

Um desastre de aviação provocado?

por Abdul Minty, para a AIM

Todos os factos relacionados com o despenhamento do avião presidencial moçambicano, em que perdeu a vida o Presidente Samora Machel, indicam que se tratou de um desastre de aviação provocado por interferência electrónica — estamos perante mais um caso de assassinato político pelo apartheid?

A África do Sul possui equipamento electrónico sofisticado para rastrear e interceptação de aeronaves, e também não tem dificuldades em enviar falsos sinais para confundir sistemas de plano de voo.

Entre várias questões que requerem respostas concretas, saliente-se uma: terão os sul-africanos, ao detectar no seu radar que o Tupolev-134 presidencial se estava a desviar da rota inicial, interceptado por rádio a aeronave e feito qualquer aviso, ou providenciado a correcção?

Obviamente, não têm problemas técnicos que o impeçam. O radar sul-africano é adequado e serve como monitor de voo para toda a região.

Isto é possível graças ao sistema de radar britânico «Plessey AR-3D». O Governo britânico autorizou a exportação para a África do Sul deste sistema e o movimento anti-apartheid denunciou atempadamente este facto, na cimeira da Commonwealth em Lusaka, em 1979.

Apesar das promessas da revisão do contrato, o Primeiro-Ministro britânico, Margaret Thatcher, permitiu que a compra se concretizasse. O «Plessey AR-3D» foi assim integrado, em 1982, no sistema de comando e controlo sul-africano do espaço aéreo, facilitando, inclusivamente, missões de ataque dos caças-bombardeiros sul-africanos a alvos pré-determinados e programados por computador.

O radar britânico permite, simultaneamente, a interceptação computerizada e manual de aeronaves em voo na região.

O controlador de tráfego aéreo pode, em qualquer dos

painéis do radar, seleccionar e enviar a combinação de dados — posição da aeronave e mapas da região — e pode definir a rota de voo, assim como delinear a sua interceptação.

De acordo com informações recolhidas pela campanha mundial contra a colaboração militar e nuclear com a África do Sul, o manual de instruções do «AR-3D», no capítulo «rastrear de aeronaves» inclui o seguinte:

«Uma aeronave que entre no espaço aéreo sob controlo do radar é primeiramente visível ao operador com informação apropriada e seleccionada, quando aparece no monitor de vídeo que sinteticamente reproduz o seu rasto. Depois de pequenas rotações da antena, o computador define a rota correspondente à aeronave, fornecendo referências sobre ela e sobre a altitude. O computador continua automaticamente a seguir a rota da aeronave até ao seu desaparecimento, renovando as informações necessárias»

Através do controlo manual, o computador pode exercer mais de perto o controlo individual da aeronave durante toda a rota. Isto elimina qualquer dúvida sobre os meios que Pretória dispõe para seguir a aeronave na região e registar os seus movimentos assim como interceptá-la.

Se neste caso o avião não foi atacado, mas simplesmente dirigido para a região montanhosa através de falsos sinais, existe pelo menos mais duma de maneiras de o fazer.

Isto pode envolver interferências electrónicas para cortar alguns dos sinais entre o avião e o aeroporto de Maputo, mas não é o essencial.

A interferência electrónica poderá ter sido feita por um emissor pré-posicionado. Ele pode ter sido lançado do ar, talvez de pára-quedas, ou mesmo colocado por uma

peessoa. Pode, inclusivamente, ter sido feita por um indivíduo escondido.

Israel realizou já consideráveis experiências técnicas de interferência electrónica, e uma vez dominada a técnica de dirigir o ralo de interferência, o processo torna-se mais simples.

Mantendo a África do Sul estreitas relações militares, e outras, com Israel, não é difícil que todo este equipamento e «know-how» esteja ao alcance de Pretória.

Quando um emissor ou farol falso é colocado numa área onde se receia que ele venha a ser descoberto, nada mais fácil que removê-lo depois de concretizada a acção.

Mesmo que isso se torne difícil, é muito simples equipá-lo com um auto-detonador controlado à distância.

Destaque-se que o falso farol ou quaisquer outros emissores utilizados para a interferência, podem ser activados por controlo à distância, o que assegura ser apenas o avião pretendido a ser desviado da rota.

O regime sul-africano não pretende que seja do conhecimento público o sofisticado equipamento ao seu dispor. Pretória, e especialmente o seu Ministro dos Negócios Estrangeiros, Roelof Botha, já emitiram uma série de declarações falseadas e «revelações» que combinam a propaganda anti-moçambicana à tentativa de evitar que se suspeite do regime.

Esta corrente de declarações torna necessário investigar exactamente o que o regime de Pretória está a tentar esconder dos olhos do mundo.

❖ ABDUL MINTY é presidente da campanha mundial contra a colaboração militar e nuclear com a África do Sul e secretário honorário do Movimento Britânico Anti-Apartheid