

O B727 da TAP que se despenhou, tinha sido baptizado com o nome "Sacadura Cabral"

D.R.

A sinopse e as causas prováveis

SINOPSE

"Um avião B727- 282 dos TAP (...) sofreu um acidente após a aterragem no aeroporto de Santa Catarina (Funchal), Ilha da Madeira, cerca das 21h48 de 19 de Novembro de 1977."

"O TP425 fez 3 tentativas de aterragem a última das quais para a pista 24, efectuando o toque nesta à velocidade de 148 nós e a uma distância de 2060 pés (628 m) da soleira deslocada da pista."

"A aeronave percorreu todo o comprimento restante da pista com desaceleração insuficiente para conseguir a paragem dentro daquele comprimento, saindo pelo topo à velocidade de 78,5 nós, projectando-se sobre uma ponte de pedra à distância de 118 m (em planta) daquele topo e a cerca de 28 m abaixo do nível deste. [...] a secção de cauda ficou sobre a ponte e a asa direita e os três reactores a montante desta."

"A parte restante da aeronave precipitou-se na praia, junto ao mar, cerca de 14 m abaixo do ponto do primeiro impacto. A aeronave ficou destruída devido a explosão e incêndio."

CAUSA PROVÁVEL:

A Comissão de Inquérito determinou como causa provável do acidente "a impossibilidade de desacelerar a aeronave até à paragem no comprimento da pista devido provavelmente aos seguintes factores:

- Condições meteorológicas muito desfavoráveis no momento da aterragem;
- Existência possível de condições para hidroplanagem;
- Velocidade de aterragem de Vref +19 nós [19 nós acima da velocidade normal];
- Aterragem comprida motivada por um longo "flare" [fase final da aterragem com nariz levantado para diminuir ritmo de descida];
- Correcção direccional brusca após o toque na pista;

in: "Relatório de Acidente", da Direcção-geral da Aeronáutica Civil.



TP425. Os 35 anos da maior tragédia da aviação nacional

Faz esta noite 35 anos que um B727 da TAP se despenhou na Madeira vitimando 131 pessoas

FILIPE PAIVA CARDOSO
filipe.cardoso@ionline.pt

Às 21h48:36 de 19 de Novembro de 1977, 131 das 164 pessoas a bordo do voo TP425, uma ligação Bruxelas-Lisboa-Funchal num Boeing 727-282 da TAP, perderam a vida no único acidente da companhia aérea portuguesa com vítimas mortais.

Aconteceu na terceira tentativa de aterragem no Funchal, quando o TP425 falhou o início da pista por 628 metros, tocando no solo a uma velocidade 19 nós acima da de referência, não conseguindo imobilizar-se antes do final da pista – então com apenas 1540 metros utilizáveis. "A aeronave depois da saída da pista (...) embateu numa ponte de pedra situada 28 metros abaixo da pista e apro-

ximadamente à distância de 118 metros da extremidade daquela. A secção de cauda ficou suspensa sobre a ponte, tendo a asa direita, com o respectivo trem, sido destacada da fuselagem, assim como os 3 reactores, ficando todo este conjunto a montante daquela ponte. A parte restante da fuselagem, com a asa esquerda, prosseguiu a sua trajectória indo cair numa praia rochosa, junto ao mar, 14 metros abaixo do nível da ponte", descreve o relatório do acidente elaborado pela Direcção-Geral da Aeronáutica Civil com o apoio da National Transportation Safety Board e também da Boeing.

As más condições meteorológicas e de visibilidade, a condição da pista, o surgingimento de vento pela traseira ou a hidroplanagem serão os factores que se terão

conjuguado, provocando o acidente.

"Eu julgo se der uma espera talvez consiga aterravar." "Não consigo, só tenho combustível para mais uma aproximação." Esta foi uma das últimas comunicações entre a torre e o comandante João Costa. Ao final de um dia intenso de trabalho – Lisboa para Bruxelas; Bruxelas para Lisboa e Lisboa para o Funchal –, e já com 14 horas de trabalho consecutivo, a alternativa às más condições na Madeira era um desvio de 400 quilómetros até Las Palmas. "TP425 para informação agora tenho vento calmo na 24, vai tentar?" "OK estou na final vou aterravar." "OK, está calmo autorizado a aterravar."

"Antes da primeira tentativa de aterragem foi uma viagem normal, sem grande turbulência. Mas depois da primeira tentativa de aterravar a coisa ficou bastante complicada, as pessoas vomitavam muito, os assistentes de bordo ainda deram os sacos mas a partir de certa altura cada um ficou entregue a si próprio." O relato é de Torcato Magalhães, um dos sobreviventes, que explicou à RTP os últimos momentos antes do acidente. Já segundo o descriptivo presente no relatório do acidente, e depois da última troca de mensagens entre avião e torre, "passados alguns momentos o telefone do Funchal para Lisboa toca com insistência, Lisboa ouve mal, mas o Funchal ainda diz que o TP425 se espertou".

Seguiram-se momentos de pânico. "Após o ensurdecedor ruído, o avião despenhou-se e elevaram-se fortes labaredas. Mais tarde veio a saber-se que o aparelho embatera na ponte (...) tendo aí ficado preso do reactor para trás. Com o embate, parte da fuselagem foi parar à praia, tendo alguns passageiros e bagagem sido projectados (...) Entretanto, de