VASP 168

O ÚLTIMO VÔO DO PP-SRK

Na madrugada de 08 de junho de 1982, às 02h45, um dos Boeing 727 "Super 200" com as cores da empresa paulista Vasp e ostentando o prefixo PP-SRK, aproximava-se para efetuar seu pouso sob uma fina chuva na cidade de Fortaleza, Ceará, após cumprir mais um vôo na extensa malha de rotas da companhia. Porém, repentinamente, um estrondo foi ouvido em uma pequena localidade nos arredores da capital chamada Pacatuba, acordando a maioria dos moradores que, sem saber, ouviram o maior e mais grave acidente da aviação comercial brasileira. O avião, que havia decolado do aeroporto de Congonhas em São Paulo e feito escala no Rio de Janeiro, realizava o vôo 168 sem maiores problemas até bater e explodir em uma serra durante sua aproximação, causando a morte imediata das 137 pessoas que levava. Quais os motivos que teriam levado um avião comercial equipado com modernos sistemas de navegação a chocar-se contra uma montanha conhecida de sua experiente tripulação, que incluía até mesmo um cearense? Algumas perguntas encontrão aqui suas respostas mas outras, jamais serão respondidas de verdade!

O AVIÃO

A aeronave do maior acidente da aviação brasileira não era de propriedade da Vasp. A empresa paulista, que encomendou seu primeiro 727 em 1977, foi a única empresa brasileira a operar o modelo 200 no país nos anos 80, chegando a ter um total de 12 unidades de 727 com as suas cores, entre dois modelos 100 que operaram como cargueiros (vindos da Lufthansa) e os modelo 200, na empresa chamados de Super 200 para diferenciá-los dos 727 das outras companhias nacionais. Enquanto aguardava a entrega de algumas de suas próprias unidades (e também dos seus novos Airbus A300), a Vasp arrendou um 727-212A que havia sido antes da Singapore Airlines, que aqui operou com o prefixo PP-SRK. A aeronave em questão tinha o Serial Number 21347 e era o avião de número 1282 na linha de montagem da Boeing, tendo voado pela primeira vez em 23 de julho de 1977. Encomendado como 9V-SXA pela Singapore, foi entregue para a empresa como 9V-SGA em 30 de agosto de 1977 e, com menos de três anos de uso, foi vendido em 06 de junho de 1980 para a International Lease Finance Corporation (ILFC), sendo arrendado para a Vasp nesta mesma data, operando por apenas dois anos na empresa brasileira antes do acidente. Ironicamente, o PP-SRK estava prestes a ser devolvido, pois no mês de outubro voltaria para a ILFC. Não se tem conhecimento de outros incidentes relevantes com o PP-SRK antes da tragédia no Ceará e sua diferença visível para os 727-2A1 (nomenclatura correta dos modelos comprados diretamente na fábrica pela Vasp) estava na parte inferior da fuselagem, que era pintada em um tom de cinza claro, ao invés do metal polido dos demais.

O VÔO 168 DA VASP

O vôo 168 da Vasp naquela madrugada não era um vôo comum, pois levava um grupo de passageiros em festa: o Boeing da Vasp ao bater na Serra da Aratanha, levava um grupo de quinze empresários do setor têxtil do Ceará que haviam acabado de participar da 27ª Fenit em São Paulo com muito sucesso e ainda comemorava este fato. Viajavam também no PP-SRK o

poderoso empresário Edson Queiroz, dono de um império de empresas de comunicação (que incluía a TV Verdes Mares de Fortaleza), uma universidade e era um dos maiores distribuidores de gás liquefeito de petróleo (gás butano) do Brasil na época, que entrou no Vôo 168 na última hora, trocando uma passagem da Varig na manhã seguinte pelo noturno da Vasp em razão de um compromisso em Fortaleza logo cedo. No avião também estava um dos donos das Casas Pernambucanas, Ernesto Lundgreen e José Carlos Bezerra Mattos, presidente da Confederação Nacional do Teatro Amador. Ao deixar o solo na capital paulista o avião levava 54 passageiros e 9 tripulantes, segundo dados oficiais da empresa. No comando estava Fernando Antônio Vieira de Paiva, um dos mais antigos pilotos da Vasp na época, com 21 anos de serviço, conhecido como "Comandante Vieira" e que estava no cockpit do 727 acompanhado de outros dois experientes membros técnicos atuando como primeiro-oficial e engenheiro de bordo. Segundo o relatório do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (Cenipa) do Ministério da Aeronáutica, a decolagem em São Paulo ocorreu pouco depois das 22 horas do dia 7 de junho de 1982, uma noite clara de segunda-feira na capital paulista.

Cerca de uma hora depois de decolar do Aeroporto de Congonhas, o PP-SRK pousou no Galeão, na cidade do Rio de Janeiro, cumprindo a única escala do vôo com destino a Fortaleza. Ali outros 67 passageiros embarcaram na aeronave, orientados pelo chefe de cabine Humberto Pestana que comandava mais cinco comissários. Com 22 mil litros de querosene em seus tanques, a decolagem do Rio de Janeiro foi efetuada sem nenhum incidente e o vôo prosseguiu, com lotação quase completa, para seu destino final. A Vasp utilizava seus 727 na configuração de 152 lugares em classe única, com 24 fileiras de seis lugares, 2 com três lugares e 1 com apenas dois lugares, sendo fumantes no lado esquerdo e não fumantes no lado direito. Pouco depois da decolagem, iniciou-se o serviço de bordo servido de duas galleys diferentes e os passageiros, confortáveis na cabine pressurizada com temperatura de 22 graus, puderam se distrair com os sete canais de áudio que a Vasp chamava de "Música no Ar", na época uma das atrações da empresa para seus "VEN" (sigla para "Vôo Econômico Noturno"), autorizados pelo DAC pouco tempo antes e com descontos de até 30% no preço regular das passagens.

Segundo dados oficiais divulgados pela FAB, o 727 fazia a perna Rio-Fortaleza a uma altura de 33 mil pés (FL330) pela UR-1, solicitando ao controle, quando estava a 140 milhas de seu destino (259 Km), o início do procedimento de descida. O Controle de Tráfego Aéreo no Aeroporto Pinto Martins autorizou o PP-SRK a descer do FL 330 até o FL 050 (1.500 metros), devendo reportar à torre quando cruzasse a FL 100 (cerca de 3.300 metros). O Comandante Fernando Antônio Vieira de Paiva começou a descer da FL 330 a 137 milhas náuticas (253 Km) quando, pelas cartas de navegação utilizadas para a aproximação ao Aeroporto Pinto Martins, deveria fazê-lo a 86 milhas náuticas (159 Km). A antecipação da descida levou a aeronave a atingir 3000 pés bem antes da linha vertical do Aeroporto Pinto Martins e que era a altitude mínima para o bloqueio. O alarme de altitude ("altitude alert") existente na cabine da aeronave é acionado durante duas vezes nessa passagem de altitude. O primeiro sinal de alerta é dado quando a aeronave atinge a altura de 5.800 pés (cerca de 1.933 metros). O segundo, quando ela atinge 2.300 pés (cerca de 767 metros). Ao cruzar a altitude de 3.800 pés, o co-piloto adverte o comandante da aeronave para a presença de "morrotes à frente" (dados do CVR), sem que o mesmo interrompesse a descida (dados do "Voice Recorder" e "Flight Recorder"). Um minuto e onze segundos após este aviso, a proa da aeronave é levantada em oito graus (dados do "Flight Recorder"). Tal desvio, somado a intenção de efetuar um tráfego visual, levou os técnicos do Cenipa a concluir que o comandante tentava "interceptar a perna do vento na pista 13 do Aeroporto Pinto Martins. O procedimento padrão no Ceará para o pouso de grandes aeronaves é semelhante, venha ela por dentro do Estado (como o PP-SRK) ou pelo litoral. Dessa forma, o 727 deveria inicialmente ir para a esquerda da pista do Aeroporto Pinto Martins no sentido Oeste para o Leste (Icarai para Aerolândia, onde a pista de pouso fica a esquerda do comandante da aeronave). A tripulação do vôo 168 pretendia cruzar a pista vendo-a a esquerda e após a passagem, virar-se novamente à esquerda por duas vezes, no sentido Aerolândia-Icaraí, pegando a chamada perna base após a inclinação da aeronave. Sua última manobra seria virar novamente à esquerda e descer na final para o pouso.

Após atingir a altitude solicitada (a FL 050) e já tendo obtido referências visuais ao avistar a cidade de Fortaleza, o relatório do Cenipa aponta que o comandante do Boeing 727-200 da Vasp optou por continuar na descida para a faixa de 1.500 pés (FL 015, cerca de 500 metros), que é a altitude de tráfego visual em Fortaleza. O co-piloto da aeronave não reporta o nivelamento no FL 050. Um minuto e doze segundos depois, com a aeronave prosseguindo na descida com o "altitud alert" selecionado para 1.500 pés (500 metros), exatamente as 02h45min de 8 de junho de 1982, o PP-SRK choca-se a 1.950 pés de altitude (594 metros) e a uma velocidade de 295 nós (530km/h) contra a Serra da Aratanha, a 8 quilômetros de Pacatuba, Região Metropolitana de Fortaleza. Ainda segundo a FAB, as condições metereológicas do Aeroporto Pinto Martins permitiam operações visuais, com ventos fracos, visibilidade acima de 10Km, céu encoberto, teto de nuvens a 600 metros (nuvens altas a 6.000 metros) e temperatura na marca dos 24 graus na hora do acidente.

A torre, que autorizou a tripulação a descer dos 10 mil metros para 1.500 e solicitou que ela informasse quando atingisse 3 mil metros, recebeu o último contato do PP-SRK quando ele atingiu 2.800 metros e a tripulação disse que estava a 55 milhas (pouco mais de 100 quilômetros) do aeroporto. A torre então confirmou a autorização para descida até 1.500 metros, pedindo que o 727 mantivesse aquela altura, não recebendo mais nenhum contato por parte do avião da companhia paulista. Cinco minutos após o último contato via rádio, o 727 entrou no chamado "período de perigo" e a torre de Fortaleza acionou o serviço de Busca e Salvamento da FAB no local, temendo por um desastre que já ocorrera. O destino do PP-SRK estava selado e com ele estava também os de cento e vinte e oito passageiros e nove tripulantes. Logo depois deste acidente, a Vasp trocou a denominação do vôo entre São Paulo-Rio de Janeiro-Fortaleza de VA168 para VA254.

IMPACTO FULMINANTE

Há divergências sobre o horário do acidente entre as várias fontes consultadas: algumas dizem que ele ocorreu as 02h25, outras dizem 02h45 e até 02h47 (Esta diferença fica mais evidente na transcrição do CVR - que indica 02h45 - e no texto que acompanha o áudio da CVR - que indica 02h25. Adoto o horário de 02h45, mencionado mais vezes e por diversas fontes). Moradores da cidade, como Antoni Fernandes, disseram ter ouvido uma forte explosão, seguida de um ligeiro tremor de terra, que acordou quase todos em Pacatuba. Segundo ele, várias pessoas saíram às ruas na chuva fina após a explosão e, olhando para a Serra da Aratanha, imaginavam o que teria ocorrido. O impacto com a serra deu-se a uma altura de aproximadamente 594 metros, em uma área de muita vegetação, causando a completa destruição do avião e dos corpos da maioria dos ocupantes do 727, chegando até mesmo a ocorrer uma espécie de "fusão" entre pedaços dos corpos, os tecidos das roupas e o metal da aeronave, segundo relatos de quem participou do resgate. Os fragmentos do 727 se espalharam por uma grande área e alguns estavam a mais de 500 metros, muitos dos quais ainda podem ser encontrados no local após quase vinte anos do acidente. Várias histórias são contadas pela população local sobre fatos estranhos ocorridos entre o momento do impacto e o início da manhã, desde saques até o aparecimento de fantasmas dos mortos, como uma suposta "procissão" de pessoas de branco, todas com uma vela branca acesa nas mãos, que descia do local do impacto e dirigia-se até a cidade de Pacatuba, poucas horas após o choque do avião com a montanha.

A DESCOBERTA DO ACIDENTE

No Aeroporto Pinto Martins as famílias esperavam em um clima festivo os passageiros do Vôo 168. Às três horas da manhã porém, horário em que o PP-SRK já havia colidido com a Serra da Aratanha, a empresa avisou que o Boeing 727 estava desaparecido mas não deu maiores

detalhes. Somente por volta das quatro horas começaram a ser ouvidas as primeiras versões que falavam em acidente com a aeronave e às 05h10, o destino do Vôo 168 foi confirmado, para desespero dos que esperavam. Neste momento, quatro médicos da FAB assumiram o ambulatório do aeroporto e começaram a atender amigos e parentes dos passageiros enquanto pessoas que chegavam para embarcar em seus vôos naquela manhã começavam a mudar de idéia, desistindo da viagem, como fizeram José Américo Pereira, Vicente Andrade Linhares e até duas mulheres não identificadas que, aos gritos no balcão da Vasp, exigiam seu dinheiro de duas passagens para Recife de volta dizendo "vamos de ônibus"!

Pouco depois das 8h00 a Vasp começou a divulgar através de um funcionário em Fortaleza, a primeira lista dos passageiros embarcados em seu 727-200. Nessa hora, Antônio Azim, um rapaz de 17 anos interrompeu a leitura dos nomes gritando que havia perdido os pais no acidente (José e Heliani Azim, embarcados em São Paulo), saindo correndo do local. Pouco depois chegava ao aeroporto a informação de que o garoto havia sido internado em estado grave na casa de saúde São Raimundo naquela capital, após dar um tiro na cabeça. Empresas de táxi-aéreo eram constantemente procuradas por repórteres para decolar com helicópteros e ir até o local do acidente, sendo que uma dessas empresas colocou um helicóptero no ar antes mesmo de haver teto para a decolagem, enviando-o para a Serra da Pacatuba com repórteres. Este, não conseguindo achar o ponto do desastre, desceu em Pacatuba, sendo impedido de decolar novamente pela Aeronáutica. Em São Paulo e no Rio de Janeiro o movimento era grande nos aeroportos e a Vasp estava programando vôos especiais com 112 lugares cada para Fortaleza (em aviões 737). Não houve tumulto ou problemas pois a empresa destacou funcionários especialmente treinados para receber estas pessoas. No Rio o critério era que apenas dois de cada família podiam viajar para o local do acidente nos vôos especiais. Em São Paulo o primeiro vôo levou o número 0162 e tinha, além dos parentes, doze funcionários da Vasp (entre supervisores e relações públicas que estavam indo trabalhar emergencialmente em Fortaleza). O vôo do Rio de Janeiro saiu as 15h30 em um Boeing da Cruzeiro que tinha como destino Manaus, com escala em Fortaleza.

Os passageiros do vôo especial de São Paulo se diziam "passageiros do vôo dos desesperados" pois haviam notícias da existência de um certo número de sobreviventes, fato do qual muita gente já duvidava. Alguns diziam que, se o Boeing 727 havia colidido e explodido na montanha, como haveriam sobreviventes? Em sentido contrário, parentes de tripulantes ainda acreditavam que alguns estivessem vivos e isto aumentava o clima de desespero. Antes da decolagem, quando as comissárias começaram a mostrar o funcionamento das máscaras de emergência que seriam usadas "em caso de acidente" houve um mal-estar dentro do 737, mas o vôo foi efetuado sem nenhum problema.

A OPERAÇÃO DE RESGATE

No local da queda do PP-SRK, o primeiro sinal da colisão do 727 com o solo estava a aproximadamente 500 metros do local do núcleo dos destroços. Este sinal era um pedaço da asa do Boeing, medindo cerca de dois metros, tendo sido o maior pedaço da aeronave encontrado naquele dia. Esta parte da asa foi localizada pelo major Emílson, do Corpo de Bombeiros, que estava na liderança de um grupo de 20 homens, os primeiros a chegar (oficialmente) ao local da queda do avião. Segundo informações destes homens, daquele ponto em diante podiam ser vistos partes do avião, restos de corpos e peças de vestuário pelo chão e até mesmo pendurados nas árvores. Os bombeiros, impressionados, ante a gravidade do acidente, declararam que dificilmente haveria um único corpo que pudesse ser inteiramente reconstituído. Sabe-se que, além do impacto e da explosão, houve um incêndio inflamado pelos 10.000 litros de combustível que restavam nos tanques do avião, motivo pelo qual certas partes ainda soltavam fumaça mais de 12 horas após da tragédia.

Ao saber do acidente, muitas pessoas (que se tornaram centenas no dia seguinte) iniciaram a escalada da Serra da Aratanha, um caminho íngreme e que foi, depois de algumas horas, interditado. Três rapazes (José Ribeiro dos Santos, Raimundo Felício Ribeiro e Francisco

Eugênio) foram presos por soldados do Corpo de Bombeiros carregando maços de cigarros e outros objetos, entre eles um dedo com um anel de brilhantes. Um dos primeiros membros da FAB a chegar ao local enviou uma mensagem via rádio para outro e disse "Félix, estamos no local... Tudo destruído, não há sobreviventes!". O governador Manoel Castro Filho reuniu seu secretariado e decretou luto oficial de três dias, enviando diversas unidades da polícia e dos bombeiros para ajudar no resgate. Logo cedo na manhã da terça-feira já haviam pessoas trabalhando no local, mas a encosta da Serra da Pacatuba é extremamente acidentada, cheia de pedras e densamente florestada, dificultando o acesso. O impacto foi forte o suficiente para lançar destroços e restos mortais em uma grande extensão de área, alguns a mais de 500 metros. Helicópteros da FAB sobrevoavam o local, içavam sacos plásticos (alguns mencionavam sacos de amianto) com corpos e partes humanas recolhidas, trazendo tudo para o estádio municipal de Pacatuba. O primeiro helicóptero com material humano chegou as 16h45, quase 14 horas após a queda do 727, levando um saco contendo 50 quilos de restos mortais dos passageiros. No total, naquele primeiro dia, mais cinco viagens foram feitas e o total subiu para 400 quilos de fragmentos humanos, quase nada perto das dez toneladas que pesavam as 137 pessoas a bordo. As arquibancadas estavam lotadas de pessoas que queriam ver de perto estas cenas e muita gente que acompanhava os trabalhos desmaiava. No local do acidente as cenas eram dramáticas e, em alguns casos, soldados da FAB tinham de ficar pendurados em cordas sob helicópteros que pairavam sobre as árvores para retirar partes de corpos que estavam presos nos galhos mais altos.

Os trabalhos no primeiro dia foram interrompidos às 18h00 e uma equipe de trinta soldados da Aeronáutica ficou de guarda no local para evitar novos saques. O piloto de um dos cinco helicópteros acionados para o resgate, capitão Tothy, arriscou um palpite: uma pane no altímetro do avião havia causado o acidente, hipótese que também foi aventada no final da tarde pelo capitão Xavier, membro do Serviço de Segurança da Aeronáutica. A FAB, neste primeiro dia não encontrou os gravadores de vôo, conhecidos genericamente como "caixa-preta". Enquanto isso, nesta mesma noite (por volta da 21 horas), o PP-SMV, um dos 737-200 da Vasp que levava para Fortaleza parentes das vítimas, passou sobre o local da queda do 727 em sua aproximação para pouso. Entre os passageiros estavam Ricardo Fernando Paiva e Roger Paiva, filhos de Fernando Antônio Vieira de Paiva, comandante do PP-SRK. Ao refazer a rota da aeronave sinistrada, Paulo Roberto Queiroz, comandante do 737 disse: "Acabamos de fazer exatamente a mesma rota que deveria ter sido percorrida pelo Vieira. Não sei como ele chocou-se com aquela montanha". Esta frase ganhou destaque na cobertura do jornal "O Estado de São Paulo" do dia seguinte.

Entre terça (data do acidente) e quinta-feira, a FAB trabalhou no local. Quando finalizou as buscas e liberou a área, vieram os populares, começando a surgir indícios de que o resgate havia sido falho. Na sexta-feira, dia 11 de junho, já após a FAB já haver deixado o local, dois corpos foram encontrados debaixo de uma das turbinas JT8D-17 que equipava o 727, uma das muitas partes do avião não haviam sido recolhidas. O prefeito de Pacatuba, Valter do Carmo Filho, alertado de que o resgate havia sido incompleto, contratou extra-oficialmente várias pessoas para continuar as buscas dos ocupantes do Boeing. Foram estas as pessoas que encontraram estes dois corpos e vários de pedaços de outros que, pelo pequeno tamanho, foram enterrados lá mesmo.

A Vasp se preocupava em pedir ao IML da pequena cidade que liberasse logo os atestados de óbito (nos quais trabalhavam 24 médicos legistas e 3 datiloscopistas). Ao mesmo tempo, na delegacia de polícia do município as pessoas continuavam a levar documentos, relógios, talões de cheque e até mesmo pedaços de seres humanos. Quando os dois corpos foram descobertos embaixo da turbina (identificados depois como membros da tripulação, pois vestiam calças azuis e camisas com o emblema da Vasp), o delegado de Pacatuba comunicou o fato ao Secretário de Segurança do Estado que foi até a cidade e constatou que havia sido falho o trabalho realizado pela equipe de resgate da FAB que atuou inicialmente no local. Mais 25 homens foram colocados para trabalhar na área e o resultado logo apareceu: mais quatro corpos (três homens e uma mulher) foram encontrados. Colocados em sacos, ficaram aguardando que um helicóptero da FAB os levasse para o IML de Fortaleza. Enquanto estas vítimas eram transportadas, dezenas de materiais do avião como uma das turbinas (que ainda

soltava fumaça), portas, pneus e rodas, partes das asas e outras peças inteiras jaziam no local, muitas das quais começavam a ser levadas como "lembranças" pelas pessoas que visitavam o local.

O Governador do Estado, ao saber destes fatos, avisou o pessoal da FAB de Fortaleza, ordenou ao comandante da Polícia Militar do Ceará que fizessem uma busca milimétrica da Serra da Aratanha e procedesse ao recolhimento adequado dos corpos soterrados e dos pedaços que haviam sido displicentemente deixados até mesmo na superfície, como couro cabeludo, braços fragmentados, pés esmagados, troncos e outros membros das vítimas do PP-SRK. Nova busca foi marcada e enquanto isso na delegacia municipal, as pessoas continuavam a levar e procurar por pertences das vítimas. Parentes chegavam a todo o momento e o delegado fazia a entrega de materiais mediante um termo improvisado. Ele guardava roupas, documentos, peças do Boeing levadas até a polícia por pessoas que voltavam do local da queda e desabafava: "Muita coisa deixou de ser feita..."

O prefeito da pequena cidade era um dos mais amargurados com falhas da primeira operação de resgate. Ele afirmou ter oferecido ajuda para a FAB sem receptividade, dizendo que "... somente quinta-feira, quando a área foi liberada, fiquei em condições de tomar uma posição em comum acordo com a delegacia de polícia, pois era sobejamente sabido que na Serra da Aratanha ficaram muitos despojos, além do que sobrou do aparelho após a explosão" (SIC). Foram encontradas mais malas, roupas (algumas contendo pedaços humanos) e até mesmo uma blusa com a inscrição "Vasp", que estava presa em um galho no local, sem qualquer marca da tragédia. Surpreendentemente, uma quantia em dinheiro chegou a ser encontrada (34 mil cruzeiros e 16 dólares), além de documentos e uniformes da Vasp e da FAB. Sob uma palmeira que teve de ser cortada pelos operários da Prefeitura havia mais corpos quase inteiros, entre eles o de uma comissária da Vasp.

Passados mais alguns dias, os destroços do 727-212A prefixo PP-SRK começaram a ser vendidos, livremente, ao lado da igreja matriz de Pacatuba. Após o término da segunda operação de resgate aos mortos e a liberação definitiva da área, o local começou a ser saqueado indiscriminadamente pelos moradores da pobre cidade em busca de restos do avião e de objetos que pudessem vender como ferro-velho, por valores entre 60 e 100 cruzeiros (nossa moeda na época). Pessoas de Fortaleza e de dezenas de outros municípios começaram a viajar até a cidade para comprar uma "lembrança" da tragédia. A polícia local tentou, em um primeiro momento, coibir este macabro comércio mas, após consultar a Vasp e saber que ela não tinha interesse no material para perícia, liberou a venda.

Depois de um momento de curiosidade das pessoas, o comércio ficou restrito aos comerciantes apenas, tantas eram as peças que haviam disponíveis. Apesar de já se passarem duas semanas do acidente, meninos e homens subiam diariamente por duas horas a Serra da Aratanha para trazer peças e continuar a ganhar algum dinheiro com o que ficou para trás. Eles reclamavam da dificuldade em retirar partes do avião que ficaram encravadas no solo com a força do impacto. Um pedaço de mais de três metros já havia sido descoberto mas ainda não havia sido vendido em virtude de seu peso, que não foi suportado por uma equipe de sete homens que tentou trazê-lo para a cidade. O jornal Diário do Nordeste, que era de propriedade de Edson Queiroz (uma das vítimas do acidente), entrevistou alguns comerciantes sobre esta atividade, ao que eles disseram não estar fazendo nada de mais, já que a Vasp e a Aeronáutica não haviam mostrado interesse pelo material.

Um deles, Francisco Feitosa, que durante a entrevista ao jornal chegou a comprar 200 quilos de destroços por 60 cruzeiros cada, disse que "... é melhor que (o material) seja aproveitado, ao invés de ser totalmente destruído com a ação do tempo, que o lucro de sua compra beneficie os moradores pobres de Pacatuba" (SIC). Realmente, os moradores da cidade estavam chocados mas participavam do comércio por necessidade financeira. O prefeito disse não poder impedir a atividade em razão da área ser propriedade privada, fora de seu controle. Hoje, entretanto, muitos se arrependem: "Dinheiro de desgraça acaba rápido"... Estas palavras são do agricultor Moacir de Freitas, que chegou ao local da queda do 727 antes de qualquer homem do salvamento e diz que "ainda dava para ver que tinha muita coisa pegando fogo. Não

ficou ninguém inteiro". Ele se lembra que, quando os bombeiros chegaram, moradores da região já saqueavam os pertences das vítimas e foram obrigados a largar o que tinham pego. "A gente arrodeava a serra pelo outro lado. Muita gente pegou tudo que via e muitas dessas pessoas que ganharam muito dinheiro com a desgraça daqueles passageiros já se acabaram" (SIC). Outro depoimento neste sentido é o de Luiz da Silva Lopes: "foi uma tristeza ver tanta gente morta... A gente estava dormindo e ouviu o barulho. Depois, pegou fogo na serra. Mais tarde as rádios começaram a falar que tinha caído um avião". Depois do acidente, ele passou a comprar todo tipo de destroços da aeronave que os moradores traziam de cima da serra e afirma: "o povo levou muito ferro-velho e eu comprava de todo mundo. Ia botando tudo aqui em meu quintal, que é grande, para vender depois" (SIC). Um dia, ele resolveu vender todo o ferro-velho de uma só vez e explicou o motivo: "foi depois que eu vi um dedo de um dos mortos, ainda com um anel de ouro preso. Aquilo me deu desgosto do tamanho do mundo e parei de comprar o ferro-velho", relembra. Segundo Luiz, moradores encontraram até barra de ouro no local e ele próprio diz ter lavado muita cédula suja de sangue recolhida no local da queda do PP-SRK.

Trinta dias depois, ainda havia comércio de partes do 727 mas, agora, em menor escala. Na delegacia, a maioria dos pertences das pessoas da região já havia sido devolvida, mas muitos objetos de passageiros de outras regiões (São Paulo, Rio e Sul do Brasil), ainda estavam por lá, como livros, agendas e até uma carteira da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB) do Rio de Janeiro, de um advogado cuja família não foi até Fortaleza. Passado um ano, o comércio acabou e ninguém mais sabia do destino do material, porém ainda havia pertences e outros materiais na delegacia de Pacatuba, que não tinham sido procurados por parentes das vítimas. Estavam lá também máquinas fotográficas, calculadoras e muitas roupas que exalavam o mal-cheiro característico. O delegado contabilizava, 30 dias após a tragédia, 109 termos de entrega de objetos retirados do local do acidente.

Um túmulo de 14 metros de comprimento por 6,5 de largura e com 2 de profundidade foi aberto no Cemitério Parque da Paz, localizado no bairro Castelão e lá foram enterrados os restos mortais de 126 dos 137 mortos no acidente (incluindo os que não foram identificados). No dia do enterro, realizado em 12 de junho de 1982 (quatro dias após a tragédia), cerca de 20 mil pessoas compareceram à cerimônia fúnebre, presidida pelo cardeal Dom Aloísio Lorscheider, então arcebispo de Fortaleza. Dom Aloísio também celebrou, ao lado de 19 padres, uma missa na Catedral Metropolitana em homenagem aos mortos, cujos caixões foram conduzidos até o local em carros do Corpo de Bombeiros e, de lá, para o Parque da Paz, deixando o tráfego nesse roteiro congestionado por mais de duas horas, numa extensão de três quilômetros em todas as vias de acesso da capital do Ceará. Durante a missa, que teve a participação de mais de seis mil pessoas, Dom Aloísio leu também uma mensagem do papa João Paulo II, enviada via telegrama. Esta é a íntegra do texto: "Ao tomar conhecimento das trágicas e grandes conseqüências do desastre aéreo nas proximidades de Fortaleza, pesaroso e compadecido, elevo preces em sufrágio pelas numerosas vítimas, implorando a misericórdia divina e o conforto para todos os enlutados, desejando afirmar-lhes minha presença espiritual, mediante Vossa Eminência, com sentidas condolências, enviando a todos os atingidos pela dor o penhor, a consolação e a esperança em Deus. Minha especial benção apostólica".

OS ANOS SEGUINTES

No ano seguinte, além de uma missa realizada em memória dos ocupantes do Boeing, realizada ao lado da igreja matriz de Pacatuba, vários grupos isolados com dezenas de pessoas dirigiram-se até o Sítio da Boa Vista, lugar onde o 727 bateu contra o solo e onde estavam, naquela oportunidade, três cruzes de madeira e uma maior, de ferro, em homenagem às vítimas (a de ferro foi erguida durante uma missa no local para lembrar um ano do acidente). Já não havia mais o mercado de peças na praça ao lado da matriz da cidade e ninguém sabia o que fora feito das partes ali vendidas, mas na delegacia ainda haviam objetos não procurados, inclusive peças do 727 e documentos das vítimas, segundo o delegado.

Alguns familiares que viajaram até Fortaleza de outros lugares para participar do culto de um ano do acidente (e que já tinham como único assunto o desastre), passaram por um momento de desconforto no Boeing que fazia o vôo 254 da Vasp, cumprindo a mesma rota do PP-SRK exatamente um ano depois. A aeronave teve um problema no pouso no Rio de Janeiro e os passageiros tiveram de embarcar em outro 727 da empresa para finalizar a viagem. Isto ocasionou um atraso na chegada do vôo até Fortaleza e o mal-estar foi também sentido pelos que lá esperavam, como já haviam esperado um ano antes, por parentes e amigos que nunca chegaram. O vôo 254 era aguardado para pouso entre 2h50 e 3h00 do dia 08 de junho de 1983 em Fortaleza e quando as pessoas foram avisadas do atraso, houve uma imediata lembrança do acidente do PP-SRK, chegando a haver choro e muita apreensão. A chegada do vôo 254 foi então marcada para 04h25 e o PP-SNI (outro 727-200, este originalmente da Vasp e que hoje voa na Mexicana como XA-MXJ) tocou a pista às 04h24, encerrando o drama dos que esperavam e dos que viajavam, um ano depois, na mesma rota, em uma aeronave igual a acidentada e da mesma empresa aérea.

Dois anos depois ainda podiam ser encontradas no local da queda do 727 pequenas peças, roupas, malas rasgadas, carteiras vazias e até mesmo pequenos pedaços de ossos humanos. Se no primeiro aniversário da tragédia muitas famílias foram até o local, no segundo ano poucos arriscaram subir por quase duas horas a Serra da Aratanha, através de pequenas trilhas com água e lama. Muitas das famílias optaram por ir até o Cemitério da Paz, onde existe o túmulo coletivo dos que morreram na queda do PP-SRK. Hoje, quase 20 anos depois, ainda há parte da cruz de ferro colocada no local em julho de 1982 e partes das turbinas do avião ainda são vistas com facilidade no local, como demonstrou uma reportagem do jornal "O Povo" de Fortaleza, em 03 de abril de 2001. Para chegar ao local onde elas se encontram, nas proximidades de um pequeno açude no alto da serra, é preciso andar durante quase duas horas por uma trilha aberta e que não oferece muitas dificuldades, em especial se não houver chuva. Há muitos grupos de caminhada que incluem o local do acidente entre os seus roteiros de passeios pela região.

OS INTERMINÁVEIS PROCESSOS

Por mais estranho e incrível que isto possa parecer, ainda não houve acordo entre a Vasp e pelo menos oito das famílias de vítimas da queda do PP-SRK em 1982. O mais antigo dos processos contra a empresa paulista data de 1985 e o mais recente é de 2000. Todos, porém, tem uma característica em comum: o desacordo em relação ao valor da indenização. Após o desastre, a Vasp pagou a todos os familiares o valor do seguro obrigatório, determinado pelo Código da Aviação Civil Brasileira (o que em 1982 equivalia a Cr$ 3.321.600,00, ou seja, 200 salários mínimos, valor do seguro embutido na compra da passagem aérea, equivalentes a R$ 36.000,00 em Reais). Depois, a Vasp negociou com algumas das famílias das 137 vítimas o pagamento de indenizações em outros valores. Entre os acordos que a empresa fez à época do acidente, encontra-se o processo registrado com o nº 3010/83, na 1ª Vara de Órfãos, Ausentes e Impedidos do Fórum Clóvis Bevilácqua (vara esta que não existe mais na Comarca de Fortaleza), homologado em agosto de 1983. Este acordo envolveu o pagamento de indenizações no valor de US$ 40 mil para a viúva do empresário Edson Queiroz, Yolanda Vidal Queiroz, e a outros 53 parentes de vítimas do acidente, sem descontar honorários advocatícios e o seguro obrigatório pago anteriormente. Um detalhe destes acordos é que eles continham uma cláusula de silêncio absoluto sobre o acidente entre as partes envolvidas (ou seja, a Vasp e os parentes das vítimas).

Porém, restam oito famílias que ainda não aceitaram entrar em acordo com a empresa. "O (valor) oferecido pela Vasp até hoje é insuficiente para cobrir os danos financeiros e, principalmente, os danos morais", conforme afirma a advogada Luiza Marilac dos Santos, que as representa (em conjunto com os advogados Dorgival Lucas Dutra e José Oliveira de Brito Filho). Segundo a advogada, "os valores das indenizações envolvem danos morais e isso divide muita gente no País. Preferimos deixar a Justiça definir isso". Os pedidos de indenizações estão sendo baseados no rateio do valor da apólice da aeronave, que na época

foi segurada pela Vasp à Companhia de Seguros do Estado de São Paulo (COSESP) e, através do Instituto de Resseguros do Brasil, firmada no valor de US$ 200 milhões com a Lloyd Aircraft Excess Lability Policy, companhia seguradora inglesa. Nenhum dos integrantes destas oito famílias que estão movendo processos contra a Vasp, apesar de terem sido procurados recentemente pelo repórter Paulo Barros do jornal "O POVO" de Fortaleza, quis fazer algum comentário sobre a situação de seus processos.

O processo mais antigo movido contra a Vasp é o que reúne a viúva do empresário Manoel Helal Costa (que na época tinha apenas 37 anos) e Regina Brandão, esposa de José Carlos Matos, também morto no acidente. Ele é, também, o que mais está sofrendo com a morosidade da Justiça. Após o período de reunião de provas (que vem ocorrendo desde 1985), este processo passou o último ano e meio na 3° Vara Cível à espera de uma sentença. Se levar em consideração que somente para esta primeira etapa (obtenção de uma sentença em primeiro grau) já se passaram mais de 15 anos, contados os recursos possíveis, podem ser necessários mais 30 ou até 60 anos para que se obtenha um desfecho apenas neste caso. Outro processo tem como partes Raimundo Pereira da Silva e Colete Moura da Silva, familiares de Antonio Alberto da Silva, Áurea Sandra da Silva e Marcelo Alberto Mitozo da Silva (Casale filho de 10 anos), além de Benito Mitozo, pai de Áurea, que perdeu também a esposa Judith Mitozo Amazonas. Este processo já foi até julgado pelo Superior Tribunal de Justiça (STJ) e a Vasp perdeu em todas as instâncias. Em 17 de outubro de 2001, o juiz Manoel de Jesus, da 8° Vara Cível do Fórum Clóvis Bevilácqua condenou a empresa paulista a pagar Noventa milhões de reais, sendo metade para o casal Raimundo e Colete da Silva, e a outra parte destinada a Benito Mitoso Amazonas.

A definição da quantia foi feita com base nos cálculos obtidos do rateio do valor da apólice de seguro da aeronave, que na época foi segurada pela Vasp à Companhia de Seguros do Estado de São Paulo (Cosesp). O órgão, por sua vez, através do Instituto de Resseguros do Brasil (IRB), fechou contrato de 200 milhões de dólares com a companhia de seguros inglesa Lloyd Aircraft Excess Lability Policy. Para fazer os cálculos relativos à importância a ser paga, o juiz indicou um perito para apresentar projeções atuais sobre o valor da cobertura acordado na época. Assinado por Francisco Edmo Linhares em agosto de 2001, o laudo pericial atestou que o contrato do seguro estaria correspondendo a 676 milhões de dólares. Mesmo assim, o juiz Manoel de Jesus arbitrou em 45 milhões de reais a quantia a ser paga a cada família, explicando que "usando como parâmetro os valores encontrados pelo experto judicial, bem como atento às projeções dos assistentes técnicos, nem tanto ao céu nem tanto a Terra". Como os números foram obtidos com dados de agosto de 2001, o juiz determinou também que a quantia a cada um dos interessados "deverá ser corrigida a partir da data da mensuração monetária (31/8/2000) à data do pagamento".

Reunindo Lúcio Flávio Teixeira e Ivana Maria de Paiva Paixão (o primeiro é marido de Dica Pires de Paiva Barroso e a segunda é filha de Creusa Pires de Paiva, ambos mortos no acidente), este processo se encontra atualmente na 29° Vara Cível e está esperando apenas a decisão final da juíza Lisete Gadelha. Já foi julgado pelo STJ e, novamente, a Vasp perdeu em todas as instâncias. Processo deu entrada na Justiça em 1989. Movido desde 1986, o processo que representa Benedito Mitoso Amazonas (marido de Judith Mitoso Amazonas e pai de Áurea Sandra da Silva, ambas mortas no acidente) foi julgado recentemente pelo STJ e a decisão foi divulgada no início de fevereiro de 2001: desfavorável à Vasp por unanimidade. A relatora foi a desembargadora Gisele Nunes Costa. Em 2000 iniciou-se o processo de Geruza Eneida Vasconcelos de Freitas, viúva do engenheiro de vôo do PP-SRK, José Erimar de Freitas (ele tinha 31 anos e uma filha de um mês quando morreu). O processo está na fase inicial, a Vasp já o contestou e está sendo aguardado o pronunciamento do juiz de primeiro grau sobre o caso. Segundo a advogada Luisa Marilac, o procedimento deste processo deve ser mais rápido, porque ele se utiliza das principais provas já existentes nos outros. Ele está tramitando pela 21ª Vara Cível de Fortaleza com a alegação de que o engenheiro de vôo não participava do controle da aeronave durante a fase do vôo onde deu-se o acidente e, por isso, não poderia ser culpado pelo erro dos pilotos que comandavam o 727-200 naquela noite.

Segundo afirma-se neste processo, o piloto errou e o co-piloto não teve o discernimento de assumir o controle da aeronave e evitar a tragédia.

Sobre estes processos a Vasp se defende dizendo que, com exceção das famílias que brigam na Justiça, já houve indenização para os parentes das demais vítimas do acidente de Pacatuba. No pólo contrário ao da empresa, ouve-se que "na época, o rateio (das indenizações) por passageiro seria de 1,6 milhão de dólares", segundo a advogada das oito famílias em litígio com a companhia aérea. De acordo com a assessoria de imprensa da empresa "todas as famílias já foram indenizadas à época do acidente, quando a empresa ainda era uma estatal do governo de São Paulo, segundo as normas do Código Brasileiro de Aeronáutica, com exceção de um total de oito representantes de nove das 137 vítimas do acidente, que não aceitaram a indenização e entraram com processos de perdas e danos na Justiça". Ainda segundo a empresa "os processos só estão pendentes porque os familiares não aceitaram o acordo feito na época e a Justiça, até agora, ainda não tomou uma decisão". A assessoria de imprensa da Vasp também não quis comentar com o repórter Paulo Barros do jornal "O Povo", os valores de indenização pedidos pelos parentes das vítimas do Boeing que a estão processando por perdas e danos morais. A advogada das famílias informou ainda que, por conta das particularidades no cálculo deste tipo de dano, "não há valores determinados nos processos. Somente no último, de Geruza Eneida Vasconcelos de Freitas (viúva do engenheiro de vôo José Erimar de Freitas), foi colocado o valor da causa para efeitos fiscais, sendo este valor dez milhões de Reais". Segundo a advogada, "o acidente vitimou muitas pessoas e há famílias que até hoje passam por dificuldades financeiras e se encontram completamente desestruturadas". Para ela, "o prejuízo causado pelo acidente foi fenomenal, tanto financeiro quanto material e humano e a Vasp nunca teve respeito com essas famílias. A minha esperança é que, pela primeira vez, o valor do cidadão seja reconhecido e valorizadas as vidas das pessoas que morreram no acidente".

LIÇÕES DA TRAGÉDIA

"Sinceramente, não sei o que pode ter causado o acidente"... Estas foram às palavras ditas na manhã seguinte por Wladimir Vega, gerente de operações da Vasp em 1982. Ele havia acabado de reunir-se com membros de sua equipe e não haviam chegado a nenhuma hipótese que explicasse a queda do PP-SRK em circunstâncias absolutamente normais de operação. Hipóteses surgiam e variavam de falha do altímetro até o simples "descuido" da tripulação no monitoramento da altitude do 727, já que estavam mais de 1.000 metros abaixo do que deviam quando bateram na Serra da Aratanha. Uma terceira hipótese foi levantada por um funcionário da própria Vasp: uma pane de grande gravidade no 727 fez com que o avião "despencasse" sem tempo sequer para a tripulação manter contato com a torre e informar o fato. Outro boato que circulou na sede da empresa em São Paulo e também em Fortaleza dizia que o 727 havia efetuado um último contato via rádio antes da queda, quando estaria a aproximadamente 3.000 metros, pedindo autorização para pouso e recebendo-a da torre para depois, quando a aeronave estava a uma altura de 1.500 metros, desaparecer misteriosamente. Moradores da região diziam, no dia seguinte, que o avião havia explodido no ar antes de chocar-se com a serra, motivados pelo fato de que algumas pessoas afirmavam ter ouvido mais de uma explosão. Até mesmo sobre as condições atmosféricas havia dúvida: chovia ou não no momento da queda do 727? Houve falha da torre na aproximação do Vôo 168?

Desde o primeiro momento o Departamento de Aviação Civil admitiu a possibilidade de falha humana mas eximiu o seu sistema de controle aéreo pelo acidente. O Diretor do DAC naquela época, Brigadeiro Valdir de Vasconcelos, disse (no dia seguinte ao acidente) que "Na aviação é impossível saber o que aconteceu. Pode ter sido uma falha humana, técnica ou até de descompressão, mas é prematuro levantar hipóteses". Ele salientou, na mesma entrevista (09 de junho de 1982), ter achado estranho que o piloto não tenha se comunicado com a torre nos minutos que antecederam a tragédia e anunciou o envio da "caixa-preta" para os Estados Unidos pois lá eles tinham mais condições de trabalhar nos dados dos equipamentos. Havia na época um problema entre a Vasp e o Sindicato dos Aeronautas sobre a escala de vôo dos

seus tripulantes que, dizia-se, estavam trabalhando além dos limites legais e, com isto, colocando em risco suas vidas e também as de seus passageiros. Logo após o acidente, uma comissão de aeronautas pediu o afastamento de toda a diretoria da Vasp sendo contestada pela empresa, que alegou cumprir as normas para a escala de vôo e ter suas aeronaves com a manutenção em dia. O Brigadeiro Valdir de Vasconcelos refutou a tese de que um suposto "stress" do comandante Vieira fosse a causa do acidente dizendo que o Sindicato dos Aeronautas tentava conseguir aumentos salariais usando a tragédia.

Era, porém, o segundo acidente da Vasp em 15 dias, pois em 24 de maio de 1982 um de seus Boeing 737-2A1 (PP-SMY) havia se partido ao meio durante o pouso no Aeroporto de Brasília, matando dois passageiros (os acidentes foram tão próximos um do outro que as "caixas-pretas" do 727 seguiram para os EUA junto com os equipamentos do 737). A revista "Isto É" de 23 de junho de 1982 afirmava que o provável motivo do acidente com o 737 em Brasília havia sido um "pouso duro" do comandante Paulo Ulisses de Godói, que havia se apresentado ao departamento médico da Vasp **antes do vôo** dizendo que não estava se sentindo bem há dias mas que, mesmo assim, foi mantido na escala de serviço e teve de decolar rumo ao desastre em Brasília. Os pilotos da empresa diziam estar pressionados pela Vasp a cumprir horários absurdos e culpavam principalmente o vice-presidente da empresa paulista, o coronel da FAB Alex Barroso.

Em 1982, ano do acidente com o Boeing da Vasp, o Aeroporto Pinto Martins não possuía radar. Mesmo assim, o Ministério da Aeronáutica foi enfático ao afirmar que não houve falha no controle e proteção ao vôo no acidente. Segundo a Força Aérea Brasileira, em nota divulgada no dia seguinte, "não houve falha no sistema de controle e proteção ao vôo do Boeing". As informações do "altitud alert" obtidas após o cruzamento dos dados do "Flight Recorder" e o "Voice Recorder", as chamadas caixas-pretas que equipam as aeronaves (e que na verdade são de cor laranja e ficam localizadas na parte traseira, ao lado da escada ventral no 727) são a base para o relatório do Cenipa apontar que, provavelmente, os pilotos do Boeing 727-200 PP-SRK estariam aguardando chegar mais "próximo do aeródromo" para fazerem o reporte de altitude e a solicitação do cancelamento do plano IFR. Além de estar numa região que não possui iluminação (para que se observe uma elevação à noite é necessário que haja contraste), o comandante do PP-SRK tinha sua atenção visual voltada para a interceptação visual da "perna do vento", sem observar obstáculos a sua frente, mesmo tendo sido alertado pelo co-piloto dos morros à frente. "Com esse procedimento, a tripulação deixou de considerar não só as restrições impostas pelo controle (FL 050), bem como a altitude mínima prevista pela carta de aproximação por instrumentos, que restringe em 4.500 pés de altitude num raio desde 25 milhas náuticas (46,3 quilômetros) até 8 milhas náuticas (14,8 quilômetros) do aeródromo", aponta o relatório do Cenipa.

Segundo o órgão, a falha humana da tripulação foi a principal responsável pela queda do Boeing 727. O jornal "O POVO" de Fortaleza teve acesso exclusivo aos Relatórios Finais de Acidentes Aeronáuticos (Aviação Civil - 1980 a 1983) número 9, volume II, de autoria do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (Cenipa) do Ministério da Aeronáutica, que detalha as causas de acidentes com aeronaves civis ocorridos no Brasil no início dos anos 80. Segundo o documento, o comandante da aeronave, Fernando Antonio Vieira de Paiva "concentra sua atenção na cidade iluminada (no caso, Fortaleza), desligando-se de outros impulsos sensoriais, tais como a observação da distância e da altitude". O relatório não aponta nenhum fator material como provável causa do acidente. Outro fator que também foi primordial para o acidente, segundo o relatório do Cenipa, foi à contribuição dos fatores operacionais, ou seja, ocorreu um "deficiente planejamento para a descida da aeronave para o Aeroporto Pinto Martins", que resultou "numa grave indisciplina de vôo". Assim, o relatório aponta que o piloto não observou as regras de tráfego aéreo ao não cumprir as instruções da torre de controle, que solicitou que fosse reportado quando a aeronave passasse da FL100 durante a descida em direção à pista do Aeroporto Pinto Martins. Também é apontada a não observância da altitude mínima de segurança e a não manutenção da velocidade prevista para vôo terminal abaixo dos 10 mil pés (cerca de três mil metros de altitude). Por todas estas atitudes, também foi verificado um grave descumprimento das normas operacionais da empresa.

Como recomendações para evitar novos acidentes envolvendo aeronaves na época, o Cenipa recomendou em seu relatório: "os pilotos devem dedicar especial atenção ao planejamento de sua navegação. O início antecipado de uma descida não só aumenta substancialmente o consumo de combustível, como também expõe a aeronave e seus ocupantes a riscos consideráveis". O cumprimento das regras de tráfego aéreo, segundo o relatório, são elaboradas visando não apenas a uma melhor orientação do fluxo de tráfego, mas principalmente a segurança do vôo. O acidente envolvendo o PP-SRK da Vasp não foi o primeiro a envolver o choque de uma aeronave contra a Serra da Aratanha. Em 1978, um monomotor do Aeroclube de Fortaleza (prefixo PT-CRR) chocou-se contra o pico da serra, em circunstâncias idênticas ao do Boeing da Vasp. O avião do aeroclube decolou da pista do Alto da Balança, que fica localizada a 800 metros do antigo terminal do Aeroporto Pinto Martins com destino cidade de Santa Quitéria. Nele estava o piloto Eduardo Pordeus, juntamente com o engenheiro Klaus Nóbrega, que trabalhava na Companhia de Águas e Esgotos de Ceará (Cagece). Cinco minutos após a decolagem, enfrentando uma forte chuva, que diminuiu consideravelmente a visibilidade, o monomotor chocou-se contra a Serra da Aratanha. Apesar do choque, o avião não explodiu e os corpos puderam ser resgatados.

Existem muitas teorias para a colisão do 727 na Serra da Pacatuba, desde um eventual suicídio por parte do comandante da aeronave (boato bastante comentado nas rodas de aeronáutica até hoje mas nunca comprovado, talvez motivado pelos problemas pessoais do comandante Vieira, confirmados na época por amigos) até o simples erro técnico da tripulação, como finalmente apontou o relatório do Cenipa. O estranho é que se pode comprovar na gravação do CVR a existência de um clima de "descontração" na cabine (não se sabe se por parte do comandante ou dos demais membros, mas alguém até assobiava) mas também se observa que o co-piloto e o engenheiro estavam preocupados em ver seu Boeing voando abaixo da altitude prevista para o local onde sabiam existir morros como a Serra da Pacatuba. Comenta-se que o co-piloto estava voltando para a escala de vôo naquele dia após cumprir suspensão por ter discutido com um comandante da empresa e tomado os controles de um 727 algum tempo antes. Dessa maneira, ele estaria em uma situação na qual, mesmo vendo um erro de navegação, queria evitar de se indispor com o comandante da aeronave, especialmente alguém tido como tão competente, como o comandante Vieira. Estes fatos, embora bastante comentados no meio aeronáutico, não podem ser comprovados. A realidade é que algo de muito errado aconteceu naquela madrugada, para que três competentes tripulantes técnicos e uma aeronave de 22 milhões de dólares (valores da época) com apenas cinco anos de idade, protagonizassem o maior acidente aéreo da história do Brasil, levando consigo 128 passageiros e mais seis tripulantes de cabine.

LISTA DOS OCUPANTES DO PP-SRK

TRIPULANTES

Fernando Antônio Vieira de Paiva (Comandante - Base: SP): Era o membro mais antigo da tripulação do PP-SRK, tinha 43 anos e era natural de Caxambu, Minas Gerais. Foi admitido na Vasp em 15 de março de 1961 e era piloto desde 1959. Tinha nove anos como comandante e primeiro oficial de 727 e 737 tendo sido, anteriormente, comandante de DC-3 e Viscount na empresa. Em 21 anos de Vasp ele registrou entre 16 e 17 mil horas atuando como instrutor, checador, chefe de equipamento e comandante, estando já por um ano e meio no comando dos 727-200. Segundo colegas, era um piloto calmo e costumava resolver os problemas com tranqüilidade, mas segundo o Sindicato Nacional dos Aeronautas, o comandante Vieira (como era conhecido), estava fatigado e tenso com o excesso de horas que vinha voando. Os amigos comentavam que ele, desquitado, vinha passando por dificuldades financeiras e por isso, era um dos que mais voava na Vasp que, naquela época, pagava além do salário fixo, uma comissão por vôos efetuados. A empresa negou que o comandante estivesse voando além do limite legal (85 horas/mês) e divulgou suas horas de vôo em 1982 até o acidente: em janeiro 73h31, em fevereiro 41h04, em março 22h07, em abril 32h33, em maio 77h00 e em junho não

havia completado mais do que 25 horas (no total, havia voado pouco menos de 300 horas em 1982 até o acidente). Segundo a revista "Isto É" de 23 de junho de 1982, ele tinha uma dívida de quatro milhões de cruzeiros que venceria dias após o acidente, estava se separando de sua segunda esposa e preparava-se para o terceiro casamento. Aliás, comenta-se que havia uma mulher no vôo que era sua atual companheira e que, inclusive, esta viajava com uma passagem que ele havia especialmente pedido para ela na empresa para aquela data porém, não se sabe seu nome nem se isto é realmente verdade. O comandante Vieira comentava que iria se aposentar após mais um ou dois anos de serviço.

Carlos Roberto Duarte Barbosa (Co-Piloto - Base: SP): 28 anos, casado e natural de Porto Alegre, Rio Grande do Sul. Foi admitido na Vasp em 28 de fevereiro de 1980 e tinha dois anos e meio como primeiro oficial nos 727-200 da empresa paulista. Antes de entrar na Vasp esteve na Varig por oito anos como co-piloto nos equipamentos Avro 748, Boeing 707 e Boeing 727.

José Erimar de Freitas (Engenheiro de Bordo - Base: SP): 31 anos, natural de Nova Morada, Ceará, também era casado e tinha duas filhas, a menor com menos de um mês de idade. Fanático por aviação, entrou para a Vasp em 19 de junho de 1972 como mecânico de manutenção e passou a mecânico de vôo de Boeing 727 em 1979. Antes de entrar para a Vasp foi piloto comercial e instrutor de pilotagem em Itu, São Paulo. Havia voado em 1982 (até o acidente) 279 horas e 14 minutos.

Humberto da Silva Pestana (Comissário - Base: SP): 49 anos, solteiro, nasceu em Portugal e tinha cidadania brasileira, tendo sido admitido pela Vasp em 12 de maio de 1961. Esperava aposentar-se após mais um ou dois anos de serviço.

Gisele de Souza Vaz (Comissária - Base: SP): 27 anos, solteira, natural de São Paulo, capital. Admitida na Vasp em 01 de julho de 1981. Conhecida por "Guísela", havia se destacado há pouco mais de um ano por efetuar, com a ajuda dos companheiros Janete, Ajan e Luana (que não estavam no Vôo 168), um parto, ocorrido no dia 01 de setembro de 1981 dentro de um vôo da Vasp entre São Paulo e Campo Grande.

Julia Maria Pereira Nunes José (Comissária - Base: RJ): 29 anos, casada e mãe de dois filhos. Admitida na Vasp em 17 de janeiro de 1977.

Maria de Lourdes Brito Melo (Comissária - Base: SP): 30 anos, casada, natural de Pilar do Sul. Admitida na Vasp em 08 de janeiro de 1979.

Miriam Cocato Lima (Comissária - Base: SP): 22 anos, solteira, natural de São Paulo, capital. Admitida na Vasp em 05 de março de 1979. Esta comissária não foi originalmente escalada para o Vôo 168 e somente estava no PP-SRK para substituir um companheiro (comissário Soré) que teve uma crise de hipertensão poucos minutos antes do embarque, sendo retirado da escala por ordens médicas.

Emília Barbosa de Souza (Comissária - Base: SP): 20 anos, solteira, natural de Santo Antônio do Piratininga, Minas Gerais. Admitida na Vasp em 01 de julho de 1981.

PASSAGEIROS (SP:54 | RJ:68 | TR (TRÂNSITO):05)

Adalzira Gallo (SP)
Ademir Gallo (SP)
Ademir Moraes (SP)
Afonso Temporal (SP)
Alda Almeida (RJ)
Alexandra Mitulo (TR)
Alfredo Beriso (RJ)
Ana Márcia Chagas Peixoto (RJ)
Antonio Barreto Sobrinho (SP)
Antonio Carlos Cysne (RJ)
Antonio Hissa Filho (RJ)

Francisco Ribeiro (SP)
Genário Lins Peixoto (RJ)
Hector Rapacini (SP)
Heliani Azim (SP)
Hélio Sobreira (SP)
Henrique Costa (RJ)
Hermenegildo Magalhães (RJ)
Horácio Lima (SP)
Isac Vasconcelos (RJ)
Ivone Frota (RJ)
J. Watikus (RJ)

Maria José Souza (RJ)

Maria Lima (RJ)
Maria Magalhães (RJ)
Maria Magdalena Oliveira (SP)
Maria Pereira (RJ)
Maria Silva (SP)
Maria José Souza (RJ)
Mariângela Lima (RJ)
Milton Silva (RJ)
Myrtes Jereissati (RJ)

Antônio Pereira (SP)
Antonio Alberto da Silva (SP)
Augusta Damasceno (RJ)
Áurea Sandra da Silva (?)
Bárbara Pinheiro (SP)
Carlos Collyer (RJ)
Carlos Francisco Cysne (SP)
Carlos Mendes (SP)
Carlos Oliveira (RJ)
Carlos Silva (TR)
Carmen Justino (RJ)
Celma Serpa (SP)
César Silva (SP)
Charles Collyer (RJ)
Cierre Luz (SP)
Cleyne Silva (RJ)
Creusa Pires de Paiva (RJ)
D. Logman (SP)
Deiza Amaral (RJ)
Dica Pires de Paiva Barroso(RJ)
Dimitri Kasakewitch (RJ)
Domingos Sobrinho Lima (SP)
Edson Queiroz (RJ)
Ernesto Lundgreen (RJ)
Fabrício Araújo (SP)
Fátima Silva (SP)
Fernando Freitas (TR)
Florêncio Paiva (RJ)
Francisco Cavalcante (RJ)
Francisco Ceda (RJ)
Francisco Guimarães (SP)
Francisco Pazzini (SP)
João Dias (RJ)
João Rocha (SP)
José Azim (SP)
José Bezerra (RJ)
José Carlos Matos (RJ)
José Mattos (RJ)
José Coelho (RJ)
José Cunha (SP)
José Lyra (RJ)
José Mourão Filho (RJ)
José Olavo Lira (RJ)
José Oliveira (SP)
José Oliveira (RJ)
José Paiva (SP)
José Pereira (RJ)
José Sampaio (RJ)
José Viana (RJ)
Jocelino Araújo (SP)
Judith Mitoso Amazonas (TR)
Júlio Almeida (SP)
Júlio Oliveira (RJ)
Lúcio Franco (RJ)
Luiz Souza (SP)
Manoel Helal Costa (SP)
Manoel Santos (RJ)
Marcelo A.M. Silva (TR)
Márcio Canedo (RJ)
Margarida Oliveira (RJ)
Maria Alencar (RJ)
Maria Angélica Catunda (RJ)
Maria Bezerra (RJ)
Maria Gladys Acioli (RJ)
Mirtes Miranda (RJ)
Moésio Júnior Melo (SP)
Núbia Rola (RJ)
Odílio Freitas (RJ)
Olimar Agosti (SP)
Pascoal Segana (SP)
Paulo Cristino (SP)
Paulo Guimarães (RJ)
Raimunda Ferraz (RJ)
Reinaldo Carvalho (SP)
Renato Lara (SP)
Roberto Gomes (RJ)
Rosamaria Lima (SP)
Rosana Lara (SP)
Rubens Serpa (SP)
Sebastião Carvalho (SP)
Sebastião Carvalho Júnior (SP)
Sebastião Saraiva (SP)
Tarcísio Pinto (SP)
Telêmaco Coutinho (RJ)
Teresinha Barreto (RJ)
Teresinha Araújo (SP)
Terezinha Cavalcante (RJ)
Vagner Dantas (RJ)
Vicente Silva (SP)
Victor Pereira Neto (SP)
Waldir Peixoto Filho (RJ)
Walkíria Lemos (RJ)
Walter Carvalho (SP)
Wilson Barata (RJ)
Winston Kasbiner (SP)
Zuleide Studart (RJ)

Observação: Os números divergem e algumas fontes dizem que o 727 tinha 128 passageiros, enquanto outras que eram 126. Porém, as duas listas obtidas (ambas de jornais da época) somente mostram 126 nomes. Pesquisas e cruzamento de dados com a lista do Jornal do Brasil (por Carlos Dufriche) mostram que o número de passageiros era de 128 o que, com nove tripulantes, eleva o total de mortos para 137.

DADOS PRINCIPAIS

Data e hora: **08/06/1982 02:45 AM**
Lugar: **Serra de Aratanha - Pacatuba (Fortaleza) – Ceará**
Empresa: **VASP**
Vôo: **VA168**
Aeronave: **Boeing 727-212A**
Número de Série: **21347**
Prefixo: **PP-SRK**
Pessoas a bordo: **09 tripulantes + 128 passageiros = 137**
Vítimas fatais: **09 tripulantes + 128 passageiros = 137**

DADOS ADICIONAIS

O 727-212A que ostentava o prefixo PP-SRK estava no Brasil há dois anos quando sofreu o acidente. Ele foi um dos 727 montados pela Boeing em 1977 e também o primeiro entregue pela empresa americana para a Singapore Airlines. O 727 estava com seu certificado de vôo regular e as manutenções estavam em dia. Este foi um dos 16 acidentes da história da Vasp e foi o único com o modelo Boeing 727. Os demais acidentes da empresa foram com o Bandeirante (01), Boeing 737 (06), Samurai (3) e Viscount (05)

ÁUDIO DO FLIGHT RECORDER

Estes são os últimos segundos de gravação do CVR (Cockpit Voice Recorder), comumente chamado de "Caixa-Preta". Nesta gravação percebe-se que o co-piloto estava tentando alertar o comandante da aeronave de que eles estavam abaixo da altitude certa para local.

CAM (Cockpit Area Mike): Microfone da cabine
CAM-1 (Cockpit Area Mike 1): Microfone do comandante
CAM-2 (Cockpit Area Mike 2): Microfone do co-piloto

2:24:56 CAM-2: **Você consegue ver que tem uns morrotes aí na frente?**
2:24:59 CAM-1: **Quê?.....Tem o quê???**
2:25:00 CAM-2: **...um monte aí não?**
2:25:01 CAM [SOM DA BUZINA DE ALERTA DE ALTITUDE]
2:25:02 CAM [SOM DO IMPACTO E GRITO DE UM DOS TRIPULANTES]

Observação: Comenta-se que o comandante haveria dito saber que à frente do 727 havia uns “morrotes de merda”, em parte que teria sido editada antes da divulgação da gravação para a televisão.

AGRADECIMENTOS

A reconstituição dos fatos que fazemos aqui é baseada em revistas, jornais (atuais e da época), além de partes do relatório final do acidente e outros 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 jornais Diário do Nordeste e O Povo (este com reportagens atuais de Paulo Barros), ambos de Fortaleza e jornais O Estado de São Paulo e Jornal da Tarde, de São Paulo. Agradeço em especial a atenção do amigo Josué Medeiros pelo envio do material de Fortaleza e outros colaboradores que me forneceram as raras imagens desta aeronave: Hélio Bastos Salmon (via Afonso Dalagassa) e Sérgio Ribeiro que, generosamente, cedeu imagens do 727 acidentado na pintura original da Singapore e, depois, como PP-SRK no Rio de Janeiro. Agradeço ao pesquisador Carlos Dufriche pelas correções, informações e observações acerca dos fatos desta matéria.

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

Sérgio Ricardo Marques Gonçalves

ÚLTIMA ATUALIZAÇÃO DESTE ARQUIVO: 16/01/2002