

Sistema de radares da África do Sul

por Paul Fauvet, da AIM

1/12/86

A última explicação sul-africana, sobre o facto de o seu sistema de controlo aéreo não ter advertido o piloto do avião do Presidente Samora Machel que estava em perigo, foi a de que o «Tupolev-134» voava abaixo do horizonte do radar.

Por outras palavras, a aeronave baixou demasiado de altitude e deixou de ser visível nos espelhos dos radares sul-africanos.

As autoridades sul-africanas fizeram estes comentários como que a responder a um recente artigo da AIM que detalhava quão sofisticado é o seu sistema de radares.

A investigação da AIM sobre as capacidades dos radares sul-africanos, é baseada quase exclusivamente em publicações sul-africanas, às quais qualquer jornalista sul-africano pode também facilmente ter acesso.

Podemos agora mostrar, recorrendo a fontes sul-africanas excepcionalmente bem informadas, que o «horizonte» dos radares sul-africanos parece não estar muito acima do nível do mar: os sul-africanos possuem um sistema de radares ao longo da fronteira especialmente destinados a detectar as aeronaves que voem a baixa altitude.

As nossas fontes para esta afirmação não são outras que não o próprio Ministro sul-africano dos Negócios Estrangeiros, Roelof Botha, o qual publicamente elogiou as capacidades do sistema em Março de 1985. Foi assim que o jornal «Sunday Times», de Joanesburgo, de Março de 1985 citou o Ministro Botha:

«Botha disse que um conjunto especial de radares de baixa altitude acaba de ser colocado pela África do Sul ao longo da fronteira com Moçambique e que tem estado operacional desde o dia oito de Março. Ele disse que isto foi feito para detectar aviões que voarem baixo e que, segundo as autoridades moçambicanas, costumam penetrar no seu país provenientes da África do Sul, sem identificação ou planos de voo».

«Nestes primeiros poucos dias da actuação do novo sistema, três voos

ilegais foram detectados. Um dos voos vinha da África do Sul para Moçambique, o outro partiu da Suazilândia para o leste do Transvaal, enquanto o terceiro, voando aos ziguezagues e a baixa altitude, foi detectado sobre o Parque Kruger, antes de entrar em Moçambique, onde viria a aterrar na Ilha da Inhaca, voltando através da mesma via.»

Por outras palavras, este sistema permite uma perfeita visibilidade no radar de toda a área fronteiriça onde o avião do Presidente Samora se despenhou. Além do mais, se Botha foi capaz de confundir que um avião foi aterrar na Inhaca, ilha moçambicana cujo aeroporto está quase ao nível do mar, então este sistema não tem nenhum problema com o seu «horizonte». Quando se despenhou, o «Tupolev» do Presidente Samora estava a voar a 900 metros do nível do mar.

Poucos dias depois da comunicação de Botha, o Ministro da Defesa sul-africano, General Magnus Malan, declarou toda a fronteira leste do Transvaal «especial e fechada a voos», e acrescentou que «todos os meios tecnológicos adicionais estavam a ser usados para assegurar a sua efectividade».

O chefe da Força Aérea, Tenente-General Denis Earp, anunciou que todos os pilotos necessitariam de permissão oficial para sobrevoar essa zona, a qual se estende do Rio Limpopo até à fronteira da Suazilândia. Isto inclui a área de Mbuluzini, onde o Presidente Samora morreu.

As declarações de Earp foram públicas, e foram amplamente publicadas pelo jornal diário sul-africano pró-governamental «The Citizen», de 21 de Março de 1985. Essas declarações incluem indicações detalhadas da área restrita. Dizia-se:

«A área restrita FAR 78 do Rio Limpopo, a norte da fronteira sul do parque nacional de Kruger é aumentada pela área promulgada em termos da Lei 79 (1) (A) da Acta de Defesa, como uma área especial restrita. A área abrangida é rodeada pelas limitações abaixo indicadas:

«a) — De Ressaño Garcia ponto 2526 sul 3159 leste, em direcção a sul, com a fronteira RAS/Moçambique, até à da Suazilândia.

«b) — Daí em direcção a oeste, ao longo da fronteira RAS/Suazilândia para o ponto 2543 sul 3125 leste na área de Jeppes Reef.

«c) — Daqui para a fronteira norte em linha recta para Mectorspruit ponto 2526 sul 3141 leste.

«d) — Daqui para a fronteira leste ao longo da linha férrea para Ressaño Garcia ponto 2526 sul 3159 leste».

Para ter autorização de sobrevoar esta «área restrita», os pilotos têm de contactar a sede da Força Aérea sul-africana.

«Todos os aviões que obtenham autorização ou os aviões que operem nas vizinhanças destas áreas específicas, são intimados a estabelecer contactos via rádio com as estações do sector de controlo do espaço do governo através da frequência 119,0 MHz», assim concluíam as declarações do General Earp.

Por conseguinte, o «Tupolev» sobrevoava uma «área especial restrita», controlada por um sistema de radares vocacionado para altitudes baixas mas, mesmo assim, nenhum contacto foi feito através da rádio para com a sua tripulação.

A conclusão é lógica: o «Tupolev» não «desapareceu» dos espelhos dos radares sul-africanos foram capazes momento em que se esmagou. Se os radares sul-africanos foram capazes de identificar a Inhaca como o destino de um dos aviões detectados em Março de 1985, eles poderiam também identificar Mbuluzini como o local do despenhamento do «Tupolev».

Portanto, não faz sentido que só quase dez horas depois da queda, mais concretamente às 6.50 do dia seguinte ao do despenhamento, as autoridades sul-africanas tenham enviado a primeira mensagem acerca do acontecimento, a avisar Moçambique. Mais ainda, a mensagem dava uma localização incorrecta do ponto onde o despenhamento ocorreu, pois dizia que tinha sido no Natal, quando na verdade foi a leste do Transvaal.