



Leite First Choice

“O leite da vaquinha”



Distribuidor: MDS
sales@tvcabo.co.mz
21 314999
84 2421880
82 3056015

Canal de Moçambique

SÁBITO & ASSOCIADOS®
DESPACHANTE ADUANEIRO, LIMITADA

www.despsabito.co.mz

PBX: (+258) 21 321 333
(+258) 82 309 1040
(+258) 82 305 9560
(+258) 21 321 336

FAX: (+258) 21 303771
NUI: 400 264 570

Av. Ahmed Sekou Touré,
Nº2295, R/C

Caixa Postal: 4506

E-mail:

despsabito@despsabito.co.mz

publicidade

www.canalmoz.co.mz

Maputo, Quarta-Feira, 19 de Outubro de 2011

30 Meticais

Director: Fernando Veloso | Ano 6- N.º 868 | N.º 118 Semanário

Governo com medo do Povo

Mais armas para a FIR



25 anos da Morte de Samora Machel

Governo insiste na mentira

páginas centrais



Empresa nacional
ao serviço
da Nação

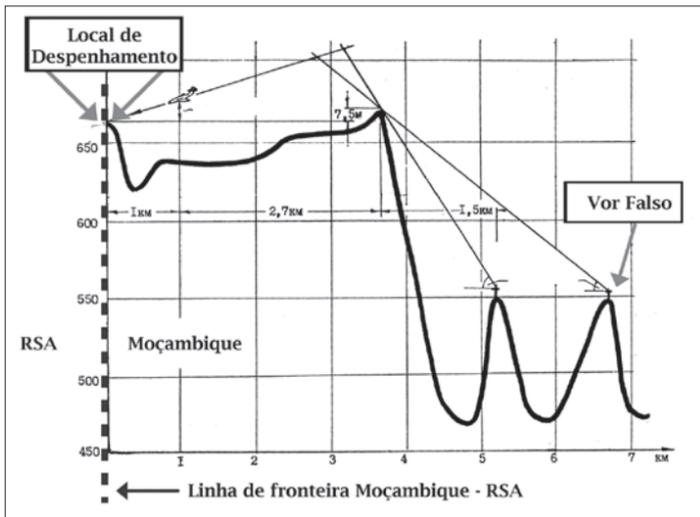
MANICA
MANICA MOÇAMBIQUE TERMINAIS, LIMITADA

publicidade

Centrais

Morte de Samora em Mbuzini, 25 anos depois

VOR falso – uma tese assente na ficção



LEGENDA MAPA VOR: Mapa apresentado pela parte soviética à Comissão de Inquérito sul-africana com localização do alegado VOR falso dentro do território moçambicano. Anotações em português da responsabilidade do Canal de Moçambique

João Cabrita

Faz a 19 de Outubro, por sinal a data desta edição, 25

anos que se registou o acidente em que perdeu a vida Samora Moisés Machel. Continua, entretanto, a haver quem insista

na questão do VOR Falso, afinal uma tese assente na ficção

De 27 de Novembro a 3 de Dezembro de 1986, as equipas investigadoras da União Soviética, Moçambique e África do Sul reuniram-se em Moscovo para analisar o conteúdo das caixas negras do Tupolev 134A acidentado em Mbuzini. Das informações obtidas do gravador digital dos dados do voo (DFDR), foi possível reconstruir o trajecto seguido pelo avião de Mbala até ao local do acidente.

A parte sul-africana aventa a hipótese da aeronave transportando o Presidente Machel ter-se desviado da rota por acção do VOR da Matsapha. Os sul-africanos realçam a semelhança das frequências dos aparelhos VOR de Maputo e Matsapha ser propícia a confusões: 112.7 Mhz no caso de Matsapha e 112.3 MHz no caso de Maputo. E a seme-

lhava está também na identificação em código Morse com que as respectivas estações transmitem: VMA (Vor de Maputo) e VMS (Vor de Matsapha). E acrescentam os sul-africanos que se o avião não se tivesse despenhado, mas prosseguido a viagem, ele acabaria por atingir o aeroporto de Matsapha.

Os investigadores soviéticos acham essa uma hipótese plausível. Mas quando se apercebem que Matsapha não é na África do Sul, mas antes o Aeroporto Internacional da Swazilândia, os soviéticos cedo mudam de ideais. Passariam assim a centrar as atenções na tese do VOR falso. No informe que posteriormente apresentaram à Comissão de Inquérito sul-africana, a parte soviética defendeu que o alegado VOR falso se encontrava a “noroeste de Maputo”, mais concretamen-

te a 7.5 km de distância da fronteira da África do Sul, e com a particularidade de estar posicionado junto a uma base das Forças Armadas de Moçambique.

A África do Sul, que desde há muito vinha sendo acusada de ter provocado o desastre de Mbuzini, certamente que teria aproveitado esta oportunidade ímpar que lhes era dada de bandeja pelos soviéticos para sacudir a água capote, transferindo para Moçambique o odioso da questão. O facto de Moçambique ter dado o seu aval à tese soviética, e devido a isso decidira retirar-se da segunda fase das investigações, não comparecendo à inquirição em Johannesburg, era como que ouro sobre azul. Todavia, a Comissão de Inquérito sul-africana rejeitou a tese soviética por considerá-la inconsistente e infundada, chumbando-a liminarmente.

O VOR e as suas funções

Quem quisesse causar o despenhamento do avião transportando o Presidente Machel com recurso a um VOR falso estaria irremediavelmente condenado ao fracasso. É que, ao pretender iniciar os complexos procedimentos para uma aproximação à pista, o piloto aperceber-se-ia de que algo de muito errado se estava a passar, fazendo assim gorar o hipotético plano de sabotagem do voo. E foi precisamente isso o que aconteceu com o comandante do Tupolev presidencial. Seis minutos após o avião ter-se desviado da rota, o comandante detecta que há algo de anormal. Não tem as luzes de Maputo à vista, e deduz ter havido um corte ao fornecimento de energia eléctrica à cidade capital.

O VOR, ou Rádio de Frequência Muito Alta Multidireccional, funciona como uma estação emissora, só que em vez de música transmite radiais ou azimutes. É multidireccional porque transmite em todas as direcções correspondentes aos 360 graus de uma bússola. Não é um aparelho para fazer um avião descer, nem faz, pelos seus próprios meios, com que um avião desça. Um VOR fornece ao piloto uma direcção a seguir no plano horizontal. Tanto assim é que para efectuar uma aterragem o piloto tem primeiro de colocar o avião à vertical sobre a estação VOR para depois efectuar uma série de voltas – o chamado circuito – sobre o aeródromo de destino para se poder posicionar de modo a interceptar um outro

aparelho que é o ILS ou Sistema de Aterragem por Instrumentos.

O ILS fornece ao piloto o eixo central da pista onde pretende aterrar. A interceptação do ILS não é feita ao acaso, mas a uma altitude regulamentar, que no caso de Maputo é de 1.700 pés. E o piloto obtém esta altitude por meio do altímetro de bordo que para o efeito precisa de ser previamente ajustado à pressão barométrica registada no aeroporto no momento da aterragem. (No caso do Tupolev presidencial, o piloto não havia ajustado o altímetro à pressão barométrica que a Torre de Controlo de Maputo lhe havia fornecido por duas vezes.)

Uma vez interceptado o ILS à altitude exigida, o piloto tem depois de descer gradualmente a outras altitudes regulamentares,

nomeadamente as dos 1400 pés e 760 pés para finalmente poder poisar suavemente sobre a pista. Não aderindo a estas altitudes o avião entra em fase de “aproximação falhada”, necessitando assim de voltar a subir para tentar uma nova aproximação.

Mas para poder cumprir com todos estes procedimentos, o piloto tem antes de mais de ter a pista à vista. Como o voo do Tupolev presidencial era de noite, o piloto tinha de ter como referência as luzes da pista. E só a partir deste momento é que ele poderia descer abaixo da altitude de segurança do aeródromo de Maputo, que é 3.000 pés.

Sem a presença de todos esses elementos não estão, pois, criadas as condições para uma aterragem, devendo o piloto manter-se em altitude de espera,

nos tais 3.000 pés. Era isso o que o comandante do Tupolev presidencial deveria ter feito para poder estabelecer a posição em que se encontrava, recorrendo aos instrumentos de bordo. O radar era um deles, mas estava desligado. Também poderia ter recorrido ao emissor de onda média da Rádio Moçambique que a partir da Matola transmitia nos 737 Mhz, mas também não o fez. A parte moçambicana rejeitou a utilização do emissor da Rádio Moçambique como instrumento de ajuda à navegação, embora essa frequência constasse das cartas de navegação aérea da Jeppessen e fosse utilizada por todos os pilotos dado o estado precário dos aparelhos de ajuda à navegação em redor de Maputo.

A tese soviética do VOR falso

Para provar a existência do VOR falso, a parte soviética pretendeu utilizar o voo Beira-Maputo das LAM que decorria no momento de acidente de Mbuzini. Para tal, produz um registo, supostamente obtido de uma estação de radar das Forças Armadas de Moçambique – Forças Populares de Libertação de Moçambique (FAM-FPLM), que mostra a aeronave da trans-

portadora aérea moçambicana a desviar-se da rota, em direcção a Mbuzini. Entrevistado pelos investigadores soviéticos, o comandante da aeronave, Sá Marques, insiste que o Boeing-737 que pilotava estava na rota certa, seguindo o VOR de Maputo, e que o mesmo acontecera quando havia recebido instruções da Torre de Controlo de Maputo para regressar à Beira

depois do acidente. Além disso, tinha também a confirmação da rota pois havia sintonizado a frequência do emissor de onda média da Rádio Moçambique instalado na Matola. E tinha ainda uma testemunha ocular: o cônsul português na Beira que viajava no «cockpit» para uma consulta médica em Maputo.

Debalde, os investigadores soviéticos argumentaram que

o Boeing-737 das LAM havia “captado o sinal VOR de Maputo mais cedo do que o habitual, a uma distância de 190 milhas náuticas (352 km) de Maputo”. Os investigadores soviéticos salientaram que para o receptor VOR do Boeing-737 poder estar em sintonia com a estação VOR de Maputo àquela distância, seria necessário um transmissor com uma potência que

excedesse os 200 W”. Todavia, acrescenta o parecer soviético, “a potência do VOR de Maputo não vai além dos 50W”, o que demonstra que “o equipamento de bordo do Boeing-737 das LAM estava em sintonia com um radiofarol falso”.

De novo, o Comandante Sá Marques salientou que era normal o VOR de Maputo ser captado àquela distância e que

Centrais

em voos anteriores essa estação havia sido captada entre as 180 e 216 milhas náuticas.

Franklin Bastos, um outro comandante das LAM, em declarações a Belo Marques, autor do livro «Quem Matou Samora Machel», referiu ter já captado o sinal da estação VOR de Maputo a 200 milhas náuticas de distância.

Rejeitando a opinião dos investigadores sul-africanos de que o Tupolev teria sido desviado da rota devido ao VOR de Matsapha, a parte soviética considerou que tal era impossível devido a obstruções causadas pelos montes dos Libombos. A África do Sul recomendou então que se efectuasse um ensaio ao VOR de Matsapha para se confirmar se era ou não possível o Tupolev ter captado esse aparelho. Moçambique não consentiu a utilização do espaço aéreo moçambicano para esse fim. Voos efectuados

por uma transportadora de carga, durante um voo entre Nairobi e Johannesburg, e por aviões da Força Área Sul-Africana demonstraram que o VOR de Matsapha podia ser captado à mesma altitude a que o Tupolev voava na noite do acidente.

Fundamentalmente, o parecer da União Soviética apresentado à Comissão de Inquérito sul-africana assentou em dois pontos distintos. O primeiro foi o de que o avião, após ter-se desviado da rota manteve-se na direcção fornecida pelo alegado VOR falso. No segundo ponto, a União Soviética afirma que a tripulação havia preparado o equipamento de bordo para voar em piloto automático em modo VOR.

A Comissão de Inquérito rejeitou ambos os argumentos. No primeiro caso, a partir do momento em que o avião se desviou da rota, a navegação estava

a ser feita em sistema Doppler. Ao contrário do VOR, o sistema Doppler não depende de nenhuma estação terrena. No segundo caso, o piloto automático não poderia ter sido utilizado em modo VOR dado que o indicador de rota do comandante ainda estava ajustado ao radial 164, correspondente à rota Lusaka-Fyle, no Zimbabwe. Após a entrada do Tupolev no espaço aéreo moçambicano, o comandante havia-se esquecido de ajustar o indicador de rota ao radial de Maputo.

Durante a investigação do acidente não foi possível determinar com exactidão que frequência VOR havia sido seleccionada pela tripulação e quem a havia seleccionado, se o comandante ou o co-piloto. Em princípio, o gravador de cabine poderia esclarecer esta questão. Porém, o comandante não cumpriu com os procedimentos obrigatórios para

uma descida e aproximação ao aeroporto no âmbito da chamada “contra-prova”. Munido de uma lista que consta da documentação de bordo, o comandante, em voz alta, deveria ter conferido cada um dos instrumentos de bordo – incluindo as frequências dos receptores VOR do avião. O co-piloto, em voz alta também, deveria ter respondido às perguntas do comandante, fornecendo-lhe as frequências seleccionadas, e ainda a identificação da estação VOR de Maputo transmitida em código Morse. Nada disto foi feito. O gravador de cabine revela que o co-piloto escutava o noticiário da Rádio Moscovo, seguido de um interlúdio musical. E assim permaneceu até ao momento da colisão.

Com base na frequência VOR seleccionada, o navegador do Tupolev foi quem fez com que o avião efectuasse

volta à direita. – e fê-lo sem dar satisfações ao comandante, pois este faz a célebre pergunta: – A virar? Não devia ser a direita?

Ao que o navegador responde: – O VOR indica essa direcção.

A partir dessa volta à direita o avião passou a ser navegado pelo sistema Doppler, pois este é um instrumento de que o navegador dispõe no painel que tem pela frente. A volta prematura à direita ocorre a uma distância de 100 km de Maputo. A tripulação do Tupolev não se apercebe da discrepância. Na rota que seguia o Tupolev, a interceptação do VOR do aeroporto de Maputo devia ocorrer a cerca de metade dessa distância. De referir, que um minuto após o avião ter iniciado a volta à direita, os tripulantes distraem-se com uma questão totalmente alheia ao voo: a encomenda de cervejas e Coca-Cola.

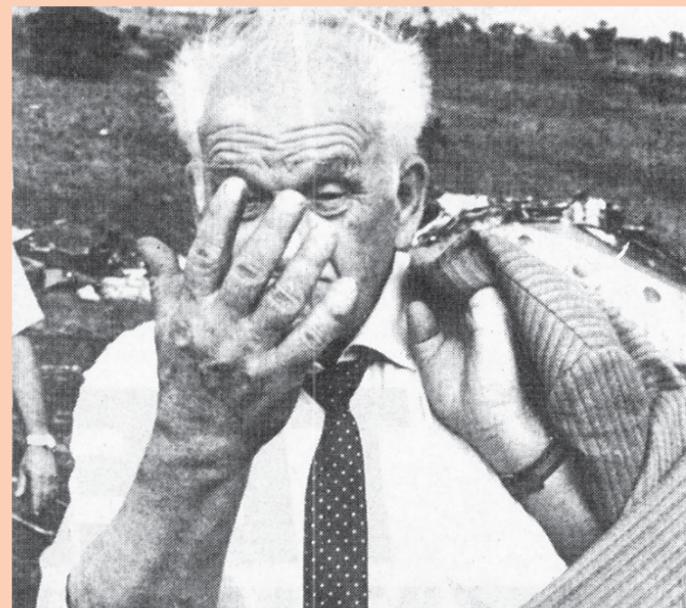
Telefonema a Paulo de Oliveira



O telefonema que Paulo Oliveira recebeu dos sul-africanos, avisando-o que aguardasse, pois poderia vir a ser necessário a Renamo reclamar a autoria do abate do avião, põe em cheque toda a teoria do VOR falso. Caso fossem os autores do acidente, os sul-africanos obviamente que sabiam das circunstâncias em que o avião se despenhara, pelo que se torna absurdo terem de aguardar que a Renamo confirmasse se foi ou não a autora do desastre. E o absurdo em torno do telefonema a Paulo Oliveira avoluma-se quando anos mais tarde um antigo membro das Forças Especiais sul-africanas, o Sr. Hans Louw aparece perante as câmeras da televisão estatal da África do Sul a afir-

mar ter integrado uma equipa, munida de míssil terra-ar, e que em Mbuluzini se preparava para abater o avião caso este não se despenhasse. Hans Louw declarou à televisão sul-africana ter avistado o Tupolev a aproximar-se de Mbuluzini com o trem de aterragem descido. Segundo o Relatório Factual elaborado pela equipa tripartida de investigadores, no momento da colisão o trem de aterragem do Tupolev encontrava-se recolhido, o que, em termos de aviação, significava que a aeronave não estava em configuração de aterragem. Culpado por homicídio, Hans Louw tinha em mira uma amnistia a conceder pela Comissão da Verdade e Reconciliação por “confessar o crime de Mbuluzini”.

Mais tonelada, menos tonelada...



LEONID SELYAKOV, engenheiro projectista da fábrica Tupolev, inspecciona os destroços do avião, em Mbuluzini

Após ter descolado de Maputo em direcção a Mbala, à ida, portanto, o Tupolev transportando o Presiden-

te Samora Machel efectuou uma escala técnica em Lusaka para reabastecimento. Isto fez com que ao aterrar em Mbala,

o avião ia com peso a mais do permitido pela fábrica, tal como especificado no Manual do Tupolev 134A. Confrontado com o facto, o engenheiro projectista da Tupolev, Leonid Selyakov, que era membro da Comissão de Inquérito da União Soviética, resolveu o problema de forma simples. Com uma caneta, alterou para mais o peso máximo especificado no Manual para que o excesso de peso do Tupolev passasse a estar dentro dos limites. Os sul-africanos não fizeram ondas por recearem que a parte soviética acabasse por não assinar o Relatório Factual que eles pretendiam fosse unânime. Na fase de inquirição das investigações esclarecer-se-ia o caso, julgavam os sul-africanos. A parte soviética pregar-lhes-ia uma partida a optar por não ir à inquirição.

Relatório da Comissão de Inquérito

O relatório completo da Comissão de Inquérito ao acidente do Tupolev presidencial encontra-se disponível no portal electrónico do departamento de aviação civil da África do Sul em <http://www.caa.co.za/> (atalho: Aircraft Accident Reports)

O relatório está dividido em duas partes:

Parte I

Relatório Factual – elaborado pela equipa tripartida de investigadores da África do Sul (Estado de Ocorrência), Moçambique (Estado de Registo da aeronave) e União Soviética (Estado de Fabrico do Tu-134A)

Análise do Relatório Factual efectuada pela Comissão de Inquérito

Conclusões da Comissão de Inquérito

Parte II

Comentários do Estado de Registo

Comentários do Estado de Fabrico

Comentários finais da Comissão de Inquérito. (Canal de Moçambique)

Nacional

Samora relembrado em Mbuzine



Fotos de José Matlhombe

Lágrimas, sentimento de uma perda irreparável marcaram na última segunda-feira, os 25 anos do desaparecimento físico de Samora Moisés Machel, primeiro presidente de Moçambique independente e fundador da primeira república. “Um homem com uma visão ímpar sobre o Estado”, “um homem com cultura de Estado e de bem-estar social do seu povo”, são, entre outros, alguns adjetivos usados por figuras oficiais em Mbuzine.

Em Mbuzine esteve em peso a Família Machel. O chefe de

Estado moçambicano, Armando Guebuza, e o seu homólogo sul-africano, Jacob Zuma, estiveram também no local.

Actividades culturais dominaram as cerimónias numa fusão do património cultural moçambicano e sul-africano.

Samora Machel Júnior, Samito, tomou a palavra em representação da família.

“Pai humilde e cuidadoso para com a sua família”, foi como Samito descreveu o seu pai.

Samito não conteve as emoções. Interrompeu o seu discurso por se ter comovido.

Machel Júnior disse que

a família vai fazer de tudo para que Chilembene e Mbuzine sejam uma referência para as futuras gerações.

Por seu turno, o presidente da África do Sul, Jacob Zuma, disse que o seu governo fez o museu de Mbuzine como um dever. Recomendou que juventude saiba preservar a história de Samora e lembrou que Moçambique sofreu na luta contra o apartheid. Apontou o ataque à Matola.

“Samora usou a sua piedade para ajudar a África na luta contra a fome”, disse Zuma.

Investigações sobre as causas

do incidente

O presidente sul-africano não fez qualquer alusão às causas da ocorrência que tirou a vida a Samora e a três dezenas de seus acompanhantes. Por seu turno, o presidente da República, Armando Guebuza, que aquando Samora em vida chegou a estar totalmente afastado do poder por ordem do finado, venceu a intenção de “continuar a investigar a morte de Samora”. Ele fez parte da comissão de inquérito. (NR Leia a propósito uma peça nas páginas centrais desta edição)

Guebuza recordou que Samo-

ra estava convicto de que Moçambique não se poderia desenvolver, com sucesso, enquanto o seu projecto de Estado e de sociedade tivesse que conviver com regimes que lhe eram hostis.

Quando se deu o despenhamento do avião em Mbuzi já Moçambique e a África do Sul tinham assinado um acordo de boa vizinhança, o Acordo de Nkomati.

Samora preparava-se para ordenar grandes movimentações de quadros nas forças armadas e no governo, caso não tivesse perecido em Mbuzi. (Canal de Moçambique)

