo finalmente o pouso dos helicópteros, que trouxeram médicos e macas. O sol nasceu e Ciríaco pôde, finalmente, ver com clareza a cena de destruição da queda do PT-TYS. Nesta hora, ele desceu o morro e não voltou mais, levando consigo a lembrança de um dos homens que viu morrer quando pedia para não ser retirado das proximidades das chamas: "Está quente aqui", ele dizia, "quero ficar aqui". Quando o dia finalmente clareou, uma multidão já estava escalando o local e causando novos problemas: mais uma picada de cobra venenosa em uma mulher, um corte profundo em uma garota de apenas sete anos que "subiu" em um pedaço do 727 e pelo menos 200 pessoas perdidas no meio da mata. Era tanta gente, que a equipe de buscas teve de se dividir em dois grupos e um deles foi salvar os curiosos. Como não havia mais sobreviventes, era hora de recolher os mortos em sacos de lona e transportá-los, mas até o final do dia 13, apenas 26 haviam corpos haviam sido recuperados e levados embora, 13 aguardavam identificação e 15 continuavam perdidos entre destroços, lama e cinzas. Os mortos eram levados, dois a dois, para o posto da Polícia Rodoviária Estadual da SC-401 e, dali, para o IML em viaturas do Detran. A tripulação do Esquadrão Pelicano que trabalhou durante a madrugada foi substituída, para que o trabalho continuasse naquele domingo, treze de abril de 1980.

OS SOBREVIVENTES

Durante todo o dia seguinte, as pessoas que tinham parentes e amigos no vôo 303 da Transbrasil, estiveram em estado de alerta: havia sobreviventes da queda do Boeing. A empresa, recuperada do choque inicial, criou vôos especiais para a cidade e pelo menos uma pessoa de cada família pôde ir até o local para acompanhar os trabalhos. O primeiro vôo saiu de São Paulo às 06h00, assim que o aeroporto abriu para operações, levando 20 familiares e membros da direção da empresa. Em Florianópolis muitas pessoas acompanhavam os trabalhos esperando que mais sobreviventes fossem encontrados. A confirmação de quem havia suportado o choque e o fogo, sobrevivendo a tragédia, teve vários momentos de erros e desenganos: a família de Cleber Moreira recebeu a notícia de que ele havia escapado da morte através de Carlos Priz, radioamador de Florianópolis. A notícia, entretanto, tinha dois complementos, um real e outro falso: no primeiro, sua mulher, Marlene Moreira, era dado como viva e ela havia realmente sobrevivido, mas o filho, João Moreira de quatro anos, dado também como vivo, havia morrido no local ainda na madrugada. A notícia de que toda família havia sobrevivido chegou ao meio dia até os pais de Cleber, mas às 14h40, a Transbrasil confirmou a morte de João e levou os pais de Cleber de carro até Florianópolis. Cleber sofreu um traumatismo craniano sem maior gravidade e sua mulher fraturou algumas costelas, além de uma vértebra de sua coluna cervical.

Outro que experimentou uma esperança, mas infelizmente, não pode vê-la se concretizar foi Jair Nunes Pereira, médico no Rio de Janeiro. Sua filha, a também médica Denise Pereira, havia deixado o apartamento da família na Praia do Flamengo no Rio, embarcando no TB303

quando este passou pelo Galeão rumo a capital paulista. Com 26 anos e formada em medicina há dois, era especializada em ginecologia e fazia residência no hospital Miguel Couto na capital carioca. Ela chegou a ser socorrida, mas com fraturas nas pernas e queimaduras generalizadas em 30 por cento do corpo, não resistiu aos ferimentos. Mais sorte teve Flávio Goulart Barreto, que sofreu traumatismo craniano e dos membros inferiores, mas recuperou-se e até dava entrevistas no dia seguinte, culpando um raio pela queda do Boeing 727, no que era desmentido por Omar Fontana, presidente da empresa e também piloto, que de modo categórico afirmava: "na história da aviação, não se conhece um só caso comprovado de um raio ter derrubado qualquer avião" (SIC).

OS MOTIVOS DA TRAGÉDIA

O motivo do acidente, na opinião do presidente da Transbrasil (que também era piloto comercial), Omar Fontana, só poderia ser "falha humana ou mecânica", excluindo totalmente a possibilidade de um raio ter tomado parte na cadeia de eventos que levou a perda do Boeing, que voava há pouco mais de cinco anos na sua empresa. Na opinião dele à época, o Boeing tentou afastar-se da tempestade sobre a cidade e, nesta manobra, uma corrente de ar descendente (*a famosa "tesoura de vento" como se falava na época - Nota do Editor*), havia puxado o avião de encontro ao solo. Sobre os mais de oito quilômetros de distância entre o 727 e sua rota correta, Omar Fontana disse: "com a tempestade que caía nas proximidades do aeroporto, o avião, operando por instrumentos, tinha melhores condições de vôo na Baía Norte, onde ocorreu o acidente" (SIC). Ele ainda repudiava a hipótese de falha mecânica por não ter havido nenhuma comunicação neste sentido do avião com a Torre. Aliás, a última mensagem de rádio entre o 727 e os controladores, foi realizada exatos 60 segundos antes do choque e era apenas parte de uma conversa normal pré-pouso. O major Ronaldo Jenkins do DAC afirmava, no dia seguinte em Santa Catarina, que os destroços permitiam afirmar que o avião estava em configuração de pouso e com seu trem baixado. De acordo com os dados do DAC na época, divulgados logo após a queda do PT-TYS, em sua última conversa com a torre, o avião reportou estar a 5.000 pés (*para a aproximação pela Baía Norte ele poderia voar com segurança até mesmo entre 1.000 e 1.500 pés - Nota do Editor*). Porém, como o 727 estava quase oito quilômetros à esquerda da rota, colidiu a uma altura de 1.100 pés. Não havia no 727 nenhum instrumento capaz de mostrar aos seus tripulantes, o Morro da Virgínia, segundo o major Jenkins que também entrevistou os sobreviventes, perguntando-lhes sobre as condições atmosféricas e o que lembravam dos últimos segundos de vôo antes da colisão.

Segundo um ex-piloto da Transbrasil (cuja identidade será mantida em sigilo), que também comandava o 727 nos anos 80, "o auxílio usado em 1980, ficava perto da praia da Saudade e segundo ele, o grande motivo do acidente foi à velocidade empregada até o bloqueio do auxílio que, especula-se, tenha sido de aproximadamente 300 nós, fazendo com que a aeronave saísse do gabarito de segurança da órbita, ou seja, do correto procedimento de descida. Assim, o raio da curva foi muito grande, levando a aeronave para fora da área de segurança. Já fora do gabarito, esta desacelerou, tentando voltar para o rebloqueio, mas deve ter ficado sem marcações do rádio farol, pois estas estavam "encobertas" pelos morros que existem em Florianópolis. O 727 continuou descendo e chocou-se com o Morro da Virgínia, numa atitude de subida, pois realmente estava tentando subir para 2.000 pés (altitude que deveria ter mantido)". Sobre os comentários de que o major da FAB estava nos comandos do 727 na hora do acidente, este comandante comenta que "realmente o major chegador estava no posto da esquerda, o que seria normal, pois o mesmo era habilitado no Boeing 727. O que acontece nestes casos, é a presença compulsória do comandante no posto da direita. Aparentemente, não foi o que ocorreu naquele dia. Por estarmos sob regime militar, a (confirmação) presença do major na esquerda, sem o comandante no posto da direita, infelizmente foi censurada e até hoje se evita comentar. O major estava no vôo, realizando o recheque dos co-pilotos (na Transbrasil os co-pilotos revezavam-se entre o posto da direita e no do painel do Engenheiro de Vôo, sendo chamados de **POS** - Piloto Operador de Sistemas). A grande incógnita é: quem realmente estava pilotando a aeronave? Naquelas condições meteorológicas, a pilotagem deveria ser feita pelo comandante, segundo o Manual de Operações da Transbrasil" (SIC).

LISTA DOS OCUPANTES DO PT-TYS

TRIPULANTES (07 da Transbrasil e 01 da FAB):

Geraldo Álvaro da Cunha Teixeira (Comandante)
Paulo César Vaz Vanderley (1º Oficial)
Walter Lúcio Mendes (Engenheiro de Bordo)
Kátia Barcelos (Comissária)
Maria Levy Guedes (Comissária)
Gilson Martins Guimarães (Comissário)
Eraldo Dias de Oliveira (Comissário)
Ricardo Matricciani (Major da FAB - Checador)

PASSAGEIROS (50 pessoas no total. Os três sobreviventes estão identificados):

Adelino Ferreira	Maria Zenaide Costa
Adolfo Freigon	Mário Flamenbau
Alceu Asta	Mário Schimidt
Alceu Oliveira	Marlene Moreira (sobrevivente)
Antônio Borges	Mauro Hoscas
Antônio Carlos da Nova	Miguel Orofino
Antônio Frigeri	Nélson Nunes
Aristeu Rosa	Patrício Borba Filho
Bernardo Aufela	Paulo RC de Freitas
Cleber Moreira (sobrevivente)	Paulo Tavares
Delmiro Cardoso	Paulo Vilela
Denise Pereira	Pedro Tavares
Douglas Leviani	Políbio Bittencourt
Eduardo G D'Avilla	Ptolomeu Bittencourt
Flavio Goulart Barreto (sobrevivente)	Reinaldo Dio Filho
Fedelis Faltung	Ricier Dall'Agnol
Ivone de Acampora	Rômulo Coutinho Azevedo
Jane Koerich	Rosemary Koerich Nocetti
Jarbas de Oliveira	Rosemeri de Lucca
João Carlos Baron Mauer	Selma Pacheco Soccas
João Moreira	Silvia de Lucca
Juraci Schimidt	Sônia Beatriz Cabral
Lea de Nova	Valter Castelan
Luiz Carvalho	Zeferino Pereira
Manoel Nascimento	Zuleima Montenegro

DADOS PRINCIPAIS

Data e hora: **12/04/1980 20h38**
Lugar: **Morro da Virgínia - Florianópolis - Santa Catarina**
Empresa: **Transbrasil**
Vôo: **TB303**
Aeronave: **Boeing 727-27C**
Número de Série: **19111**
Prefixo: **PT-TYS**
Pessoas a bordo: **08 tripulantes + 50 passageiros = 58**
Vítimas fatais: **08 tripulantes + 47 passageiros = 55**

DADOS ADICIONAIS

O 727 estava com seu certificado de vôo regular e as manutenções em dia, operando com a pintura no padrão "Arco-Íris" em tom de azul médio. Este foi um dos 06 acidentes da história da Transbrasil (incluindo a época em que era chamada de Sadia), sendo a única ocorrência de gravidade com o modelo Boeing 727 nesta empresa, que operou a maior frota de 727s da América do Sul nos anos 80. Os demais acidentes da empresa foram com o Handley-Page Herald (01), Bac One-Eleven (01), Boeing 707 (02) e EMB-100 Bandeirante (01).

OS PROBLEMAS DO FLIGHT RECORDER

A "caixa-preta" do 727-27C PT-TYS da Transbrasil foi enviada para os Estados Unidos algum tempo após o acidente, no dia 20 de maio. Soube-se que havia um problema no "cabo de pressão estática" e, por este motivo, o equipamento fabricado pela Lockheed não gravou três de seus seis parâmetros do **Flight Recorder** (altitude, velocidade e força G). Já o **Voice Recorder** estava perfeito e as conversas entre o avião e a Torre, todas sem indícios do motivo da queda do 727, foram ouvidas em som alto e claro, bem como as últimas conversas na cabine do avião. A voz do comandante Geraldo Teixeira foi ouvida e reconhecida por 16 pilotos da Transbrasil. O teor das gravações não foi liberado, mas Ronaldo Jenkins, do Centro de Investigações e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, disse que as conversas estavam dentro do padrão, não havendo nenhuma referência dos tripulantes quanto ao tempo ruim no local, sob efeito de ventos e chuvas fortes. Ele disse ainda não ter havido interferência nas comunicações de rádio, com todas as instruções da torre confirmadas pela aeronave, que estava ciente da preferência para pouso do avião da Varig, na chegada. Ele ainda afirmou serem infundados os boatos dizendo que o major da FAB era quem estava no comando do Boeing 727 no momento do acidente, reciclando-se neste tipo de aeronave.

AGRADECIMENTOS

A reconstituição dos fatos que fazemos aqui é baseada em revistas e jornais da época, além de relatos recebidos por e-mail, mas certamente, podemos melhorar. Se você souber de outros fatos (ou fotos) que não estejam aqui, agradecemos sua colaboração. Foram consultadas para este relato edições antigas da Revista Veja e Isto É, além dos jornais O Estado de São Paulo e Jornal da Tarde, de São Paulo e O Estado de Santa Catarina. Agradeço em especial a atenção do amigo Fábio Luís Fonseca pelo envio do material do Esquadrão Pelicano, ao amigo Ricardo Cabral da Silva que remeteu dados e fotos sobre esta tragédia, além de outros colaboradores. Agradeço também a Hélio Bastos Salmon pela foto do PP-TYS e a Carlos Dufriche por suas observações.

ESTA É UMA VERSÃO ESPECIAL PARA IMPRESSÃO DA REPORTAGEM ESPECIAL DISPONÍVEL NO SITE BOEING 727 DATACENTER. POR FAVOR, SE UTILIZAR PARTE DESTES MATERIAIS, CITE A FONTE E RESPEITE OS DIREITOS AUTORAIS. NO SITE EXISTEM AINDA FOTOS DESTES ACIDENTES E PARTE DO ÁUDIO DA CAIXA-PRETA DO AVIÃO.

Sérgio Ricardo Marques Gonçalves

ÚLTIMA ATUALIZAÇÃO DESTES ARQUIVOS: 09/02/2002