

VOO AIR FRANCE 447: um estudo de caso sob a ótica logística*

DANIEL SCORZELLO LOPES
Aspirante

THIAGO MAIA SANCHEZ
Aspirante

MATHEUS GOMES COELHO FORTES
Aspirante

VINÍCIUS CORREIA PINTO
Aspirante

YURI RODOLFO ALVES SALES DE ALMEIDA
Aspirante

SUMÁRIO

Introdução
O acidente
Funções logísticas e análise do caso
Considerações finais

INTRODUÇÃO

Este trabalho apresenta um estudo de caso sobre o acidente com o voo Air France 447, tendo como base o relato do Capitão de Mar e Guerra (RM1) Carlos Eduardo de Almeida Silva, que participou das buscas aos sobreviventes e destroços

da aeronave como oficial encarregado da Seção de Logística do Comando do 3º Distrito Naval (Natal – RN).

O presente estudo pretende analisar as funções logísticas empregadas nas operações de resgate, estabelecendo relações entre estas funções e os fatos ocorridos, narrados pelo referido oficial.

* Artigo publicado na Revista de Villegagnon – 2017. Tema também tratado na RMB do 3º tri/2009, pág. 116.



Figura 1 – Fragata Constituição auxiliando na remoção dos destroços do Airbus
Fonte: < www.bananapeople.wordpress.com>

O ACIDENTE

O acidente ocorreu na noite do dia 31 de maio de 2009, data em que o voo 447 da companhia Air France decolou, às 19h29, do Aeroporto Internacional Tom Jobim (Galeão – Rio de Janeiro) com destino ao Aeroporto Charles de Gaulle (Paris – França). A aeronave Airbus A330-203 caiu no Oceano Atlântico com 228 pessoas a bordo, incluindo a tripulação. De posse dessa informação, a Marinha do Brasil foi acionada e criou um evento SAR para iniciar as buscas.

Inicialmente, o Distrito acionou o navio de serviço, o Navio-Patrolha Grajaú, subordinado ao Grupamento de Patrulha Naval do Nordeste. Diante da imensa área de buscas, foi necessário o apoio de outros meios navais, entre eles a Corveta Caboclo, designada pelo Comando do 2º Distrito Naval (Salvador – BA), bem como navios da Esquadra brasileira, no caso o Navio-Tanque Gastão Motta, a Corveta Jaceguai, a Fragata Bosísio, a Fragata

Constituição e o Navio de Desembarque-Doca Rio de Janeiro, além de navios da Marinha francesa e aeronaves das forças aéreas brasileira e francesa.

FUNÇÕES LOGÍSTICAS E ANÁLISE DO CASO

Funções logísticas

As funções logísticas saúde, manutenção, transporte, suprimento, engenharia, salvamento e recursos humanos têm como propósito facilitar a organização, o planejamento e a execução das missões, além de manter o controle do apoio logístico. Em muitas ocasiões, são utilizadas diversas funções de forma integrada, a fim de se complementarem para execução da tarefa, não havendo restrições para o uso de uma dada função de forma isolada.

Após a confirmação da queda da aeronave, a primeira providência tomada pelo Comando do 3º Distrito Naval ao saber do ocorrido foi colocar toda a gasolina que

possuía em tambores, pegar todas as lanchas, botes infláveis e todas as máquinas de gelo e balsas salva-vidas disponíveis, pois, se corpos fossem encontrados, não haveria como conservá-los no Navio-Patrolha Grajaú, enviado ao local. Para isso, seriam usadas as balsas salva-vidas com gelo. Entretanto, ao chegar à área, a embarcação deparou-se com um cenário totalmente diferente. Não foram encontrados destroços, sobreviventes ou vítimas.



Figura 2 – Bote da Marinha do Brasil participando dos resgates aos corpos e destroços

Fonte: < www.noticias.r7.com>

À medida que a operação SAR se desencadeava, demandas logísticas surgiam. O navio-patrolha não possuía autonomia suficiente para se manter na área de operação, ou seja, possuía combustível para chegar ao local do acidente, mas não para voltar. Esta questão foi solucionada com um mangote, preparado com antecedência, fazendo com que a embarcação pudesse receber combustível em alto-mar, aumentando seu período de permanência na área de operação. Após quase 20 dias de buscas, foram encontrados os primeiros destroços da aeronave. Até então, segundo o próprio Comandante Carlos Silva, o trabalho da logística se resumia em “criar problemas e solucioná-los”.

Ao longo desse período, era necessário enviar alimentos, combustível, além de outros materiais aos navios envolvidos nas buscas, já que, devido ao longo tempo no mar, itens de extrema importância começavam a faltar, como, por exemplo, os de higiene pessoal.

A Corveta Caboclo atracou em Natal antes de se dirigir para a área de operações, levando consigo um mangote, para que ocorresse o reabastecimento do navio-patrolha. Em seguida chegaram os navios da Esquadra, vindos do Rio de Janeiro, bem como navios regressando de comissões no exterior. Assim, novas demandas logísticas surgiram.

A Fragata Bosísio, que atracou em Natal, e a Corveta Jaceguai, que atracou em Recife, precisavam ser reabastecidas com óleo combustível para se manterem na região

auxiliando nas buscas, porém não havia tal combustível na região. A solução encontrada para o abastecimento desses meios navais foi a utilização do Navio-Tanque Gastão Motta, que chegou posteriormente à capital de Pernambuco. Havia, ainda, a Fragata Constituição, que regressava de comissão no exterior e também precisava de gêneros e material comum, além de combustível, para possibilitar a sua permanência na área de operações.

Os tripulantes das lanchas dos navios empregados nas buscas, responsáveis por recolherem os destroços e as parcelas dos corpos existentes, permaneciam por longos períodos em alto-mar. Com isso, seus macacões operativos precisavam ser

lavados e secos até a próxima jornada de buscas, surgindo, assim, mais uma demanda logística: a aquisição e o transporte de macacões operativos, luvas e aventais, a fim de permitir o manuseio seguro por parte dos militares.

A área de operações era no mar, mas em terra também havia problemas logísticos a resolver. Para as ações de busca, foram solicitados todos os motores de popa da Base Naval, dos navios da região e do Corpo de Fuzileiros Navais, e era preciso manter o controle de onde estavam estes itens. Após realizar a mobilização, a pior parte, segundo o encarregado da Seção de Logística do 3º DN, era a desmobilização. Fazer com que aquilo que foi utilizado retornasse ao seu respectivo dono não era uma tarefa fácil. Uma simples etiqueta parecia, em um primeiro momento, ser uma boa alternativa, mas não havia garantias de que tal procedimento desse certo, pois aquela poderia ser removida por qualquer motivo, ou até mesmo molhar e rasgar. Outra dificuldade encontrada eram as viaturas. Para que um navio saísse para o mar, era necessário que fosse abastecido e, para isso, precisava-se de viaturas para transportar a carga até o

navio, mobilizando todos os veículos disponíveis, além do gasto com combustível para manter a operação.

Outro problema a resolver era a aquisição de sacos para recolher os corpos. Foi preciso comprar todos os sacos da área nordeste que estavam à venda na internet e, para completar a quantidade necessária, foram comprados alguns em São Paulo. Além disso, em determinado momento da operação, o Navio de Desembarque-Doca Rio de Janeiro, que voltava do Haiti, juntou-se ao grupo-tarefa nas buscas, o que gerou um novo problema: o navio esteve no exterior por alguns meses e por isso já não possuía alguns itens importantes, como sabonete, material de limpeza, comida e água; logo, foi mobilizado outro navio para levar tais recursos à embarcação.

A França, para ajudar nas buscas, também enviou alguns navios, que foram apoiados pelo 3º Distrito Naval. O país europeu mandou um contêiner, contendo sobressalentes e outros itens, para abastecer seus navios. O contêiner chegou ao aeroporto de Natal no dia 12 de junho. O maior problema era como realizar o transporte da carga do Rio Grande do Norte até a área de operações.

A solução encontrada foi empregar uma empilhadeira, disponível na pista do aeroporto, para embarcar o contêiner em um Hércules C-130, que o levaria até o local desejado. Para o espanto dos franceses, o contêiner saiu da Europa e chegou a Fernando de Noronha em apenas um dia, mostran-



Figura 3 – Participação da Marinha nas buscas
Fonte: < www.g1.globo.com>

do uma enorme capacidade da Marinha do Brasil em resolver um problema logístico de tão grande monta.

Segundo o Comandante Carlos Silva, uma das maiores dificuldades encontradas neste período de mobilização foi como lidar com diversas atividades ao mesmo tempo. As demandas do Distrito Naval em questão, que é responsável por quatro estados, não paravam devido ao acidente, ou seja, além dos recursos necessários para a manutenção das operações de busca aos destroços e sobreviventes, era preciso ainda lidar com toda a demanda administrativa dos estados, causando problemas, principalmente os relacionados à aplicação de verba.

Análise do caso

No momento em que, ao se ter notícia do acidente, foram recolhidos todos os materiais disponíveis na região, como máquinas de gelo e balsas salva-vidas, além dos motores de popa sobressalentes no Distrito, nos navios e no Corpo de Fuzileiros Navais, pôde-se observar o emprego da função logística Engenharia, já que tal iniciativa foi tomada visando ao planejamento e à execução do serviço de resgate, utilizando para isso os recursos disponíveis na área do 3º Distrito Naval.

Toda a operação visava ao recolhimento dos destroços da aeronave e dos corpos e ao resgate de possíveis sobreviventes, podendo-se observar a aplicação da função logística Salvamento, que foi capital no acidente em questão, sendo de extrema importância para a posterior análise do ocorrido, como, por exemplo, a utilização das informações contidas na caixa-preta e a perícia dos destroços, além da entrega dos corpos dos passageiros às famílias das vítimas.

A missão tinha como um dos propósitos encontrar sobreviventes do voo, apesar

de esta esperança ser remota. Diante desse cenário, era necessário um levantamento das necessidades de pessoal e material para o apoio de saúde nessa situação de desastre aéreo, ficando caracterizada assim a aplicação da função logística Saúde.

Os navios possuíam combustível e materiais necessários para a permanência na região de buscas por determinado período de tempo. Nesse contexto, observa-se a aplicação de duas funções logísticas importantes para manutenção das buscas. No momento em que foi observado que os meios navais utilizados necessitavam de materiais para operar e em que foi feito um levantamento das necessidades e quantidades necessárias para cada navio, foi utilizada a função logística Suprimento. A segunda função utilizada nessa circunstância foi a Transporte, uma vez que todos os recursos necessários para a manutenção dos navios nas buscas foram enviados em tempo hábil, atendendo às necessidades específicas de cada meio naval. Além disso, para abastecer os navios que enviariam os materiais aos demais em operação, eram necessárias viaturas para o transporte dos itens dos depósitos ao cais. Esta função também foi utilizada na desmobilização de todos os meios adquiridos de outros locais.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante de todas as informações apresentadas neste trabalho, pode-se observar que as funções logísticas são extremamente importantes para a execução das tarefas. Os esforços logísticos, que visam proporcionar os meios ou os recursos de toda a natureza, na quantidade necessária, com qualidade e no momento e lugar adequados, são utilizados para resolver os problemas logísticos, identificando, assim, uma solução e, em seguida, combatendo

o respectivo problema. Parte integrante desses esforços são as funções logísticas.

Para cada tipo de demanda das missões são empregadas funções específicas, prevendo e provendo os recursos necessários de forma planejada. Como pôde ser analisado neste estudo de caso, foram encontradas diversas dificuldades para a execução

da operação, sendo utilizadas diversas funções logísticas de forma integrada em situações específicas, tanto em terra quanto no mar. Se não houvesse esta preocupação, não seria possível sanar todos os problemas logísticos que se apresentaram nesse terrível acidente aéreo de grande repercussão nacional e internacional.

1 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<APOIO>; Logística; Acidente;

REFERÊNCIAS

- BRASIL. Estado-Maior da Armada. EMA 400: Manual de Logística da Marinha. Brasília/DF, 2003.
- _____. Ministério da Defesa. MD42-M-02: Doutrina de Logística Militar. Brasília/DF, 2002.
- SILVA, C. depoimento. [31 de julho, 2017]. Entrevista concedida a Daniel Scorzello Lopes.