

A morte de Samora Machel e o sistema de radares sul-africano

por Paul Fauvet, da AIM

Uma das grandes perguntas ainda sem resposta, relativamente ao despenhamento do Tupolev-134, do Presidente Samora Machel, há um mês, é esta: Por que é que o sistema de controlo do tráfego aéreo sul-africano não avisou o piloto do Tupolev que estava fora da rota e em perigo de entrar dentro do espaço aéreo sul-africano?

O avião foi detectado pelo radar sul-africano a centenas de quilómetros. De acordo com o jornal «Business Day», de Joanesburgo, de 21 de Outubro, uma fonte de alto nível do Governo, disse que «o nosso pessoal controlou o avião no seu radar mesmo quando ele ainda se encontrava a sobrevoar o espaço zimbabueano».

Nenhum aviso foi feito ao Tupolev, mesmo quando era conduzido para uma área militar sensível. A extremidade do Transvaal Oriental, onde se deu o despenhamento, perto da fronteira de Moçambique, Suazilândia e África do Sul, é uma área totalmente exclusiva.

Foi igualmente nesse sítio onde explodiram duas minas, nas últimas duas semanas e em que a concentração militar na região foi reforçada nos dias que precederam imediatamente o despenhamento.

A imprensa sul-africana levantou o problema dos radares apenas uma semana depois de queda. «Os controladores sul-africanos tiveram pouca atenção relativamente ao voo de Machel», lixe-se num título do «Sunday Star» de 26 de Outubro. De acordo com este artigo, quando o avião desapareceu do circuito do radar, os funcionários não pensaram mais no assunto, uma vez que não estava no espaço aéreo sul-africano.

Mas, se tivessem tomado o facto como insignificante, porque estariam os radares seguindo o aparelho desde o Zimbábue? Os radares devem ter igualmente detectado, enquanto se encontrava ainda em Moçambique, que o avião tomava uma rota para a África do Sul.

A 1 de Novembro, o Ministro sul-africano dos Negócios Estrangeiros, Roelof Botha, tentou justificar o comportamento dos operadores de radar sul-africanos, numa entrevista ao pro-

grama de televisão «Bom-Dia, África do Sul». De acordo com Botha, o aparelho «desapareceu bruscamente do controlo do radar. Nenhum dos controladores podia pensar que algo de estranho se passava».

«Cada estação de radar tem o que chamamos por horizonte, para além do qual não se pode ver nenhum objecto», disse «Pik» Botha. «Vocês não conseguem ver nenhum avião desde que esteja do outro lado de uma montanha, por exemplo».

«Há um certo número de voos desses nas proximidades de Kruger Park», disse o Ministro. Por isso, os operadores de radar «vêm que houve um enorme tráfego aéreo nas fronteiras de Moçambique e África do Sul, às 21.00 horas da noite do domingo» (de facto, o Tupolev foi o único que sobrevoou aquela área nessa noite.), «e que os radares perderam o seu controlo quando ele se meteu atrás das montanhas».

Por outras palavras, o Ministro dos Negócios Estrangeiros, gostaria de fazer-nos acreditar que o radar sul-africano é um radar primitivo e ineficiente.

Mas, de facto, a África do Sul possui um sistema de radar militar e civil integrado e computanzado, altamente sofisticado, cujos dois objectivos principais são apoiar as incursões da Força Aérea sul-africana contra os países vizinhos, e detectar a entrada de qualquer avião no espaço aéreo sul-africano.

Um bom sistema de radar necessita de ser colocado num lugar alto, porque daí pode controlar as zonas baixas e evitar o problema dos aviões que se escondem por trás de montanhas. Várias estações... podem também tornar difícil a qualquer avião, que acidental ou propositalmente, se pretenda fazer «desaparecer» do controlo do radar.

Isto é, naturalmente, o tipo de sistema que há na África do Sul. Além disso, não é muito secreto: os próprios jornais sul-africanos escreveram já abertamente sobre isso.

Uma das maiores instalações de radar encontra-se em Mariëpskop, a 21 mil metros de altitude, na cordilheira do Drakensberg. Eis o que o «Star» de Joanesburgo de 8 de Fevereiro, de 1975, disse acerca dessa instalação: «A escassos metros de

20/11/86

onde as montanhas de Drakensberg caem para a pradaria, a grande antena gira silenciosamente em redor. Ela pode detectar muitos movimentos de aviões, desde uma grande parte do Botswana, a Oeste, até a Rodésia do Norte, e a sul de Moçambique e o Natal a leste. Estão em posição instrumentos para detectar a altitude das aeronaves. Elas podem calcular a altitude de qualquer avião no écran».

Mariëpskop é uma estação de aviso prévio, designada para estar de alerta contra «os aviões hostis que se aproximem da África do Sul através das suas fronteiras».

«Todas as informações captadas pela vasta antena — o avião aparece nos écrans como se fossem pequenos fragmentos de luz — podem ser transmitidas por computador para a sede do sistema de radares sul-africanos, em Devon. O «feedback» instantâneo do computador de Devon pode ser fornecido a Mariëpskop com as informações necessárias para identificar o avião».

«Próximo de Devon e Mariëpskop, há duas outras estações no sistema de radares do norte, cobrindo-se uma à outra. As zonas cobertas pelas quatro estações sobrepostas permitem a cada base ver a próxima».

Por outras palavras, teria sido impossível ao voo presidencial escapar aos radares.

Estes radares defensivos são de tomar a sério: de acordo com o «Star» de 29 de Novembro de 1975, o centro de computadores de Devon está «enterrado num lugar com uma capacidade de reforço em circuito para resistir a uma explosão nuclear de 10 kilotoneladas».

Os computadores da cidade de Devon tentam descobrir se qualquer avião que penetre em território sul-africano, é «amigo ou inimigo». No caso de pensarem que se trata de um avião hostil, «os controladores em Devon podem mobilizar todas as forças de defesa, incluindo mirages e outros aviões a jacto, mísseis terra-ar e armas anti-nucleares».

Assim era o sistema de radar sul-africano há dez anos. Agora ele está ainda mais sofisticado, particularmente desde que

a África do Sul adquiriu o sistema de radar computadorizado «Plessey Ar-3D», que foi integrado na defesa do seu espaço em 1982.

Em 1979, o «Livro Branco» da defesa sul-africana sublinhou que «um sistema de radares de defesa aérea para assegurar um melhor controlo do espaço aéreo, está a ser planeado. Ao mesmo tempo, o sistema móvel está sendo expandido consideravelmente para a protecção das forças móveis em estado de alerta e suplementar ao sistema estático». O sistema «Plessey» faz exactamente isso. É completamente móvel, e de acordo com a própria «Plessey», o sistema «pode ser geograficamente organizado conforme o que for necessário para ser telecomandado através de quartel-general». Pode ser usado para o comando central.

Uma imagem completa. Não uma imagem parcial da qual objectos grandes como o «Tupolev-134», possam desaparecer misteriosamente.

O «Livro Branco» da defesa de 1979, tornou também claro que nenhum ponto poderia escapar ao sistema de radar. Disse ainda que a Força Aérea sul-africana está constantemente a fazer reconhecimentos aéreos. Vários aparelhos são usados neste processo para se obter o máximo de informações. Os sistemas de reconhecimentos estão constantemente a ser demoralizados, por forma a dar os resultados requeridos.

Assim, através de documentos tornados públicos, é evidente que a África do Sul pode guardar toda a área da sua fronteira através de observatórios de radar durante 24 horas e, as possibilidades de qualquer avião escapar ao observatório são muito remotas.

A conclusão a tirar é que o «Tupolev» estava nas antenas dos radares até ao momento do despenhamento. Os operadores do radar sabiam que o aparelho estava fora da rota, sabiam que entraria no espaço sul-africano, sabiam que os montes dos Pequenos Libombos apresentavam-se como uma séria ameaça para o avião, mas nenhum aviso foi feito, nenhuma acção preventiva foi tomada.

O centro de computadores de Devon, sem dúvidas identificou o avião de Samora Machel. Não havia nada de secreto acerca da viagem do Presidente para a Zâmbia, e os radares acompanharam a sua viagem à Zâmbia desde a manhã do dia 19. Nenhum outro avião era esperado ao longo da rota a 19 de Outubro.

As autoridades sul-africanas sabiam de que avião se tratava, sabiam exactamente quando e onde ele se despenhou, e não informaram as autoridades moçambicanas dentro das dez horas e meia seguintes. A primeira mensagem só foi enviada para Maputo às 6.50 horas da manhã seguinte.