

Destaques

Na 66^a. Assembleia-Geral das Nações Unidas

Guebuza volta a dizer que Samora Machel foi assassinado pelo 'Apartheid'

A comissão de inquérito conclui que Samora morreu vítima de erros flagrantes cometidos pela tripulação soviética da aeronave presidencial

Guebuza foi quem presidiu à Comissão Nacional de Inquérito instaurada para investigar as causas do acidente. Peritos moçambicanos integraram a equipa de investigação tripartida que juntamente com sul-africanos e soviéticos produziram o chamado "Relatório Factual".

Na base deste documento, a Comissão de Inquérito sul-africana concluiu que o acidente em que perdeu a vida Samora Machel resultou de erros flagrantes cometidos pela tripulação.

Na sua alocução na 66.ª sessão da Assembleia-Geral das Nações Unidas, o presidente da República Armando Guebuza voltou a afirmar que o primeiro presidente de Moçambique independente, Samora Moisés Machel, foi assassinado pelo regime segregacionista do Apartheid. Disse que a presente sessão tem lugar num ano em que a Família das Nações Unidas celebra o quinquagésimo aniversário do desaparecimento físico do antigo secretário-geral da ONU, Dag Hammarskjöld, e "25 anos desde o assassinato, pelo Apartheid, do nosso saudosos presidente Samora Moisés Machel".

Guebuza foi quem presidiu à Comissão Nacional de Inquérito instaurada para investigar as causas do acidente. Peritos moçambicanos integraram a equipa de investigação tripartida que juntamente com sul-africanos e soviéticos produziram o chamado "Relatório Factual". Na base deste documento, a Comissão de Inquérito sul-africana concluiu que o acidente em que perdeu a vida Samora Machel resultara de erros flagrantes cometidos pela tripulação.

Embora Guebuza tenha reiterado na Assembleia-Geral da ONU a tese do "assassinato", o facto é que a Comissão de Inquérito Nacional por ele próprio dirigida, em informe apresentado à sua congénere sul-africana, aceitou todas as conclusões a que ela chegara, incluindo-se nestas as reais causas do acidente.

Tratou-se, efectivamente, de um voo repleto de erros, em que, por um lado, foram desrespeitados os regulamentos aeronáuticos e protocolares moçambicanos, e por outro as regras elementares da aviação civil. Tratando-se de um voo VIP, este deveria ter-se realizado com uma "tripulação



A urna com os restos mortais de Samora Moisés Machel, no local do acidente

reforçada" que em vez de um comandante de bordo deveria ter tido dois, como determinava o protocolo então em vigor na República Popular de Moçambique. E também por ser um voo VIP, o plano de voo do Tupolev devia ter sido efectuado com pelo menos 24 horas de antecedência, como determina o referido protocolo. O plano de voo Maputo-Mbala, via Zimbabwe, foi efectuado a escassos minutos da partida. Relativamente ao voo de regresso, Mbala-Maputo, o Tupolev voou sem plano de

voo. O controlador da Torre de Controlo do Aeroporto de Maputo, ao entrar de serviço no dia do acidente, foi informado pelo seu superior hierárquico que "aguardasse pela chegada do avião" transportando o chefe de Estado moçambicano. Além do mais, esse controlador era de escalão júnior, com pouca experiência, algo obviamente incompatível com a natureza VIP do voo em causa.

Estas violações protocolares, associadas à não observância de regras de segurança, numa altu-

ra em que o ministro de tutela, Sérgio Vieira, alertava a nação para a iminência de ataque do regime do apartheid contra o nosso país, põem em cheque a tese de "Terrorismo de Estado" a que o chefe de Estado moçambicano se referiu na sua alocução perante a 66ª Assembleia-Geral das Nações Unidas. Trata-se de uma tese que visa ocultar toda uma série de falhas, quer a nível político, quer a nível do próprio voo, para assim se ilibar as partes em jogo – a União Soviética e as próprias entidades

moçambicanas. Estas, no informe apresentado à África do Sul admitiram que a estação VOR do Aeroporto de Maputo não havia sido convenientemente guarnecida por qualquer unidade militar ou policial. A demora no início das operações de busca e salvamento veio demonstrar que o sector da segurança a nível do aeródromo de Maputo não se encontrava em estado de alerta durante a ausência do presidente da República.

Embora o Estado moçambicano, através da Comissão Nacional

Destaques

de Inquérito, tivesse concordado com as conclusões da contraparte sul-africana, expedientes vários levaram o nosso país a colar-se à União Soviética, alinhando com ela na alegação infundada e nada credível da existência de um pretenso VOR falso como causa do acidente. Esta colagem começou por se evidenciar quando a Comissão Nacional de Inquérito se viu impossibilitada de entrevistar o mecânico de bordo soviético que havia sobrevivido ao acidente. Sobrepondo-se a essa Comissão e desrespeitando os seus termos de referência, o executivo moçambicano acedeu ao pedido das autoridades soviéticas para que o mecânico de bordo do Tupolev presidencial fosse levado para bem longe dos investigadores, quer nacionais, quer sul-africanos. Não obstante as estafadas evasivas do então ministro da segurança, Sérgio Vieira, que em livro foi ao extremo de afirmar que o tripulante soviético nem sequer havia sido evacuado de Maputo, mas sim directamente da África do Sul para a URSS, o facto é que Vladimir Novoselov partiu de Maputo tendo até no próprio dia da partida recebido cumprimentos de despedida no presidente da República, Joaquim Chissano, que para esse efeito se deslocara à Missão Comercial da Embaixada Soviética na capital moçambicana. Após ter andado anos a fio a prometer aos cidadãos moçambicanos que as investigações em torno do famigerado VOR also prosseguiriam, as autoridades do nosso país acabaram por lavar as mãos do caso, transferindo o assunto para as mãos duma Procuradoria-Geral da República que, apanhada em contra pé, cairia no engodo. A PGR tarda em explicar à Nação o que está efectivamente a investigar – se um crime de homicídio, tal como propalado perante a Assembleia-Geral das Nações Unidas pelo chefe de Estado moçambicano, ou um acidente de aviação – o que, por ironia, coloca os mentores da tese de "Terrorismo de Estado" na embaraçosa situação de falar publicamente de um homicídio sem ho-

micidas, pois tardam também em identificar os presumíveis autores.

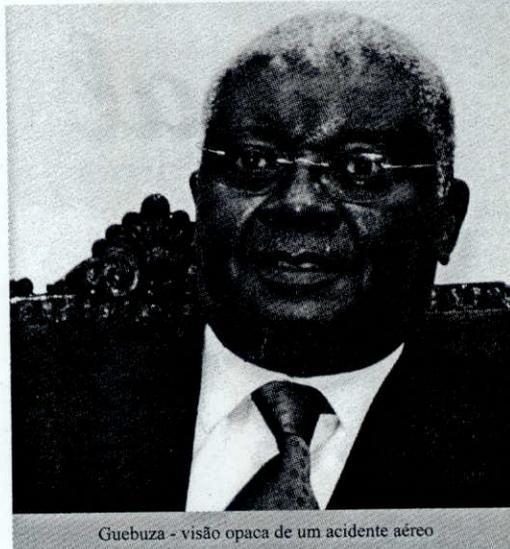
A alocação do Presidente Armando Guebuza perante a Assembleia-Geral terá colhido de surpresa a agência das Nações Unidas especializada em questões de aviação civil, a ICAO, para quem Mbuzini há muito é um dossier encerrado. Os pareceres técnicos dos três peritos designados pela ICAO para auxiliar o Estado moçambicano nas investigações do acidente de Mbuzini, não corroboram a tese de sabotagem defendida pela União Soviética e por Moçambique. A 19 de Outubro de 1987, um desses peritos, o neozelandês Ron Chippendale, apresentou um relatório ao Dr. Paulo Muxanga, chefe da equipa de investigadores moçambicanos acreditados junto da Comissão de Inquérito sul-africana, em que se debruça sobre a alegada existência de um VOR falso. Elaborado na base de consultas efectuadas na Inglaterra junto da «Racal Avionics Limited», fábrica do sistema VOR de Maputo, o relatório de Chippendale, referindo-se aos radiais emitidos por um suposto aparelho pirata, é categórico. Diz o relatório:

"Seria difícil assegurar que os radiais produzidos (por um VOR falso) suplantassem os radiais genuínos por meio de substitutos devidamente alinhados de origem diferente. A forma mais simples e eficaz de se produzir radiais exactos seria desligar-se o VOR de Maputo durante o período em que qualquer VOR falso tivesse sido accionado."

Como ficou provado no Relatório Factual compilado e assinado pelas três partes – Moçambique, União Soviética e África do Sul – o VOR de Maputo nunca deixou de funcionar na noite do acidente de Mbuzini. Efectivamente, o voo TM103 das Linhas Aéreas de Moçambique que seguia da Beira para Maputo quando ocorreu o acidente de Mbuzini, captou normalmente o sinal da estação VOR de Maputo, tal como declarou aos investigadores o comandante do voo, Sá Marques. A parte soviética tentou convencer o Comandante

Sá Marques de que a aeronave por si pilotada na noite do acidente, um Boeing-737, se havia desviado da rota por acção de um alegado VOR falso. Para fundamentar a sua tese, os investigadores soviéticos exibiram os registos obtidos supostamente obtidos de uma estação de radar das FAM-FPLM, situada na região do Limpopo, os quais indicavam que o Boeing-737 das LAM seguia uma rota diferente, com um desvio à direita.

Ao analisar os referidos registos, o Comandante Sá Marques chamou a atenção dos investigadores soviéticos para um pormenor de que certamente não se teriam apercebido. A serem verdadeiras, as distâncias indicadas nos registos teriam sido percorridas pelo Boeing-737 a uma velocidade de tal modo rápida, que só seria possível se a aeronave estivesse equipada com um "afterburner", que é um sistema utilizado em aviões militares supersónicos, o que não era o caso da aeronave da transportadora moçambicana. Trata-se, na realidade, de um sistema utilizado em descolagem de pistas de curta distância, como na dos porta-aviões, ou durante manobras de alta velocidade em missões de combate. Por ser um sistema que consome grandes quantidades de combustível, os pilotos dos aviões militares por norma não utilizam-no em voos cruzeiro. A tese soviética para tentar provar que o Boeing-737 das LAM havia sido desviado da rota estabelecida por acção de um alegado VOR falso, foi também rejeitada pelo parecer de um outro perito da ICAO, o canadiano Bernard Caiger, que auxiliou Moçambique nas investigações do acidente de Mbuzini. Com recurso às caixas negras do Boeing-737 pilotado pelo Comandante Sá Marques, aquele perito da ICAO reconstituiu o trajecto seguido da Beira em direcção a Maputo, tendo demonstrado que a aeronave moçambicana havia seguido uma rota rectilínea pelo simples facto de ter-se orientado pelo VOR de Maputo. Caso existisse um VOR falso, a rota do Boeing-737 das LAM teria sido curvilínea.



Guebuza - visão opaca de um acidente aéreo

Apesar do revés sofrido, os investigadores soviéticos, no parecer enviado à Comissão de Inquérito sul-africana, alegaram 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 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 Ma-

chel», referiu ter já captado o sinal da estação VOR de Maputo a 200 milhas náuticas de distância.

Os que defendem a tese do alegado assassinato de Samora Machel, tal como reiterado pelo chefe de Estado moçambicano perante a Assembleia-Geral das Nações Unidas, ou por ignorância, ou por vontade deliberada de ignorar os factos – o que obviamente é o caso do presidente da Comissão Nacional de Inquérito – ocultam do cidadão comum e da opinião pública em geral as verdadeiras causas do acidente, há muito identificadas por quem de direito. O Tupolev presidencial despenhou-se em Mbuzini apenas e somente por que o piloto desrespeitou as regras elementares da aviação, descendo abaixo da altitude mínima de segurança, no escuro, e sem contacto visual com as luzes da pista, para além de ter ignorado o sinal de alarme dado pelo Sistema de Aviso de Proximidade do Solo (GPWS). Não existiu nenhum VOR falso e a funcao de um VOR não é fazer um avião descer, nem tão pouco faz, por si só, que uma aeronave desça. (Redacção/ Canal de Moçambique)

Quelimane ao rubro

Frelimo obriga população a contribuir com dinheiro para X Congresso

"Os valores não poderão ser inferiores a 150,00 Mts (cento e cinquenta meticais)"
- Turner Zunguza, secretário do partido Frelimo no Círculo de Mapiazua

Bernardo Álvaro, em Quelimane

O partido Frelimo na cidade de Quelimane, capital da província da Zambézia, está a pressionar a população e so-

bretudo os agentes económicos a contribuírem, obrigatoriamente, com valores monetários para suportar a logística do X Congresso que terá lugar no próximo ano em Pemba.

O- Canal de Moçambique

está na posse de um documento assinado pelo secretário do partido Frelimo do círculo de Mapiazua, Turner Zunguza, no qual afirma que "para efeitos de apoio à realização do próximo congresso (X) do partido Fre-

limo que se avizinha, os moradores e agentes económicos são solicitados a darem o seu contributo com valores monetários".

No fim do documento assinado pelo secretário de Mapiazua, Turner Zunguza, e com data de

22 de Setembro de 2011, há uma nota em que textualmente vem escrito: "para os agentes económicos, os valores não poderão ser inferiores a 150,00 Mts (cento e cinquenta meticais)". (Canal de Moçambique)