

Há quinze anos, a Marinha participava da maior operação de busca e salvamento marítimo da história do País

Alexandre Taumaturgo Pavoni *

O Brasil possui uma imensa área marítima sob sua responsabilidade de busca e salvamento, com cerca de 14,8 milhões de quilômetros quadrados. Há pouco mais de quinze anos, o desastre do voo Air France 447, no limite nordeste dessa área, mobilizou mais de 1.400 militares, onze navios e seis helicópteros da Marinha do Brasil (MB), em coordenação com a Força Aérea Brasileira (FAB).

Foram necessários inúmeros reabastecimentos de óleo combustível, água doce, sobressalentes e outros materiais; a execução de reparos no mar; o manuseio e armazenamento de corpos em decomposição a bordo dos navios; e o traslado, do mar para terra, de significativa quantidade de destroços e bagagens da aeronave acidentada. Somam-se a essas adversidades a longa distância do ponto de queda da aeronave no litoral brasileiro e,

consequentemente, das bases e depósitos navais, o que representou um desafio logístico sem precedentes para a MB.

A aeronave havia desaparecido na madrugada de 1º de junho de 2009, após decolar do Rio de Janeiro (RJ), com destino a Paris (França). Por quase um mês, uma área de aproximadamente 280 mil quilômetros quadrados - o equivalente ao estado do Tocantins ou do Rio Grande do Sul - foi exaustivamente vasculhada no meio do Oceano Atlântico.

Naquele mesmo dia, atendendo a compromissos internacionais relativos à responsabilidade brasileira de busca e salvamento (SAR - *search and rescue*) e, imediatamente após ser informada do desaparecimento da aeronave pela FAB, a MB fez desatracarem, às 9h15, o Navio-Patrolha “Grajaú”, em Natal; às 10h15, de Maceió, a Corveta “Caboclo”; e às 17h, do porto de Salvador, a Fragata



Imagem: Marinha do Brasil

“Constituição”. Iniciava-se, assim, a maior operação SAR já realizada pelo Brasil, denominada pela MB como SAR SNE 003/09.

O ponto estimado de queda da aeronave estava a 597 milhas náuticas (aproximadamente 1.100 km) da base naval mais próxima – na cidade de Natal – e a 425 milhas náuticas (aproximadamente 790 km) do aeródromo mais próximo, na Ilha de Fernando de Noronha. Essa configuração, por si só, já anunciava o desafio logístico e operacional que representaria o socorro ao voo 447.

Os navios empregados na operação totalizaram quase duzentos dias de mar e navegaram mais de 40.000 milhas náuticas. A operação SAR, contínua e ininterrupta por 26 dias, permitiu o recolhimento dos corpos das vítimas e de diversas partes destroçadas da aeronave, além de bagagens e objetos pessoais.

O SAR SNE 003/09 impôs à MB a rápida execução e coordenação de uma complexa estrutura logística. Óleo combustível, gêneros alimentícios, aguada, sobressalentes e diversos outros materiais foram obtidos e providos aos meios navais e aeronavais que operavam a longa distância do nosso litoral.

Para tal, foi estabelecida uma ponte logística utilizando-se navios da MB, aeronaves da FAB, bem como uma base no arquipélago de Fernando de Noronha. O Navio-Tanque “Almirante Gastão Motta”, a Corveta “Caboclo” e o Rebocador de Alto-Mar “Triunfo” além de participarem ativamente das buscas, proveram o apoio logístico móvel necessário, realizando transferências de óleo combustível e aguada no mar, prolongando, assim, a permanência dos navios da MB e da Marinha Nacional da França na área de buscas.

A operação dos meios navais a grandes distâncias de suas bases pôs à prova a capacidade da MB de prestar apoio logístico e de efetuar reparos no mar, mantendo inalterada a operacionalidade dos seus navios. Com criatividade e profissionalismo, as tripulações solucionaram diversos óbices, conseqüentes de uma operação inopinada e sem planejamento prévio.

Nossos homens e mulheres jamais haviam enfrentado nada parecido e, para lidar com o ineditismo de situações como essa, foi preciso competência e resiliência, qualidades demonstradas

durante todo o período de operações. Ao longo das buscas, eles também se depararam com condições meteorológicas adversas, dificuldades logísticas e a idade avançada dos navios, como o Navio de Desembarque Doca “Rio de Janeiro” e a Corveta “Caboclo”, que naquela ocasião somavam 54 e 55 anos, respectivamente.

O SALVAMAR BRASIL, por meio de sua célula regional, o SALVAMAR NORDESTE, acionou navios mercantes que transitavam nas proximidades do acidente, os quais foram redirecionados para a operação, como o francês “Marfret Douce France” e os holandeses “UAL Texas” e “JO Cedar”. Estes foram os primeiros a chegar ao local de buscas, atendendo ao chamado em virtude de compromisso internacional do qual seus países são signatários.



Corveta “Caboclo” atuou nas buscas por destroços e na transferência de óleo combustível e água potável para outros navios

Imagem: Marinha do Brasil



Navio-Tanque “Almirante Gastão Motta” durante transferência de combustível em alto-mar para o Navio-Anfibio “Mistral”, da Marinha francesa

Imagem: Marinha do Brasil

À Tripulação da Fragata “Constituição”

Carta enviada pela esposa do então CF Sertã, Comandante da Fragata “Constituição”, que participou da operação de busca e salvamento do voo Air France 447

Era primeiro de junho quando minha filha, Clara, acordou e como fazia desde o dia 8 de maio, coloriu mais um dia do seu calendário que desenhou para visualizar quantos dias faltavam para a chegada do pai. Com uma carinha repleta de alegria, me disse: “mãe, faltam quatro dias para o papai chegar!!”. Sim, na cabecinha dela eram só quatro, já que não contava o dia 6, onde já se imaginava nos braços do pai!

Na mesma manhã, fomos todos surpreendidos pelo trágico acidente aéreo que comoveu todo o País, porém jamais poderia imaginar que esse fato iria, também, influir na minha vida tão diretamente. Confesso que quando soube que o navio havia sido designado para participar das operações de busca, caí em prantos, sobretudo por pensar nas minhas filhas, mais precisamente na Clara e em como iria contar para ela que o pai não chegaria mais em quatro dias, e o pior, que não havia mais previsão. Passados alguns minutos, abstraí o meu sofrimento e pensei imediatamente nas centenas de pessoas que tinham, muito provavelmente, perdido a vida e no imenso sofrimento e angústia dos familiares diante da incerteza do que realmente havia acontecido. A minha dor não poderia ser maior que a deles.

Sentei a Clara no colo e expliquei-lhe que o papai não iria voltar logo, pois tinha sido escolhido para uma grande missão, que era a de ajudar as pessoas daquele avião. Ela chorosa, olhou profunda e fixamente para o seu calendário, levantou-se e riscou o tão esperado dia 6, que além da chegada do pai seria também o dia da sua festa junina, e falou: “mãe, faltam 4 dias para a minha festa junina!”. Meu coração partiu, mas percebi que ela havia entendido a importância da missão e assim substituí a tristeza por um grande orgulho do pai.

Ao chegar da escola, contou-me que uma amiga tinha lhe dito que ela era azarada, porque o pai não voltaria agora, mas também que era sortuda, pois seu pai poderia virar um herói! Achei graça e ao mesmo tempo muito interessante o que essa menina, na ingenuidade dos seus seis anos, vislumbrava.

Contei-lhes toda essa história para chegar a duas palavras, que para mim resumem o sentimento, atual, de toda a nação: HERÓI e ORGULHO. Não sei se vocês têm a exata dimensão do que esse fato todo representou e repercutiu positivamente para as Forças Armadas e diria eu, mais precisamente para a Marinha. Confesso que ao longo dos anos escutei muitas

opiniões injustas e indagações absurdas e ignorantes, no sentido da palavra, a respeito das funções da Marinha num país pacífico e sem guerras, como o Brasil. Infelizmente, foi preciso acontecer um trágico acidente, para que essas pessoas, enfim, conhecessem e reconhecessem a importância da grande e nobre carreira que vocês abraçaram.

Recebi uma grande quantidade de telefonemas e e-mails exaltando o magnífico trabalho de vocês e a palavra que eu mais escutava era: ORGULHO. Orgulho de saber da capacidade da nossa Marinha, orgulho de ver o esforço, a tenacidade diária, orgulho de estarem levando alento às famílias de cada ser humano resgatado, orgulho de mostrar à França o potencial operacional de vocês, orgulho de sermos brasileiros.

A Fragata “Constituição” caiu “na boca do povo”! Todos se referiam a ela com grande intimidade, como se já a conhecessem há anos, mas o que eles não sabem é que ela é “O URSO”! E vocês fizeram jus a este mascote: foram fortes, bravos e valentes!

Ainda falando em orgulho, permitam-me dizer que vocês estão sob o comando de alguém que considero um exemplo de correção, integridade e comprometimento profissional, além de ser um eterno apaixonado pelo que faz e pela carreira que escolheu. Ele tem entre suas características a obstinação, tentando buscar sempre a perfeição e a excelência nas suas tarefas. Tenho certeza que, após este tempo de convívio, todos já perceberam isso e acredito que ele deva ter conseguido transmitir a cada um de vocês a importância de darmos sempre o melhor de si em tudo que fizermos. E vocês deram!

Na impossibilidade de me dirigir pessoalmente a cada um de vocês, escrevi esta mensagem para que soubessem que foram impecáveis e souberam superar com brilhantismo todas as adversidades e desafios desta inédita operação, desempenhando com louvor essa grande missão, apesar de terem pesado sobre vocês, o cansaço, a saudade e a distância da família, que já estava tão próxima naquele primeiro de junho.

Não tenham dúvidas que terão muito que contar para seus filhos, parentes, amigos e gerações futuras e que estes o receberão como verdadeiros HERÓIS!

BRAVO ZULU tripulação do Urso! Que Deus os abençoe!

*Um grande abraço,
Renata Sertã*



Com 14 m de comprimento e 4,5 m de largura, a maior peça da aeronave foi encontrada pela Corveta “Caboclo” e embarcada na Fragata “Constituição”

Imagem: Marinha do Brasil

Infelizmente, não houve sobreviventes e os esforços seguiram com o firme propósito de encontrar e recolher corpos das 228 vítimas, minimizando o sofrimento de familiares e amigos, e de recuperar os destroços da aeronave, a fim de contribuir nas investigações sobre as causas do acidente.

Em decorrência da grande repercussão do acidente junto à mídia nacional e internacional, o Centro de Comunicação Social da Marinha destacou uma equipe para a cidade de Recife, onde a FAB coordenava o SAR. Além disso, um Oficial Superior foi enviado ao Rio de Janeiro e atuou como contato direto com os parentes das vítimas que se encontravam hospedados em um hotel na cidade. A notícia de que corpos foram encontrados e recolhidos só foi divulgada à imprensa após comunicação prévia a estes familiares. Esse foi um cuidado observado durante toda a operação, a cada nova informação divulgada. O deslocamento de equipes de comunicação social para pontos-chave, como Rio de Janeiro e Recife, foi importante para que as informações pudessem ser transmitidas adequadamente aos familiares das vítimas e à sociedade em geral.

A cobertura do acidente teve repercussão global. Era preciso evitar que teorias e especulações sem fundamento ganhassem espaço na imprensa, o que poderia causar ainda mais dor aos parentes

das vítimas e agravaria a crise. Informações e material audiovisual sobre as buscas eram produzidos e enviados do mar para as equipes de terra, que compilavam os dados e produziam notas à imprensa, assinadas em conjunto pelos Centros de Comunicação Social da MB e da FAB, a fim de unificar as mensagens oficiais.

Outra ação que se mostrou acertada foi convidar os fami-

liares das vítimas do voo AF-447 para visitar o Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle do Espaço Aéreo, em Recife (PE). Ali, eles puderam conhecer detalhes sobre a operação e fazer perguntas diretamente às autoridades da Marinha e da Força Aérea. Por meio dessa iniciativa, os familiares se conscientizaram do trabalho profissional desenvolvido pelos dois Comandos, em uma operação que representou um esforço logístico e operacional nunca antes despendido pelo País em uma missão de busca e salvamento.

Ainda que qualidades como coragem, iniciativa, abnegação e patriotismo permaneçam em cada missão que recebemos, o amor e a dedicação ao Brasil, embora nos sobrem, não são suficientes para garantir à Pátria a sua defesa. Se a história se repetisse e nos deparássemos, hoje, com um caso similar ao do AF-447, nosso desempenho poderia ser bem menos efetivo do que naquela ocasião. Os desafios seriam ainda maiores, pois parte significativa dos navios encontra-se obsoleta e necessita de renovação. O cenário atual nos impõe alarmante reflexão: desde 1980, a Esquadra desativou 50% de seus meios e, até 2028, é prevista a retirada do serviço ativo de 40% do que resta.

Apesar dos esforços para modernização da MB, com novos navios e tecnologia de ponta, a falta

OBSOLESCÊNCIA DOS MEIOS NAVAIS

2009

Corveta "Caboclo" - 55 anos
Navio de Desembarque Doca "Rio de Janeiro" - 53 anos
Fragata "Constituição" - 33 anos
Rebocador "Triunfo" - 30 anos
Fragata "Bosísio" - 29 anos
NPa "Bocaina" - 24 anos
Corveta "Jaceguai" - 22 anos
Navio-Tanque "Almirante Gastão Motta" - 19 anos
NPa "Grajaú" - 12 anos
NPa "Guaíba" - 12 anos
NPa "Goiana" - 11 anos

2024

Corveta "Caboclo" - 70 anos
Navio de Desembarque Doca "Rio de Janeiro" - 68 anos (desativado)
Fragata "Constituição" - 48 anos
Rebocador "Triunfo" - 45 anos
Fragata "Bosísio" - 44 anos (desativada sem substituição)
NPa "Bocaina" - 39 anos
Corveta "Jaceguai" - 37 anos (desativada sem substituição)
Navio-Tanque "Almirante Gastão Motta" - 34 anos
NPa "Grajaú" - 27 anos
NPa "Guaíba" - 27 anos
NPa "Goiana" - 26 anos

PREVISÃO
2028

40% dos meios navais da Força Naval brasileira (43 embarcações) deverão ser desativados.



Marinha deve desativar 40% dos navios da Esquadra até 2028

Imagem: Marinha do Brasil

de previsibilidade orçamentária e os recorrentes cortes dos já escassos recursos disponibilizados configuram sério risco aos projetos de reaparelhamento da Força e ao próprio cumprimento da missão constitucional da Marinha. Nesse contexto, é oportuno lembrar o alerta de Ruy Barbosa:

“Deus nos dê por muitos anos paz com as nações que nos cercam. Mas, se ela se romper, é no oceano que veremos jogar a sorte de nossa honra.

E essa partida não será decidida pelo azar, mas pela previdência. A nulificação de nossa Marinha é, portanto, um projeto e começo do suicídio.” ■

* Contra-Almirante, Diretor do Centro de Comunicação Social da Marinha, Comandante da Corveta "Caboclo" na ocasião das buscas do AF-447