

OBSERVATÓRIO CONE SUL DE DEFESA E FORÇAS ARMADAS

INFORME BRASIL Nº 227

Período: 30/09/06 a 06/10/06

Franca – Brasil

- 1- Militares ajudam no trabalho de buscas de acidente aéreo
- 2- Autoridades brasileiras e especialistas em aviação rebatem críticas de jornalista norte-americano
- 3- Documento contradiz versão de coronel

1- Força Aérea Brasileira ajuda no trabalho de buscas de acidente aéreo

De acordo com os Jornais *Folha de S.Paulo*, *Jornal do Brasil*, *O Globo* e *O Estado de S. Paulo*, a Força Aérea Brasileira (FAB) e o Exército mobilizaram militares para ajudar no trabalho de busca dos corpos do acidente aéreo envolvendo um avião Boeing 737-800 da empresa aérea Gol e um jato executivo Legacy da empresa aérea Embraer. O acidente ocorreu na Serra do Cachimbo – região na divisa dos estados do Mato Grosso e Pará – no dia 29/09/2006. Inicialmente foram utilizados dois aviões e três helicópteros na operação, sendo uma dessas aeronaves um jato R-99 usado pelo Sistema de Vigilância da Amazônia (Sivam). Os militares só conseguiram ter acesso a região do acidente 21 horas depois do ocorrido, devido à mata fechada e outras condições naturais do local do acidente. O *Jornal do Brasil* afirmou que se encontram em prontidão uma aeronave A-29 Super Tucano e um C97 Brasília, com equipamento de UTI aérea enviados pela FAB. O ministro da Defesa, Waldir Pires, a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e a Força Aérea Brasileira (FAB) admitiram que não há nenhuma chance de haver sobreviventes. Parentes das vítimas, inconformadas com a falta de informações e com a forma com que estavam sendo tratados, conseguiram que a Anac, responsável por estabelecer este contato, fosse substituída por representantes da Aeronáutica. O *Globo* informou que dentre as 155 vítimas do acidente estariam 15 militares, sendo um deles o coronel Leonardo Ramalho Rodrigues Alves do Ministério da Defesa. Os militares estariam voltando para Brasília depois de uma missão de quinze dias em Manaus. Segundo a *Folha de S. Paulo*, as imagens de controle de voo da Aeronáutica indicaram que o avião teria se despedaçado no ar e, em consequência disso, as áreas de busca foram aumentadas em cerca de vinte quilômetros do local em torno do ponto inicialmente apontado como o da queda. Os militares afirmam que as buscas se dificultam porque os corpos encontram-se mutilados, havendo mais fragmentos do que corpos propriamente ditos. Ao contrário disso, os corpos do piloto e do co-piloto foram encontrados por pára-quedistas da Aeronáutica praticamente intactos. Segundo militares e médicos, quanto mais tempo a operação demorar, o trabalho de localização das vítimas ficará mais difícil. Por isso, foi decidido no dia 3 de outubro que seria enviado um reforço de 27 homens para juntar-se aos 54 já presentes no local, mais 2 aviões e 1 helicóptero. Militares da Aeronáutica e do Exército acharam no dia 02/10/2006 as caixas-pretas do Boeing 737-800,

entretanto elas encontram-se danificadas o que pode atrasar ainda mais as investigações que estão sendo feitas pela FAB, a Anac e a Infraero. A busca dos corpos pode durar semanas, sendo que, as partes encontradas estão sendo içadas para os aviões da FAB, que as transportam para caminhões frigoríficos e são encaminhadas para o Instituto Médico Legal (IML) de Brasília para serem identificadas. Segundo o jornal *Folha de S. Paulo*, a Força Aérea Brasileira aumentou sua estrutura na base operacional da fazenda Jarinã. Ainda com relação ao processo de buscas, foi designado um militar de elite da Aeronáutica pelo comando de ações das Forças Armadas no intuito de localizar um pedaço restante de uma das caixas-pretas do Boeing da Gol. No dia 05 de outubro foram localizadas as duas turbinas do Boeing por homens da Aeronáutica e do Exército. Segundo o brigadeiro Jorge Kersul Filho, coordenador das Forças Armadas no local do acidente, as turbinas serão muito importantes para a investigação do acidente pois permitirão aos técnicos verificar em qual potência estava o motor da aeronave no momento do choque com o solo. Em relação às causas do acidente, a FAB descarta qualquer culpa do Boeing da Gol e suspeita de ter havido um mau contato no transponder, aparelho que mostra a localização do avião no radar e faz parte do sistema anticóllisão, do Legacy. Também não foi descartada a hipótese deste ter sido desligado pelo piloto. (Folha de S. Paulo – Cotidiano – 01/10/06; Folha de S. Paulo – Cotidiano – 02/10/06; Folha de S. Paulo – Cotidiano – 03/10/06; Folha de S. Paulo – Cotidiano – 04/10/06; Folha de S. Paulo – Cotidiano – 05/10/06; Folha de S. Paulo – Cotidiano – 06/10/06; Jornal do Brasil – Brasil – 30/09/06; Jornal do Brasil – Brasil – 01/10/06; Jornal do Brasil – Brasil – 02/10/06; Jornal do Brasil – Brasil – 03/10/06; O Estado de S. Paulo – Metrópole – 01/10/06; O Estado de S. Paulo – Metrópole – 02/10/06; O Estado de S. Paulo – Metrópole – 03/10/06; O Estado de S. Paulo – Metrópole – 04/10/06; O Estado de S. Paulo – Metrópole – 06/10/06; O Globo – O País – 30/09/06; O Globo – O País – 01/10/06; O Globo – O País – 02/10/06; O Globo – O País – 03/10/06; O Globo – O País – 04/10/06).

2- Autoridades brasileiras e especialistas em avia o rebatem críticas de jornalista norte-americano

Segundo o jornal *O Estado de S. Paulo*, o ministro da Defesa, Waldir Pires, rebateu as declara es do jornalista americano Joe Sharkey, que classificou de “péssimo o controle de v o que existe no Brasil e disse que é preciso ter cuidado com as evidências do acidente coletadas pelas autoridades brasileiras”. Pires afirmou que o Brasil possui “ ndices admiráveis de controle de v o e níveis de acidentes muito baixos”. O assessor de Segurança do Sindicato nacional dos Aeronautas, Célio Eug nio de Abreu disse que o Brasil controla 100% do seu espaço aéreo por radar, sendo que a região da Amazônia é controlada pelos radares do Cindacta-4, gerenciados pelo Comanda da Aeronáutica. De acordo com o diretor-geral do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (Decea), o tenente-brigadeiro Paulo Roberto Cardoso Vilarinho, “não houve falhas nos radares nem nas torres de controle de v o que pudessem comprometer a comunica o com o jato Legacy – envolvido no acidente citado no resumo anterior - no período em que o avião deixou de fazer contatos”. Vilarinho ainda salientou

que após a queda do Boeing 737/800 da Gol o Decea realizou sobrevôos de inspeção na área do acidente e não registrou falhas no equipamento. (Folha de S. Paulo – Cotidiano – 06/10/06; O Estado de S. Paulo – Metrópole – 05/10/06; O Globo – O País – 06/10/06).

3- Documento contradiz versão de coronel

De acordo com a *Folha de S. Paulo*, um documento do Exército mantido sob sigilo contradiz a versão dada pelo coronel reformado Carlos Alberto Brilhante Ustra, no qual ele é acusado de tortura e seqüestro do casal Maria Amélia de Almeida Teles e César Augusto Teles. O documento confirma a versão do casal, que teria sido preso em companhia de um terceiro militante de oposição à ditadura, Carlos Nicolau Danielli, morto sob tortura. O casal entrou com uma ação declaratória que pede o reconhecimento de que houve danos morais e à integridade física. (Folha de S. Paulo – Brasil - 02/10/06).

***Equipe:

Alexandre K. Yasui Matsuyama (Redator, graduando em Relações Internacionais); Ana Paula Oliveira (Redatora, graduanda em Relações Internacionais); Ana Paula da Silva (Redatora, graduanda em História, bolsista PIBIC/CNPq); Carla Rubacow (Redatora, graduanda em Relações Internacionais); Érica Winand (Supervisora, doutoranda em História); Juliana Bigatão (Redatora, graduanda em Relações Internacionais, Bolsista FAPESP); Leonardo Soares de Oliveira (Redator, graduando em Relações Internacionais, bolsista PIBIC/CNPq) e Maíra Bichir (Redatora, graduanda em Relações Internacionais).

**** As informações aqui reproduzidas são de inteira propriedade dos jornais.