

AIR FRANCE, VOO 447

MARINHA SUPERA DESAFIO NA MAIOR

OPERAÇÃO SAR* JÁ REALIZADA NO BRASIL**

CARLOS **MARCELLO** RAMOS E SILVA
Capitão de Mar e Guerra (RM1)
DEOLINDA OLIVEIRA MONTEIRO
Jornalista

SUMÁRIO

O desafio	
Localização e recolhimento	
Os números	
Homenagens	
	<i>Entrevista do comandante da F-42</i>
	<i>Culto ecumênico e lançamento de flores no Nordeste</i>
	<i>Lançamento de flores no Rio de Janeiro</i>
	<i>Carta à tripulação da Constituição</i>
Seminário	
Caixas-pretas	
Salvamar Brasil	
	<i>Missão</i>
	<i>Atuação</i>
	<i>Como contatar</i>

O DESAFIO

No cumprimento da missão de Socorro e Salvamento do Salvamar Nordeste SAR SNE 003/09, a Marinha do Brasil (MB)

teve participação primordial no trabalho de busca e resgate dos destroços e corpos das vítimas do *airbus* A330-203, acidentado, da Air France, voo 447, Rio de Janeiro-Paris. O desastre, sem sobreviventes, ocorreu na

* SAR (Search and Rescue) – Busca e Salvamento.

** Texto compilado de diversas fontes, tais como: Boletins de Ordens e Notícias da Marinha (Bono), Notas à Imprensa do Centro de Comunicação Social da Marinha, página oficial da Marinha na internet, jornais etc.



Airbus A330-203 semelhante ao acidentado
(Foto de Christopher Weyer)

waypoint (ponto de referência) Intol (01° 21' S 032° 49' W), localizado a 565 km da cidade de Natal (RN). A tripulação informou que esperava entrar no espaço aéreo controlado pelo Senegal, na África, em cerca de 50 minutos, no waypoint Tasil (04° 00' N 029° 59' W), e que o avião voava normalmente à altitude de 10.670 m (35.000 pés) e à velocidade de 840 km/h. O avião então deixou a área de cobertura do Centro de Controle Aéreo (ACC) Atlântico.

noite de 31 de maio para 1º de junho últimos, quando a aeronave caiu no Oceano Atlântico, com 216 passageiros e 12 tripulantes.

A aeronave, de prefixo GZCP, havia decolado às 19h03 (horário de Brasília) do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro, transportando um bebê, sete crianças, 82 mulheres e 126 homens, além de seus 12 tripulantes. O voo deveria pousar às 6h10 no Aeroporto Internacional Charles de Gaulle, em Paris.

O último contato por voz recebido ocorreu à 1h33 GMT¹ de 1º de junho, segunda-feira, quando a aeronave se aproximava do

após a saída da zona de cobertura pelo radar brasileiro e alguns minutos antes da entrada no espaço aéreo sob controle do ACC Dacar, o que deveria ter ocorrido às

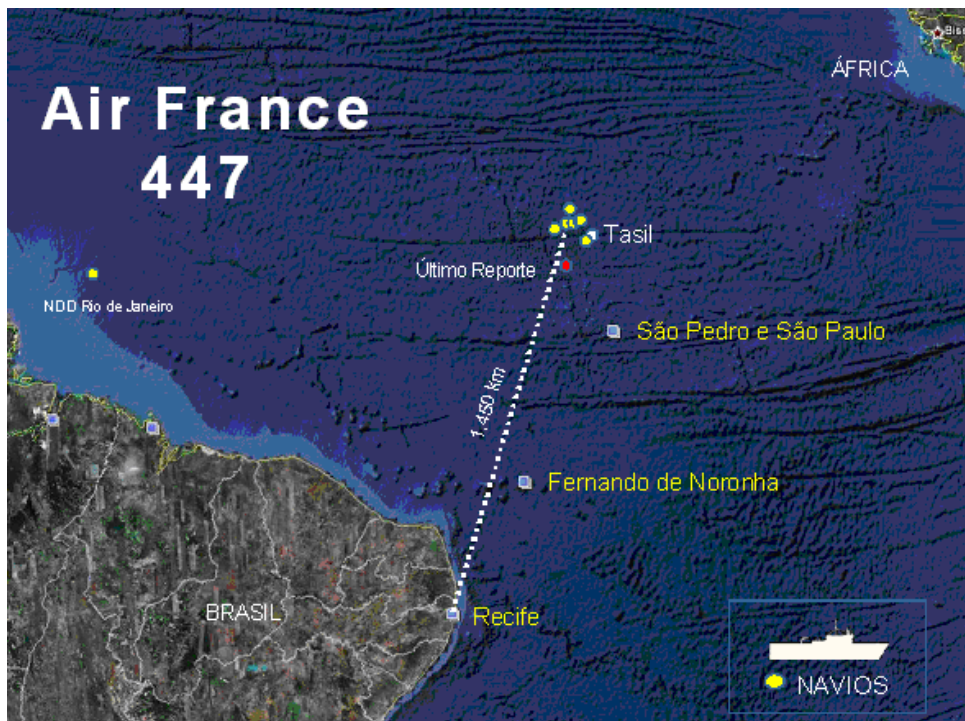
2h20 GMT. O último contato com o avião ocorreu quatro horas após a partida, às 2h14 GMT, a cerca de 100 km do waypoint Tasil e de 1.228 km de Natal, quando cerca de dez mensagens automáticas ACARS² indicaram falhas. A troca de mensagens ACARS automáticas

durou cerca de quatro minutos. Naquele momento, a aeronave atravessava área com formações meteorológicas pesadas.

O Salvamar recebeu a informação oficial sobre o desaparecimento às 9h05 de 1º de junho. Vinte e dois minutos depois, suspendeu o navio de socorro distrital, o Navio-Patrulha Grajaú

¹ Greenwich Mean Time – Tempo Médio de Greenwich, fuso horário de referência a partir do qual se calculam todas as outras zonas horárias. O horário GMT vem sendo substituído no meio civil, mais recentemente, pelo UTC, acrônimo de Universal Time Coordinate – tempo universal coordenado –, também conhecido como tempo civil. É considerado o sucessor do GMT. Essa nova denominação foi cunhada para basear a medida do tempo nos padrões atômicos mais do que nos celestes.

² Aircraft Communications Addressing and Reporting System – sistema digital de envio de informações entre aeronaves e estações terrestres, via rádio ou satélite. São mensagens simples e curtas que servem para analisar o comportamento da aeronave durante o voo e indicar falhas em sistemas elétricos e de pressurização.



Assim se iniciou o maior desafio SAR com que a MB se defrontou até hoje.

O Salvamar Brasil (Comando de Operações Navais), que supervisiona o Serviço de Busca e Salvamento Marítimo em todo o Brasil (como será explicado adiante), recebeu a informação oficial sobre o desaparecimento da aeronave às 9h05 do dia 1º de junho. Vinte e dois minutos depois, suspendeu de Natal (RN) o navio de socorro distrital³ do Salvamar Nordeste, o Navio-Patrolha *Grajaú*, com destino ao ponto estimado do desaparecimento da aeronave, localizado a 680 milhas náuticas (1.260 km) de Natal e a 233 milhas náuticas (430 km) do Arquipélago de São Pedro e São Paulo.

Onze navios da Marinha do Brasil envolveram-se diretamente na operação de buscas

Pouco mais de uma hora depois, no mesmo dia, às 10h15, a Corveta *Caboclo* suspendeu de Maceió e, às 17 horas, a Fragata *Constituição*, que se encontrava em Salvador, regressando da Operação Unitas Gold, nos EUA, após 75 dias em viagem, suspendeu com uma aeronave orgânica AH-11A Super Lynx, ambas demandando a área de buscas.

No decorrer desse dia, o Salvamar Brasil e o Salvamar Nordeste, utilizando informações do Comando do Controle Naval do Tráfego Marítimo, acionaram os navios mercantes *Douce France* (França), *Ual Texas* (Holanda) e *Jo Cedar* (Holanda), que transitavam nas proximidades do acidente e que

³ Navio em prontidão permanente para atender a missões de busca e salvamento.



aceitaram participar das buscas. O Salvamar Nordeste e o Salvaero Recife trabalharam conjuntamente para coordenar as ações, num primeiro momento, em busca de possíveis sobreviventes do acidente.

Em 2 de junho, suspenderam da Base Naval do Rio de Janeiro, com destino à área de buscas, o Navio-Tanque *Almirante Gastão Motta* e a Fragata *Bosísio*, esta, navio de serviço da Esquadra, com uma aeronave UH-13 Esquilo embarcada.

No dia 3, o Navio-Patrolha *Grajaú* e a Corveta *Caboclo* e, no dia 4, a Fragata *Constituição* chegaram à área e iniciaram as buscas, em coordenação com as aeronaves da Força Aérea Brasileira (FAB),

passando a fazer criteriosa varredura de uma área que, ao final, se estendeu por cerca de 280.000 km², o equivalente aproximado à superfície do estado do Rio Grande do Sul.

LOCALIZAÇÃO E RECOLHIMENTO

Em 6 de junho, a Corveta *Caboclo* localizou e recolheu os dois primeiros corpos e objetos que puderam ser identificados como sendo do voo 447 da Air France, fato esse que só foi informado à imprensa após ter sido levado ao conhecimento dos familiares das vítimas pelos representantes dos Centros de Comunicação Social da MB e da FAB.

Esse foi um cuidado observado ao longo de toda a operação, em respeito à angústia e à dor desses familiares.

No total, 11 navios da Marinha do Brasil envolveram-se diretamente na operação de buscas: Navio de Desembarque-Doca *Rio de Janeiro* (suspendeu de Porto Rico); Fragatas *Constituição* e *Bosísio* (Comando do 2º Esquadrão de Escolta – com o ComEsqdE-2 embarcado); Navio-Tanque *Almirante Gastão Motta*; Corvetas *Jaceguai* e *Caboclo*; Rebocador

1.350 militares da MB participaram das operações embarcados nos navios, além dos militares e servidores civis que, em terra, prestaram o necessário apoio logístico e operativo





de Alto-Mar *Triunfo*; e Navios-Patrolha *Grajaú*, *Guaíba*, *Goiana* e *Bocaina*, além de seis aeronaves embarcadas – um UH-14 Super Puma do EsqdHU-2, um AH-11A Super Lynx do EsqdHA-1 e quatro UH-12/13 Esquilo do EsqdHU-1.

Juntaram-se, ainda, aos esforços de busca e resgate três navios da Marinha Nacional da França – o Navio Anfíbio *Mistral*, a Fragata *Ventôse* e o Submarino Nuclear de Ataque *Emeraude*, este último a fim de auxiliar o Navio de Pesquisa *Pourquoi Pas* – além dos Rebocadores de Alto-Mar *Fairmount Expedition* e *Fairmount Glacier*, enviados pelo governo francês para a busca das caixas-pretas da aeronave.

Foram resgatados 51 corpos e mais de 600 partes e componentes estruturais da aeronave, além de bagagens diversas.

Os corpos resgatados foram entregues à Polícia Federal e à Secretaria de Defesa Social de Pernambuco para os trabalhos de identificação. Os destroços da aeronave e as bagagens recolhidas foram para o Bureau D'Enquêtes et D'Analises Pour la Sécurité de l'Aviation Civile (BEA), da França. A investigação sobre os fatores que contribuíram para o acidente também é de responsabilidade do BEA e conta com o apoio do setor correspondente no Brasil, o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (Cenipa).

Os muitos dias de mar e horas de voo a tão longa distância das bases testaram o preparo e a capacidade da Marinha de dar su-



porte logístico (além do fornecimento de combustível), de enviar sobressalentes de terra e de realizar reparos no mar, sem que fosse afetada a capacidade de operação dos meios. Foi possível observar que as tripulações superaram a exaustiva e estressante rotina a que foram submetidas para o cumprimento dessa relevante missão humanitária.

Mesmo os navios que retornavam de longas comissões, como foi o caso do Navio de Desembarque-Doca *Rio de Janeiro*, da Fragata *Constituição*, da Corveta *Caboclo* e do Navio-Patrolha *Goiana*, apresentaram-se prontos, revigorados e eficazes na cena de ação.

OS NÚMEROS

Aproximadamente 1.350 militares da MB participaram das operações embarca-





dos nos 11 navios, além dos militares e servidores civis que, em terra, prestaram o necessário apoio logístico e operativo. Os navios da MB realizaram diversos reabastecimentos de combustível no mar, inclusive de navios franceses, todos em condições máximas de segurança, possibilitando ampliar a permanência desses meios nas buscas.

Foram mais de 150 dias de mar e de 33 mil milhas náuticas navegadas, além de mais de 150 horas voadas pelas aeronaves da MB. Em face da magnitude do evento, muitos óbices tiveram que ser superados, por vezes com inventividade. Destacam-se, entre outros:

- a realização de operação grandes distâncias de bases de apoio, sendo a mais próxima Natal, a 680 milhas náuticas. Esse fato demandava um trânsito mínimo de três dias até a área de operações;
- realização de transferência de óleo no mar entre os navios-patrolha da classe *Grajaú* e a Corveta *Caboclo* e o Rebocador de Alto-Mar *Triunfo*;
- navios suspendendo do exterior ou regressando de comissões de longa duração, como a *Haiti-VII* (G-31), a *Unitas-Gold* (F-42), a *Africana* (V-19) e a *Caribex* (P-43);

Foram mais de 150 dias de mar e de 33 mil milhas náuticas navegadas, além de mais de 150 horas voadas pelas aeronaves da MB

– reabastecimento de aguada, sobresalentes, material comum e de higiene no mar;

– reparos de pequena e média montas efetuados pelas próprias tripulações durante a operação;

– adaptações e execução de fainas de recolhimento e armazenagem de corpos, de pertences pessoais e de destroços da aeronave;

– mobilização dos meios para suspen-

der. Mesmo aqueles que foram intempestivamente acionados, não estando de prontidão, como navio de serviço, fizeram-se ao mar com presteza, reduzindo o tempo para chegar à cena de ação;

– grande esforço aéreo por parte das aeronaves orgânicas dos

meios navais;

– eficaz coordenação entre as unidades navais e os meios da FAB; e

– pela primeira vez, a realização a bordo dos navios da Esquadra de fainas de *pick-up* com aeronaves *Black Hawk* e *Super Puma* da FAB.

Cabe ressaltar que a Força Aérea Brasileira utilizou 12 aeronaves e contou com o apoio de aviões da França, dos Estados Unidos e da Espanha. Foram voadas cerca de 1.550

horas, com buscas visuais numa área correspondente a 350 mil km², mais de três vezes a dimensão do estado de Pernambuco. O avião R-99, por sua vez, realizou busca eletrônica numa área correspondente a 2 milhões de km², oito vezes a dimensão do estado de São Paulo. Participaram, da FAB, 268 militares.

A missão SAR SNE 003/09 apresentou-se como um grande desafio para a MB. Nela, valerosos marinheiros demonstraram não só ao Brasil, mas também à comunidade internacional, que, apesar das grandes dificuldades inerentes à missão, possuem preciosos diferenciais: profissionalismo, criatividade, extremada dedicação, espírito de solidariedade e determinação em superar as dificuldades.

A operação de busca e resgate foi encerrada oficialmente em 26 de junho.

HOMENAGENS

Entrevista do comandante da F-42

O Capitão de Fragata Marcos Borges Sertã, comandante da Fragata *Constituição* (F-42), ao atracar em Recife no dia 14 de junho, após sua participação nas buscas aos corpos e destroços do voo 447, disse em entrevista:

“O primeiro pensamento que me veio à cabeça foi o de solidariedade e da importância de nossa presença na área para tentarmos resgatar possíveis vítimas do aci-

dente e partes da aeronave que pudessem auxiliar a descobrir as causas desta fatalidade. Por isso, sabíamos que quanto mais rápido chegássemos maior seria a probabilidade de encontrar-

mos sobreviventes. Tivemos diversos momentos difíceis, porém os dois primeiros dias após a chegada à área SAR foram os piores porque não conseguíamos encontrar nada que nos confirmasse o que havia sido avistado pelas aeronaves da Força Aérea e que pudessemos afirmar que pertencia à aeronave da Air France. Cabe destacar, mais uma vez, a garra, a dedicação e o comprometimento da tripulação, que em nenhum momento se deixou abater ou perdeu o foco. Estes aspectos foram

fundamentais para o cumprimento da missão com êxito”.

A missão SAR SNE 003/09 apresentou-se como um grande desafio para a MB. Nela, valerosos marinheiros demonstraram que, apesar das grandes dificuldades inerentes à missão, possuem preciosos diferenciais: profissionalismo, criatividade, extremada dedicação, espírito de solidariedade e determinação em superar as dificuldades



A homenagem às vítimas



Aspecto geral da cerimônia no mar do Nordeste, na Fragata *Bosísio*

havam integrado as buscas. O evento contou com a presença de autoridades da MB e da FAB; do cônsul-geral da França no Recife, Yves Lo-Pinto; e de convidados das instituições que participaram, de alguma forma, das atividades de busca e de apoio. Os familiares das vítimas também foram convidados.

A cerimônia iniciou-se com um longo apito da Fragata *Bosísio*, momento em que todos os navios participantes do even-

Estas palavras, é certo, valem para todos os envolvidos na operação SAR SNE 003/09.

Culto ecumênico e lançamento de flores no Nordeste

No dia 29 de junho, a Marinha do Brasil realizou cerimônia alusiva à memória das vítimas do acidente do voo 447 da Air France. A bordo da Fragata *Bosísio*, houve um culto ecumênico e lançamento de flores ao mar nas proximidades do Recife. Participaram também outros cinco navios da Força que



Aspecto da cerimônia a bordo da Fragata *Bosísio*. Da direita para a esquerda: o comandante do 2º Comando Aéreo Regional; o comandante do 3º Distrito Naval; o cônsul-geral da França no Recife; e o diretor do Centro de Comunicação Social da Marinha

to – Navio de Desembarque-Doca *Rio de Janeiro*, Corveta *Jaceguai*, Navio-Tanque *Almirante Gastão Motta*, Navio-Patrolha *Grajaú* e Navio-Patrolha *Guaíba* – hastearam a Bandeira Nacional e a bandeira da França. Todos os presentes cantaram o Hino Nacional Brasileiro. Na ocasião, foi lida a seguinte mensagem da Marinha do Brasil à sociedade brasileira:

“Completam hoje 29 dias a partir do momento que suspendeu da Base Naval de Natal o Navio-Patrolha *Grajaú*, primeiro navio que se deslocou para a área do acidente com a aeronave da Air France.

No meio do caminho entre o Brasil e a África, próximo ao mais longínquo arquipélago brasileiro, o Arquipélago de São Pedro e São Paulo, olhos atentos no azul infinito do Oceano Atlântico, nossos marinheiros buscavam encontrar qualquer sinal que nos desse a esperança de que conseguiríamos salvar vidas, uma das mais nobres tarefas da missão de nossa Marinha no mar.

Acompanhados de nossos irmãos da Força Aérea, que com suas aeronaves rasgavam o céu realizando intensas e bem planejadas buscas, nós, verdadeiros marinheiros, tínhamos nossos corações apertados e solidários com a dor dos que sofriam por terem, naquele fatídico voo, entes queridos.

A dor com certeza era imensurável, mas servia como combustível para que resistíssemos às adversidades, atravessando horas buscando, sem cessar, algo que desse um alento aos familiares, à sociedade brasileira e a todas as outras nações que, atentas, aguardavam por notícias da área de buscas.

Os dias passavam, tínhamos dificuldade de dormir, mas sabíamos o porquê de acordar. Não podíamos desistir, as buscas tinham que continuar para manter acesa a



A cerimônia no mar do Nordeste, na Fragata *Bosísio*

esperança de podermos ser os portadores de boas notícias.

Enfim, os primeiros avistamentos acontecem, as aeronaves de nossa Força Aérea indicam a posição, os olhos atentos dos marinheiros, vigias de nossos navios, e dos pilotos de nossos helicópteros confirmam: são os destroços da aeronave desaparecida.

Ombreados em solidariedade, machucados pelas notícias que nós próprios levávamos, continuávamos as buscas sem tempo de pa-

rar e abraçar aqueles que, naquele momento, precisavam de consolo.

Corpos iam sendo resgatados, pertences e destroços iam sendo recolhidos, dias intei-

ros de envolvimento operacional. Indefinível tempo de envolvimento emocional. A operação dos militares é permeada pelo sentimento de pesar. A farda estava coberta de luto. Mas a dor não podia nos deter.

Não podíamos também nos esquecer da obrigação que tínhamos em esclarecer a opinião pública acerca de cada um dos fatos que ocorriam, sempre com o cuidado e a consciência de que o primeiro público a saber de cada fato é o primeiro que verdadeiramente foi afetado: os parentes das vítimas.

A farda estava coberta de luto. Mas a dor não podia nos deter



O lançamento de flores, na Fragata *Bosísio*

Com o passar dos dias e em virtude das forças da natureza, os avistamentos foram diminuindo e, por fim, praticamente não era possível achar mais nenhum objeto relacionado à aeronave.

Cada planejamento elaborado foi essencialmente técnico, de forma rígida as buscas foram realizadas. De hélices e asas ao ar, com as quilhas de nossos navios rasgando o mar, gente fardada, de binóculos nas mãos, instrumentos posicionados, ligados, 24 horas por dia, todos os esforços foram empreendidos até que a permanência de nossos navios e aeronaves na área não tivesse mais sentido, já que mais nada era avistado.

Nesse momento, em que consideramos encerradas as buscas, gostaríamos de nos soli-

darizar com todos os que sofrem com as perdas de seus entes queridos.

Recebam os sentimentos destes irmãos brasileiros que atuaram nesta missão e tenham a certeza de que tudo que estava ao nosso alcance foi feito com muita dedicação e profissionalismo.

Que tudo o que conseguimos resgatar valha como o começo do consolo e da paz que todos nós buscamos neste momento de dor.”

Após, foi tocado “silêncio”, com apito marinha e corneta, e foram disparadas três descargas de fuzilaria. Fez-se, então, uma oração solene e três coroas de flores foram lançadas ao mar: a primeira, pelo comandante do 3º Distrito Naval, Vice-Almirante Edison Lawrence Mariath Dantas; a segunda, pelo cônsul-geral da França no Recife; e outra pelo comandante do 2º Comando Aéreo Regional, Major-Brigadeiro do Ar Louis Jackson Josué Costa.

Que tudo o que conseguimos resgatar valha como o começo do consolo e da paz que todos nós buscamos neste momento de dor

Lançamento de flores no Rio de Janeiro

No dia 18 do mesmo mês, com o apoio da Marinha do Brasil, o Consulado-Geral da França no Rio de Janeiro também prestou sua homenagem aos mortos no desastre. O

presidente do Senado francês, Gérard Larcher, acompanhado de outros cinco congressistas e de setores da imprensa de seu país, embarcou no Rebocador *Laurindo Pitta* (subordinado à Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha – DPHDM), saindo do Espaço Cultural da Marinha em direção à Enseada de Botafogo, na

Baía de Guanabara. Ali, em frente ao Pão de Açúcar, foram lançadas flores ao mar.

Por ocasião de sua vinda ao Rio de Janeiro, o senador Gérard Larcher informou que o Parlamento francês vai garantir que a Air France pague as indenizações devidas aos familiares das vítimas do acidente.

Em memória das vítimas, também foram realizadas cerimônias religiosas na Catedral de Notre-Dame de Paris, na França, e na Igreja da Candelária, no Rio de Janeiro.

Carta à tripulação da Constituição

Em 16 de junho último, Renata Sertã, esposa do comandante da Fragata *Constituição*, Capitão de Fragata Marcos Borges Sertã, redigiu uma emocionada carta à tripulação do navio, envolvido na missão:

“Era 1º de junho quando minha filha de 6 anos 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!’ (...)”

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, cá em prantos, sobretudo por pensar nas minhas filhas (...)

Passados alguns minutos, abstraí o meu sofrimento e pensei imediatamente nas cente-

nas 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 minha filha 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 (...) Meu coração partiu, mas percebi que ela havia entendido a importância da missão e assim substitui a tristeza por um grande orgulho do pai.

Ao chegar da escola, contou-me que uma amiguinha havia lhe dito que ela era azarada, porque o pai não voltaria agora, mas também que era sortuda, pois seu pai poderia virar um herói!

Sentei minha filha no colo e expliquei-lhe que o papai não iria voltar logo, pois tinha sido escolhido para uma grande missão

Achei graça e ao mesmo tempo muito interessante o que essa menina, na ingenuidade dos seus 6 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 como 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

* N.R.: Vale lembrar aos leitores que a fragata, com seus cerca de 250 tripulantes, havia saído do Rio de Janeiro há 75 dias e permaneceu nas buscas por mais 14 dias, somente voltando após um total de 89 dias de ausência.

peçoas, 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 corpo encontrado. 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!

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 dessa 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 1º de junho.

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

SEMINÁRIO

Com o propósito de disseminar procedimentos adotados e de nivelar e sedimentar os conhecimentos adquiridos durante as operações de busca e resgate, a Marinha promoveu, em 26 e 27 de agosto último, o seminário SAR SNE-003/09 – Acidente com a Aeronave da Air France – Voo AF-447. O evento aconteceu no auditório da Escola de Guerra Naval (EGN), no Rio

de Janeiro, e foi organizado e coordenado pelo Comando de Operações Navais.

Contando com a participação do Almirante de Esquadra Alvaro Luiz Pinto, comandante de Operações Navais, de oficiais da Marinha e da Aeronáutica, e de civis que atuam na área de busca e salvamento, foram abordados os seguintes temas:

- “A atuação do Salvaero Atlântico”;
- “A atuação do Salvamar Nordeste”;
- “A atuação da Comunicação Social”;
- “O apoio logístico aos meios em operação”;
- “A atuação do Centro de Hidrografia da Marinha”;
- “As operações SAR no mar: a atuação do comandante da cena de ação”;
- “A atuação dos meios da Esquadra”;
- “A atuação dos meios distritais”.

As apresentações foram transmitidas por meio de *streaming* de áudio pela página da EGN na intranet - <http://www.egn.mb>.

CAIXAS-PRETAS

O diretor da investigação técnica francesa do acidente com o voo 447, Paul-Louis Arslanjan, anunciou, em 31 de agosto de 2009, que será iniciada uma terceira fase de buscas submarinas às caixas-pretas da aeronave, cujas emissões cessaram em 10 de julho, segundo ele.

A iniciativa, que procura aproveitar a primavera no Hemisfério Sul, deve envolver a França, o Brasil, os Estados Unidos da América e a Alemanha. Seu custo deve passar de 10 milhões de euros (cerca de 27 milhões de reais), segundo o diretor do Escritório de Investigações e Análises (BEA, na sigla em francês).

SALVAMAR BRASIL

Missão

O Serviço de Busca e Salvamento da Marinha – Salvamar Brasil – tem a missão

de prover o salvamento de pessoas em perigo no mar, no interior da área marítima de responsabilidade brasileira. Ele foi cri-

ado em 20 de fevereiro de 1970, por meio do Aviso Ministerial N-0201, em conformidade com o previsto na Convenção so-



bre o Alto-Mar, também conhecida como Convenção da Jamaica, adotada na Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, realizada em 1958. No item 2 do artigo 12º daquela Convenção, foi estabelecido que “todos os Estados ribeirinhos estimularão a criação e manutenção de um serviço de busca e salvamento adequado e eficaz para garantir a segurança no mar e sobre o mar e assinarão, quando as circunstâncias assim o exigirem, acordos regionais de cooperação mútua com os vizinhos”.

O Comando de Operações Navais é o Salvamar Brasil e exerce a supervisão do Serviço em todo o País, além de ser o responsável pela elaboração e disseminação das normas necessárias ao seu correto funcionamento.

Atuação

A região de Busca e Salvamento Marítimo sob a responsabilidade de nosso país abrange toda a costa, estendendo-se até o meridiano de 010º W. Essa imensa área foi dividida em cinco sub-regiões marítimas, existindo para cada uma um Centro de Co-

ordenação SAR, como abaixo indicado. A cada Salvamar corresponde um Comando de Distrito Naval, com navios e aeronaves subordinados para a execução das missões SAR. São eles:

– Salvamar Sul, com sede em Rio Grande, RS; Salvamar Sueste, com sede no Rio de Janeiro, RJ; Salvamar Leste, com sede em Salvador, BA; Salvamar Nordeste, com sede em Natal, RN; e Salvamar Norte, com sede em Belém, PA.

Compete também a esse Serviço a responsabilidade pelas operações SAR nas vias navegáveis interiores das bacias do Rio Amazonas e do Rio Paraguai. Para esse fim, existem dois Centros de Coordenação SAR, conhecidos internacionalmente pela sigla MRCC (Maritime Rescue Coordination Center):

– Salvamar Noroeste, com sede em Manaus, AM; e Salvamar Oeste, com sede em Ladário, MS.

Em cada Salvamar/Distrito Naval existe um navio de serviço de prontidão para atendimento de incidentes SAR. Previsões meteorológicas especiais para as áreas de incidentes são providas pelo Centro de Hidrografia da Marinha.

Como contatar

SALVAMAR BRASIL

Praça Barão de Ladário, s/nº, Edifício Almirante Tamandaré, 6º andar – CEP 20091-000 – Rio de Janeiro, RJ.

E-mail

mrccbrazil@con.mar.mil.br

Telefones

(55-21) 2104-60-56 e 2104-6038 (fax.); e Inmarsat C – 471009910

Página na internet

<https://www.mar.mil.br/salvamarbrasil/>

SALVAMAR LESTE

Avenida das Naus, s/nº, Conceição da Praia – CEP 40.015-250 – Salvador, BA.

E-mail

rcceast@2dn.mar.mil.br

Telefones

(55-71) 3320-3711, 3320-3730 e 0800-2843878; 3320-3772 e 3320-3726 (fax.)

Página na internet

<https://www.mar.mil.br/com2dn/sar.html>

SALVAMAR NORDESTE Avenida Marechal Hermes da Fonseca, 780, Tirol – CEP 59.020-000 – Natal, RN. E-mail mrccnortheast@3dn.mar.mil.br Telefones (55-84) 3221-1947 e 0800-2802255; e 3216-3049 e 3216-3057 (fax). Página na internet https://www.mar.mil.br/com3dn/	SALVAMAR OESTE Rua 14 de Março, s/nº, Centro – CEP 79.370-000 – Ladário, MS. E-mail cc@6dn.mar.mil.br Telefones (55-67) 3234-1180 e 0800-6473006; e 3234-1014 e 3234-1008 (fax). Página na internet https://www.mar.mil.br/com6dn/
SALVAMAR NOROESTE Rua Bernardo Ramos, s/nº, Ilha de São Vicente, Centro – CEP 69.005-310 – Manaus, AM. E-mail cop@9dn.mar.mil.br Telefones (55-92) 3233-3733 e 0800-2807200; e 2123-2238 e 2123-2239 (fax). Página na internet https://www.mar.mil.br/com9dn/	SALVAMAR SUESTE Praça Mauá, 65, Centro – CEP 20.081-240 – Rio de Janeiro, RJ. E-mail mrccrio@1dn.mar.mil.br Telefones (55-21) 2104-6119, 2253-6572 e 0800-2856158; e 2104-6196 (fax). Página na internet http://www.com1dn.mar.mil.br/salvamar_sueste/index.php
SALVAMAR NORTE Praça Carneiro da Rocha, s/nº, Cidade Velha – CEP 66.020-150 – Belém, PA. E-mail 30msg@4dn.mar.mil.br Telefones (55-91) 3216-4030, 3216-4031, 3216-4123 e 0800-2834141; e 3241-4700 (fax). Página na internet https://www.mar.mil.br/com4dn/	SALVAMAR SUL Avenida Almirante Cerqueira e Souza, 70, Centro – CEP 96.201-260 – Rio Grande, RS. E-mail rccsouth@5dn.mar.mil.br Telefones (55-53) 3233-6130, 3233-6131, 3233-6139 e 0800-6451519; e 3233-6180 e 3231-1519 (fax). Página na internet https://www.mar.mil.br/com5dn/

 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ATIVIDADE MARINHEIRA>; Busca e Salvamento; Acidente; Aeronave; Aviação Civil;