

AERO ESPACÇO

NOTÍCIAS - Ano 3 - nº19



Réplica do VLS e Radar Star 2000 em São José dos Campos - SP

Nesta Edição



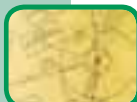
5 Ministro da Defesa elogia o trabalho da FAB em visita ao CINDACTA I

Embaixador do Brasil em Bogotá visita DTCEA-Tabatinga **5**



5 DECEA e ICA recebem visita do IBGE

Reportagem Especial: O Despertar do Prazer nos Esportes **8**



14 Eu Não Sabia! - Tema: A Cartografia Aeronáutica

Eternizando Rastros **18**



21 Concluído o processo de modernização do Sistema Radar do SISCEAB

Seção: Conhecendo o DTCEA - Confins - MG **22**



25 1º GCC realiza manobra simulada no ICEA

Curso de Radar de Aproximação de Precisão é ministrado no DTCEA-SC **27**



Nossa Capa



Réplica do VLS e Radar Star 2000 em São José dos Campos - SP

Esta imagem, colhida junto ao Memorial Brasileiro Aeroespacial (MAB) em São José dos Campos — SP, sugere uma interessante analogia futurística. Ao fundo, um radar de área terminal que foi instalado a pouco mais de um ano no DTCEA-SJ. A Estação Radar STAR 2000/RSM 970 faz o controle de aproximação para São Paulo e São José dos Campos (área do SRPV-SP). É também utilizado para dar apoio à cobertura radar dos vôos de treinamento da Embraer. À sua frente, uma réplica em escala natural (19,5m) do VLS (Veículo Lançador de Satélites) - um dos componentes do MAB, erigido em homenagem aos 21 técnicos e engenheiros mortos no fatídico acidente ocorrido em 21 de agosto de 2003 em Alcântara - MA. O MAB é uma realização do CTA (Comando-Técnico Aeroespacial), em parceria com a ABCAer (Associação Brasileira de Cultura Aeroespacial), e diversas empresas e entidades públicas e privadas de São José dos Campos, com o objetivo de preservar e resgatar a cultura aeroespacial brasileira (www.cta.br/mab).

Expediente

Informativo do Departamento de Controle do Espaço Aéreo - DECEA, produzido pela Assessoria de Comunicação Social - ASCOM/DECEA

Diretor-Geral:

Ten Brig Ar Paulo Roberto Cardoso Vilarinho

Assessor de Comunicação Social e Editor:

Paullo Esteves - Cel Av R1

Redação:

Daisy Meireles (RJ 21523-JP)

Telma Penteado (RJ 22794-JP)

Diagramação & Capa:

Filipe Bastos (MTB 26888-DRT/RJ)

Fotografia:

Luiz Eduardo Perez (RJ 201930-RF)

Contatos:

Home page: www.decea.gov.br

Intraer: www.decea.intraer

E-mail: esteves@ciscea.gov.br ou aeroespaco@decea.gov.br

Endereço: Av. General Justo, 160 - Centro - 20021-130

Rio de Janeiro/RJ

Telefone: (21) 2123-6585

Fax: (21) 2262-1691

Editado em setembro/2006

Fotolitos & Impressão: Ingrafoto

Mais uma vez estamos lhes apresentando uma nova edição da Revista Aeroespaço, nosso informativo oficial. Desta feita, gostaríamos que refletissem sobre a realização dos grandes projetos que agora estão sendo divulgados, como a conclusão do processo de modernização do Sistema Radar do SISCEAB, a instalação da última versão de cenário para simulador da aeronave A-29 pelo CCA-SJ, ou a aplicação de um novo método de priorização de metas na revisão do PTA da CISCEA.

Refletir para reconhecer que tudo o que fazemos é importante, tanto para a OM que executa quanto para a que está sendo beneficiada com os nossos produtos e serviços.

O que faz diferença nos nossos projetos e sonhos - em todos os casos - é a participação efetiva dos componentes do DECEA, seja um engenheiro, um técnico ou um comandante. Todos estão engajados profissionalmente e caminham para que o nosso Departamento alcance sucesso nas realizações.

Estamos inserindo mais uma Reportagem Especial - que retrata um pouco a vida pessoal dos profissionais do SISCEAB. Na primeira experiência (edição 17) foi abordado - com o título: "180° - meia volta, volver!" - o tema crescimento pessoal através de atividades alternativas. Nesta edição, vamos falar de esportes. Descobrimos, através de pesquisas e entrevistas, que a prática da educação física pelo efetivo do DECEA não tem sido uma obrigação, mas sim um prazer. E é o que estamos provando nas páginas 8 a 10 deste informativo.

Lembramos a todos, também, sobre a realização da Semana Interna de Prevenção de Acidentes do Trabalho (SIPAT) - que acontecerá nos dias 18 a 22 de setembro, no auditório do DECEA, com palestras sobre saúde e segurança, além de um evento cultural bem interessante.

Gostaríamos, ainda, de incentivar todo o efetivo a participar da preparação da nosso informativo, enviando sugestões. Afinal, todo o DECEA precisa saber do DECEA.

Ten Brig Ar Paulo Roberto Cardoso Vilarinho
Diretor-Geral do DECEA

Cartas dos Leitores

Primeiro, gostaria de agradecer a todos da Aeroespaço pelo Literalmente Falando e pela oportunidade que esta revista me confere, para que eu faça uma das coisas que mais gosto de fazer, que é escrever.

Também, gostaria de cumprimentar a jornalista Telma Penteado pela excelente reportagem: 180° - Meia volta, volver! - uma inovação fantástica! Isso porque a revista consegue cuidar de assuntos fundamentais, relacionados à parte técnica e, ao mesmo tempo, consegue valorizar o lado humano dos integrantes da Força Aérea Brasileira. Por último, ressalto a grande importância de certos assuntos abordados pela revista, como na seção Eu Não Sabia! - o tema O Serviço de Busca e Salvamento. A equipe está de parabéns.

Fabiana Borgia, Ten
Assessoria Jurídica do DECEA

Agradeço à equipe da revista Aeroespaço pela forma solícita e rápida com que fui atendido. O referido material será de grande valia para meu aprimoramento de conhecimentos afins. Tal gesto reflete a seriedade e magnitude da instituição. Exemplo que nos orgulha. Saudações. Avante!

Paulo Vaz de Lima e família
Piloto - Limeira - SP

Gostaria de deixar consignado meu reconhecimento ao trabalho primoroso que a equipe da Comunicação Social do DECEA vem realizando na edição da revista Aeroespaço. O dia-a-dia das instituições militares, de uma modo geral, nos impede de atentarmos para os nossos feitos e para as especificidades das atividades que desempenhamos, todas de igual valor.

O labor dos órgãos envolvidos no SISCEAB, os avanços tecnológicos, ou até mesmo um gesto com as mãos, necessitam de um obra como a Aeroespaço para receberem merecido destaque, pois mesmo dentro dos "muros do castelo" alguns segmentos militares desconhecem o nosso *modus operandi*.

Nossa maneira ímpar e pioneira de integrar defesa aérea e controle do espaço aéreo deve ser ovacionada e lembrada exaustivamente, pois é um trabalho diuturno e incansável, que conduz vidas humanas com segurança e, ao mesmo tempo, impulsiona o progresso do Brasil.

Bravo Zulu!

Wagner Silva do Aragão - Capitão-de-Corveta
Encarregado da Divisão de Meteorologia
Base Aérea Naval de São Pedro da Aldeia (BAeNSPA)

CISCEA implanta Sistema de Gerência de Projetos em Rede

A Comissão de Implantação do Sistema de Controle do Espaço Aéreo (CISCEA) colocou em funcionamento pleno, no dia 1º de junho, um aplicativo computacional de baixo custo, desenvolvido internamente, para permitir o acompanhamento e o controle de todos os projetos a cargo da organização.

Denominado Sistema Integrado de Gerência de Projetos (SIGCEA), a nova ferramenta permite que as seguintes funções sejam cumpridas através da rede local:

- **acompanhamento de projetos** - através da visualização das listas de tarefas (“redes”) de todos os projetos em curso ou planejados, apresentando, para cada tarefa, um indicador iconográfico de *status*, descrição sumária, datas de início e de término programadas, responsável pela execução (“recurso” alocado), setor encarregado, gerente da meta, avanço previsto e avanço realizado;

- **registro e atualização de informações gerenciais** - compreendendo a alocação de recursos, a atualização do *status* de execução (em intervalos de 5%) e a anotação de informações de interesse gerencial e histórico; e

- **expedição automática de alertas** - para as tarefas que se encontram defasadas em relação à programação vigente, na forma de mensagens eletrônicas enviadas pela rede local aos encarregados, chefes, diretores e gerentes.

Implantado e mantido pela Seção Operacional de Informática (SOInf), o SIGCEA é operado pela Seção de Planejamento e Controle (SPCO) da Gerência de Programas de Implantação da CISCEA (GCEA) e utilizado por todo o efetivo, enquadrando os seguintes aplicativos: *Microsoft Project 2003* (planejamento, controle, atualização e demais funções gerenciais conduzidas com emprego do programa); *MS Internet Explorer* (acesso às redes via intranet); um aplicativo escrito em PHP (publicação das redes de projetos na intranet e aplicação dos indicadores iconográficos de *status*); e um aplicativo em *MS Visual FoxPro* (expedição de alertas).

Os benefícios esperados com a implantação do SIGCEA incluem: uma substancial redução do ciclo de atualização das informações de projeto, a fim de viabilizar o planejamento e o assessoramento amparados em dados represen-

tativos; o incremento da dinâmica, dos processos e das comunicações gerenciais em toda a organização; o aumento da capacidade de antecipação para a detecção, a correção e a mitigação de desvios, a fim de prevenir ou minimizar atrasos e acréscimos de custos dos projetos, otimizando sua coordenação; o desenvolvimento da cultura organizacional, galgando um degrau seguro e de baixo risco e custo, em preparação para uma futura adoção de um sistema de gerenciamento corporativo (*Enterprise Project Management – EPM*); e a identificação de necessidades e a especificação de requisitos a serem satisfeitos por tal sistema.

Por todos estes atributos, e não obstante suas restrições reconhecidas ou ainda por identificar, o SIGCEA preencherá uma importante lacuna há muito presente na organização, servindo de ponte entre o modelo de planejamento e controle até então adotado e um sistema corporativo no estado da arte, seguindo uma tendência observada no mercado, concorrendo, assim, de forma marcante para o aprimoramento do desempenho institucional da CISCEA.

ID	Projeto	Setor	Localidade	Problema	Controlador	Gerente	Out.
01	Implantação do SIGCEA	SOInf	Brasília	1	PLAUS ROBERTO F. ASSUNÇÃO	GERENCIAMENTO	2003
02	Implantação do SIGCEA	SOInf	Brasília	1	PLAUS ROBERTO F. ASSUNÇÃO	GERENCIAMENTO	2003
03	Implantação do SIGCEA	SOInf	Brasília	1	PLAUS ROBERTO F. ASSUNÇÃO	GERENCIAMENTO	2003
04	Implantação do SIGCEA	SOInf	Brasília	1	PLAUS ROBERTO F. ASSUNÇÃO	GERENCIAMENTO	2003
05	Implantação do SIGCEA	SOInf	Brasília	1	PLAUS ROBERTO F. ASSUNÇÃO	GERENCIAMENTO	2003
06	Implantação do SIGCEA	SOInf	Brasília	1	PLAUS ROBERTO F. ASSUNÇÃO	GERENCIAMENTO	2003
07	Implantação do SIGCEA	SOInf	Brasília	1	PLAUS ROBERTO F. ASSUNÇÃO	GERENCIAMENTO	2003
08	Implantação do SIGCEA	SOInf	Brasília	1	PLAUS ROBERTO F. ASSUNÇÃO	GERENCIAMENTO	2003
09	Implantação do SIGCEA	SOInf	Brasília	1	PLAUS ROBERTO F. ASSUNÇÃO	GERENCIAMENTO	2003
10	Implantação do SIGCEA	SOInf	Brasília	1	PLAUS ROBERTO F. ASSUNÇÃO	GERENCIAMENTO	2003
11	Implantação do SIGCEA	SOInf	Brasília	1	PLAUS ROBERTO F. ASSUNÇÃO	GERENCIAMENTO	2003
12	Implantação do SIGCEA	SOInf	Brasília	1	PLAUS ROBERTO F. ASSUNÇÃO	GERENCIAMENTO	2003
13	Implantação do SIGCEA	SOInf	Brasília	1	PLAUS ROBERTO F. ASSUNÇÃO	GERENCIAMENTO	2003
14	Implantação do SIGCEA	SOInf	Brasília	1	PLAUS ROBERTO F. ASSUNÇÃO	GERENCIAMENTO	2003
15	Implantação do SIGCEA	SOInf	Brasília	1	PLAUS ROBERTO F. ASSUNÇÃO	GERENCIAMENTO	2003

- A SE INICIAR EM DATA FUTURA
- INICIADA ANTECIPADAMENTE
- ADIANTADA
- NORMAL A 5% DE ATRAZO
- CONCLUÍDA
- ENTRE 1% E 10% DE ATRAZO
- ENTRE 11% E 50% DE ATRAZO
- MAIS DE 50% DE ATRAZO
- NÃO CONCLUÍDA NO PRAZO

Listagem de Metas

Ministro da Defesa elogia o trabalho da FAB em visita ao CINDACTA I

O Primeiro Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo (CINDACTA I) recebeu, no dia 06 de julho, a visita do Ministro da Defesa, Waldir Pires, que esteve acompanhado pelo Comandante da Aeronáutica, Ten Brig Ar Luiz Carlos da Silva Bueno.

Após ser recepcionado pelo Comandante do CINDACTA I, Cel Av Lúcio Nei Rivera da Silva, o Ministro visitou o Centro de Controle de Área e o Centro de Operações Militares (COPM1).

Durante a visita, o Ministro se mostrou

impressionado e elogiou o trabalho dos profissionais do CINDACTA I: “tenho grande alegria e orgulho em dizer que temos uma Força Aérea que responde integralmente às necessidades da soberania brasileira. Devo parabenizar os militares de todas as patentes pelo excelente trabalho realizado”, declarou.

O Comandante da Aeronáutica agradeceu ao Ministro a oportunidade da visita e ressaltou a dedicação com que os militares da FAB cumprem sua missão.



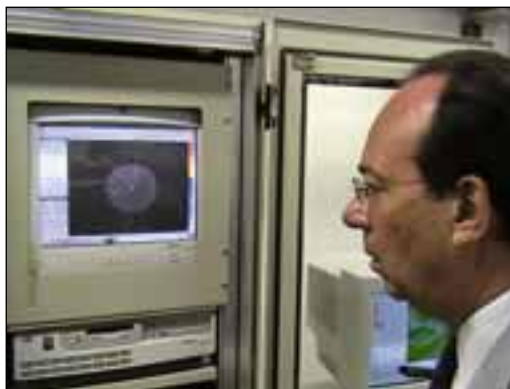
O Ministro Waldir Pires, ladeado pelo Cel Av Rivera (à esquerda) e pelo Ten Brig Ar Bueno

Embaixador do Brasil em Bogotá visita DTCEA-Tabatinga

O Destacamento de Controle do Espaço Aéreo de Tabatinga - AM (DTCEA-TT) recebeu, no dia 07 de julho, em caráter oficial, o Embaixador do Brasil em Bogotá, Júlio César Farias dos Santos.

O Embaixador visitou, também, as organizações militares da Marinha e do Exército Brasileiro, a Prefeitura Municipal, a Polícia Federal e a Receita Federal de Tabatinga.

Durante a visita ao Destacamento, Júlio César recebeu um *briefing* sobre os radares meteorológico e de tráfego aéreo, as estações meteorológicas de superfície e de altitude, os sistemas de segurança e NDB, conhecendo, assim, os trabalhos realizados no DTCEA-TT.



O Embaixador Júlio César observa na tela o movimento do radar

O Embaixador estava acompanhado pelo Cônsul brasileiro em Tabatinga, Theotônio Santa Cruz Oliveira, e tam-

bém por militares do Exército Brasileiro: Capitão Ricardo Luiz da Cunha Ribeiro e Subtenente José Geraldo Pacífico.

Em conversa com o Comandante do DTCEA-TT, 1º Ten QOE MET Gilber Martins Valadares, o Embaixador discorreu sobre questões cotidianas da Força Aérea na localidade, considerando as características próprias da tríplice fronteira.

Vale muito ressaltar que a visita ocorrida no DTCEA-TT foi especial não só para o citado Destacamento, mas também para o embaixador Júlio César, que é filho do ex-Ministro da Aeronáutica Epaminondas Gomes dos Santos.

DECEA e ICA recebem visita do IBGE

O Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) recebeu no dia 27 de julho a visita da Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), órgão subordinado ao Ministério do Planejamento da Presidência da República.

A comitiva do IBGE - composta do seu Presidente, Dr. Eduardo Pereira Nunes; do Diretor de Geociências, Dr. Guido Gelli, e do Assessor do Diretor de Geociências, Dr. Luís Paulo Fortes - foi recepcionada pelo Vice-Diretor do DECEA, Maj Brig Ar Pohlmann, acompanhado do

Diretor do Instituto de Cartografia Aeronáutica (ICA), Cel Eng Rodrigues e seus assessores, Cel Eng R1 Martins Gomes e Genovese.

Na ocasião, as autoridades percorreram as instalações do Instituto e visitaram os setores técnicos de produção de Cartas Aeronáuticas por Instrumentos e de Vãos Visuais, bem como a Seção Zona de Aeródromos e de Operações de Campo, onde tiveram a oportunidade de conhecer com afinco as atividades específicas de produção do ICA.



O Diretor do ICA (à esquerda) conversa com o Presidente (ao centro) e o Diretor de Geociências do IBGE durante a visita ao Instituto

Visitas de Insp

PAME-RJ



O Brig Ar Pinheiro (à direita) ao lado do Chefe da Divisão Técnica e do Diretor do PAME-RJ, durante a inspeção

Dando continuidade ao cronograma das visitas de inspeção do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) 2006, o Parque de Material de Eletrônica da Aeronáutica do Rio de Janeiro (PAME-RJ) recebeu, no dia 14 de junho, a comitiva, presidida pelo Brig Ar Álvaro Luiz Pinheiro da Costa, Chefe do Subdepartamento Técnico (SDTE), que esteve acompanhado do Brig Ar Ricardo da Silva Servan, Chefe do Subdepartamento de Operações (SDOP) e de oficiais das Divisões do DECEA.

Após o café da manhã oferecido pela Unidade, foi realizada uma formatura, seguida do desfile de viaturas do PAME-RJ. Em seguida, a comitiva assistiu à apresentação do Diretor do PAME-RJ, Cel Av Mauro Henrique Ramos Conti, sobre a Unidade e visitou as instalações do Parque.

Foram realizadas reuniões setoriais e, durante a crítica da inspeção, foram ressaltados pela equipe do DECEA os excelentes índices de desempenho em todas as áreas de atuação, tanto administrativas quanto técnicas, e a necessidade de manter a excelência no cumprimento da missão da Unidade.

ICEA



Um briefing à comitiva pelo Cel Av Pacheco, Diretor do ICEA

Realizada no dia 20 de junho, a visita de inspeção ao Instituto de Controle do Espaço Aéreo (ICEA), dirigido pelo Cel Av Marcos Tadeu da Costa Pacheco, foi presidida pelo Brig Eng Roberto Souza de Oliveira, Chefe do Subdepartamento de Tecnologia da Informação do DECEA (SDTI).

A comitiva, composta por Oficiais do DECEA, foi dividida de acordo com as áreas e Divisões do Instituto: Administrativa, Ensino, Técnica e Pesquisa e Desenvolvimento.

Como parte das atividades da visita foi realizada uma solenidade militar para a apresentação do efetivo do ICEA ao Brig Eng Roberto.

CCA-SJ



O Chefe do CCA-SJ, Cel Ferreira Gomes (ao centro), recebe os Chefes do SDTI e do SDAD do DECEA para a visita

No dia seguinte, 21 de junho, foi realizada a visita ao Centro de Computação da Aeronáutica de São José dos Campos (CCA-SJ).

Também presidida pelo Chefe do SDTI, representando o Diretor-Geral do DECEA, Ten Brig Ar Paulo Roberto Cardoso Vilarinho, a visita contou, ainda, com a presença do Brig Ar Antonio Carlos de Barros, Chefe do Subdepartamento de Administração (SDAD).

Com o objetivo de apresentar o desempenho da Unidade em relação ao seu Plano de Trabalho Anual (PTA), o Chefe do CCA-SJ, Cel Ferreira Gomes, em seu *briefing*, falou da missão da Organização, da sua estrutura básica e complementar, do histórico, de sua estratégia, do custeio, da atual conjuntura, das sugestões para soluções e medidas tomadas e, ainda, da visão prospectiva.

ICA

No Instituto de Cartografia da Aeronáutica (ICA) a visita foi, de fato, atípica. Presidida pelo Maj Brig Ar Ailton dos Santos Pohlmann, Vice-Diretor do DECEA, que esteve acompanhado do Brig Eng Roberto; do Brig Ar Antonio Carlos de Barros e do Brig Ar Ricardo da Silva Servan (Chefe do Subdepartamento de Operações), a visita aconteceu no

ação do DECEA



O SDTI (sentado à esquerda) recebe informações técnicas sobre o ICA. Em pé, à direita, o Diretor do ICA acompanha a inspeção

dia 23 de junho, numa sexta-feira, quando o expediente foi encerrado mais cedo, por ordem do DGCEA, em razão de uma queda de energia que atingiu todo o Centro da Cidade do Rio de Janeiro.

Na parte da manhã, antes do “apagão”, o Diretor do ICA, Cel Eng José Carlos Rodrigues, apresentou um vídeo institucional da organização e fez um *briefing*, ressaltando os aspectos administrativos.

Somente na tarde da segunda-feira, dia 26 de junho, o Maj Brig Pohlmann fez o *debriefing*, dando por encerrada a visita. Em seu discurso, o Vice-Diretor discorreu sobre os aspectos técnicos e administrativos do ICA.

1º GCC



Oficiais-Generais do DECEA atentos ao *briefing* no 1º GCC

No dia 28 de junho, o Primeiro Grupo de Comunicações e Controle (1º GCC) recebeu a comitiva do DECEA, composta pelo Vice-Diretor, Maj Brig Ar Ailton dos Santos Pohlmann, e pelos Chefes dos Subdepartamentos do DECEA e demais oficiais inspetores.

Após as palavras de boas-vindas do Comandante do 1º GCC, Ten Cel Av João Batista Oliveira Xavier, foi

apresentado um *briefing* abrangendo todas as atividades exercidas pelo Grupo e seus Esquadrões, sendo a Organização do DECEA que participa de todas as Operações Militares, tanto no âmbito do Comando da Aeronáutica quanto do Ministério da Defesa, bem como das dificuldades encontradas para melhor atender a todo este envolvimento.

Ao final da reunião, o Maj Brig Ar Pohlmann enalteceu o trabalho realizado pela Unidade, destacando sua importância no apoio prestado às Operações Militares.

CCA-RJ

No dia 29 de junho, foi a vez do Centro de Computação da Aeronáutica do Rio de Janeiro (CCA-RJ) receber a visita de inspeção do DECEA.

O Vice-Diretor do DECEA presidiu a comitiva, e foi acompanhado pelos Chefes do SDTI, do SDTE e outros oficiais do Departamento.

No início da visita, o Chefe do CCA-RJ, Cel Inf Jurandir Nogueira da Silva, apresentou seu efetivo ao Vice-Diretor, em formatura realizada no Pátio da Bandeira. Em seguida, já no auditório principal daquele Centro, a equipe de inspeção e todo o efetivo participaram do *briefing* do Chefe do CCA-RJ, seguido de considerações expostas pelo Maj Brig Ar Pohlmann.

Após o café da manhã oferecido à comitiva, foram realizadas reuniões setoriais nas diversas divisões e subdivisões do CCA-RJ e visita às instalações da Organização.

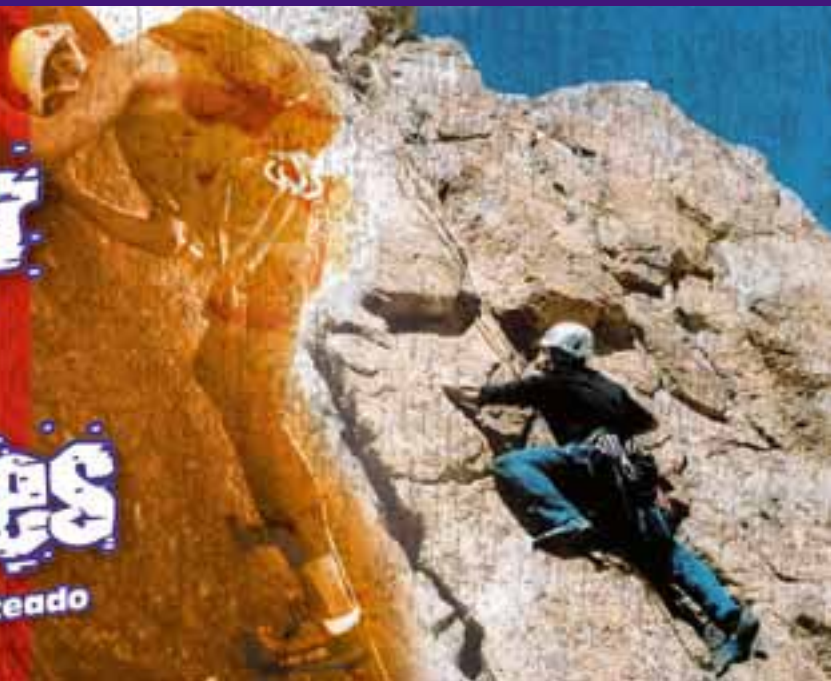
Ao término da inspeção, foi apresentado um *debriefing* pelo DECEA, com a participação de todos os integrantes da comitiva, do Chefe do CCA-RJ e dos oficiais da OM.



Cel Jurandir, Cel Silvestre, Brig Ar Pinheiro, Brig Eng Roberto e Maj Brig Ar Pohlmann em inspeção às dependências do CCA-RJ

O despertar do prazer nos esportes

Telma Penteadó



Mente sã, corpo são. Este ditado tão difundido nos faz pensar o quanto somatizamos nossos tormentos psíquicos e mentais, prejudicando nossa saúde física e, com a mesma intensidade, o quanto resguardamos e beneficiamos nosso organismo quando conseguimos manter nossas emoções e nossos pensamentos estáveis, positivos e livres, dentro do possível, de pressões negativas e desgastantes.

E se invertêssemos a ordem: Corpo são, mente sã? Haveria uma reciprocidade entre mente e corpo no que diz respeito ao tratamento que a eles dispensamos? Ter uma vida ativa difere significativamente de uma vida sedentária?

De pronto, muitos podem afirmar que sim. Apesar de muita gente considerar que as rotinas da casa e do trabalho, no contexto sociocultural em que nos encontramos, sejam extenuantes, não devemos classificá-las exatamente como sendo atividades físicas da mesma qualidade dos exercícios realizados na Educação Física.

Fazer uma distinção entre atividades dinâmicas e, por vezes, fisicamente estressantes, e atividades físicas regulares, com acompanhamento e controle de tempo e rendimento, é primordial para que se possa adotar uma postura saudável para nossas vidas.

Platão (427-347 a.C.), um dos mais importantes e famosos filósofos gregos, já explicitava em suas obras a importância de dar a devida ênfase na dedicação à mente e ao corpo. Para ele, através da educação que prioriza o desenvolvimento intelectual e físico dos alunos é que se desenvolve o homem moral. Dentre os métodos de ensino e as matérias por ele sugeridos estão as aulas de retórica, os debates, a educação musical, a geometria e a educação militar (visando o aprimoramento e o condicionamento físico).

Parece, então, que desenvolver estas duas instâncias com harmonia é a busca da perfeição.

Atendo-se ao corpo físico, Hipócrates (460-377 a.C.), o Pai da

Medicina, declarou que “toda parte do corpo se tornará sadia, bem desenvolvida e com envelhecimento lento se exercitadas; no entanto, se não forem exercitadas, tais partes se tornarão suscetíveis a doenças, deficientes no crescimento e envelhecerão precocemente”.

E acrescentando às atividades desportivas que exercitam os corpos tornando-o apto para as demandas do trabalho e da vida uma alimentação balanceada e de qualidade, temos em nossas mãos as armas para combater doenças de toda sorte e buscar longevidade com saúde.

De acordo com a Nutricionista Aline C. Sampaio, em entrevista ao site Camisa 12, em dezembro de 2002, “a alimentação equilibrada é um dos principais fatores que garantem ao máximo o rendimento de um atleta. O objetivo da nutrição é garantir que os atletas recebam na alimentação diária quantidade suficiente de calorias para suprir as necessidades energéticas; suficiente aporte de vitaminas e minerais; e adequada composição percentual de nutrientes”.

E não é só para a alimentação que o atleta deve atentar. A hidratação também é fundamental. Ainda, segundo Aline, “as pessoas fisicamente ativas devem estar alertas. A desidratação tem

efeitos negativos sobre o funcionamento do corpo. O recomendado é beber água e bebidas esportivas antes, durante e depois da atividade física. O ideal é repor o volume perdido pela transpiração, que varia conforme a modalidade do esporte, temperatura ambiente e outros”.

É público e notório o alto investimento que vem sendo feito neste sentido, estruturando e solidificando neste início de século o chamado “Mercado da Saúde”. Isso sem falar nos programas de Qualidade implantados por algumas empresas que, atentando à saúde de seus funcionários, motivam a prática de exercícios com acompanhamento fisioterápico, o que previne e cura doenças oriundas da



Ten Lislane: Disposição - “Quando não pratico atividades físicas me sinto mais pesada e indisposta. Praticando, tenho mais ânimo e meu dia rende muito mais”



2S Wilma: Divulgação - "Devemos divulgar e incentivar sempre as benesses da prática desportiva, mostrando e ratificando que a vida se torna melhor, mais fácil e mais saudável"

má postura corporal ou fadiga durante o serviço (como no caso da LER – Lesão por Esforço Repetitivo).

Tocar nos assuntos pertinentes ao universo de atividades do efetivo do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) é falar também das rotinas voltadas à saúde de cada funcionário.

Vamos, nesta edição, trazer depoimentos do efetivo do DECEA, objetivando realçar a importância do esporte para manter uma vida saudável e produtiva. Enfatizamos, porém, que não se trata da prática unicamente profissional, voltada para as competições. Desejamos mostrar que o esporte pode – e deve – primeiramente ser encarado como a preservação da nossa vida.

A prática esportiva é intrínseca às atividades militares e às raízes de sua filosofia. Aliás, como todos já sabem, lutar pela sobrevivência e pela preservação dos próprios bens é a força motriz que nos mantém vivos desde que os seres humanos surgiram na Terra. Em outras palavras, dentre outros atributos, saúde, força física e destreza mental são requisitos que sempre se fizeram necessários e que, ainda que sejam metas a serem atingidas, estão incutidos em nosso inconsciente, como instintos.

O Comando da Aeronáutica, através da Comissão de Desportos da Aeronáutica (CDA), publicou, em 18 de março de 2004, a Norma Sistêmica do Comando da Aeronáutica (NSCA) 54-1, que trata do Teste de Avaliação do Condicionamento Físico.

Em seu prefácio, lê-se que o Departamento de Ensino da Aeronáutica (DEPENSA), responsável pela formação e aperfeiçoamento do seu efetivo, através da CDA, elaborou os critérios de avaliação de condicionamento físico e os métodos de treinamento, objetivando o melhor preparo dos militares para o exercício das atividades laborativas. Ainda segundo o documento, a preparação "encerra um conceito mais amplo: o da responsabilidade compartilhada; ou seja, a Instituição viabiliza as condições para a sua execução e o militar se conscientiza da importância da sua prática, de uma maneira continuada". Esta é a razão maior desta NSCA.

Constatamos, então, que a prática de esportes, para muitos, é cativante e, quando torna-se uma rotina, incorpora-se como uma necessidade básica. Por esta razão, muitos militares atendem à NSCA 54-1 não como o cumprimento de um dever, mas como uma consequência da prática desportiva que já é, para eles, um prazer e um estilo de vida.

A prática desportiva, para estas pessoas, ultrapassa o plano do profissional militar, para alcançar e abarcar o ser humano em sua totalidade.

Tricampeã no 28º Campeonato Brasileiro de Orientação das Forças Armadas (CAMORFA), realizado no período de 19 a 26 de junho deste ano, na cidade de Curitiba (PR), a equipe feminina da Força Aérea Brasileira (FAB) trouxe a taça definitivamente para suas mãos.

A primeira colocada foi a 1º Ten Int Lislaine Link, Chefe da Seção de Material de Intendência do DECEA, seguida pela 1º Ten Ana Paula Littig Gomes de Oliveira, do Terceiro Comando Aéreo Regional (COMAR III). Na terceira posição ficou a 2S Wilma Barbosa de Souza, do Terceiro Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle do Tráfego Aéreo (CINDACTA III).

Ao falar desta conquista especial, a 2º Sargento BET Wilma, de 26 anos, não esconde sua felicidade: "confirmar a hegemonia da FAB na Orientação por três anos consecutivos é algo muito especial. Existem situações na vida em que as palavras não conseguem traduzir, ou mesmo dimensionar, a amplitude do que sentimos".

Praticando Corrida de Orientação desde 2004, Wilma recebeu, no âmbito militar, oito medalhas referentes às três últimas edições do CAMORFA. Nas competições civis, recebeu algumas dezenas, sendo as mais importantes a dos Campeonatos Brasileiros de Orientação.

Wilma faz um alerta no que diz respeito à prática de esportes no contexto dos desenvolvimentos psicossocial e da psicomotricidade dos indivíduos. "Devemos divulgar e incentivar sempre as benesses da prática desportiva, mostrando e ratificando que a vida se torna melhor, mais fácil e mais saudável. Um dado que vem crescendo e se tornando uma preocupação mundial é o aumento das doenças como por exemplo, a hipertensão, a diabetes, a obesidade adulta e infantil, que podem ser evitadas e controladas pela prática de esportes, no mínimo três vezes na semana", conclui.

Competindo pela FAB desde 2001, a Ten Int Lislaine mantém disciplina em sua rotina de treinamento. Ela corre cinco dias na semana: no Aterro do Flamengo (orla da cidade do Rio de Janeiro), antes do expediente e nos fins de semana, pela Barra da Tijuca e na Lagoa.

Tudo indica que o esporte, quando praticado com regularidade, é incorporado de tal forma, que pode trazer grande desconforto ao ser suspenso, ainda que por pouco tempo. "Quando não faço atividades físicas me sinto mais pesada, indisposta. Praticando, tenho mais ânimo e meu dia rende muito mais", declara a Tenente.

Para a 1º Ten QCOACCO Rosana do Patrocínio, Adjunta ao Agente de Controle Interno do DECEA, praticar esportes, sendo militar, "não é só um cumprimento do dever".

Rosana passou no concurso para a FAB em 1999, iniciando suas



Ten Rosana: Uma via de mão dupla - "A FAB me propicia fortalecer minha disciplina, minha dedicação e meu afimco. O esporte devolve para a minha vida profissional mais ânimo, disposição e motivação"



Ten Pujol: Aliado - "A prática desportiva é um grande aliado para combater os maus hábitos e vícios"

atividades no setor de Controle Interno do DECEA (então Diretoria de Eletrônica e Proteção ao Voo – DEPV) em agosto 2000, e foi justamente na preparação física para o concurso que surgiu seu interesse pela corrida. Sua especialidade é correr um percurso de 10km no menor tempo possível.

Conversando com pessoas que perceberam seu talento para esta prática desportiva, a Ten Rosana começou a competir. E qual não foi a sua alegria ao subir ao pódio, no segundo lugar da categoria (faixa etária de 30 a 34 anos), logo na primeira vez em que competiu! O evento, que foi uma corrida do Exército, ocorreu na cidade de Jundiá (SP), em 2004.

Desde então, ela participou de cerca de 15 competições, subindo ao pódio cinco vezes, sendo uma delas como vice-campeã geral da categoria feminina, num evento em Campo Grande.

"O DECEA tem disponibilizado o horário para a prática da Educação Física, o que é excelente e necessário. Eu tenho que sempre estar preparada não só como profissional, mas também como militar. O condicionamento físico é fundamental", diz Rosana.

Rosana vê a prática desportiva como uma via de mão dupla. "Acho que existe uma troca. A FAB me propicia fortalecer minha disciplina, minha dedicação e meu afincio e o esporte devolve para a minha vida profissional mais ânimo, disposição e motivação", conclui.

Chefe da Divisão de Apoio ao Homem do DECEA (DAPH), o Cel Av R1 Reginaldo dos Santos Guimarães, pratica esporte desde a Escola Preparatória de Cadetes do Ar (EPCAR). Natação, vôlei e pólo aquático foram as suas modalidades mais praticadas. A corrida também teve seu lugar de destaque. Reginaldo participou, em 1994, da Maratona de São Silvestre, realizada anualmente na cidade de São Paulo.

Hoje, ele joga vôlei nos fins de semana e corre 8km todos os dias. "O esporte aumenta a disposição para o trabalho e para a vida. A pessoa que não pratica esportes pode estar relegando para o segundo plano cuidar de uma das coisas mais importantes da vida, que é o corpo. Levar uma vida sedentária traz grandes prejuízos a este bem tão precioso. Cuidando do corpo, estaremos cuidando de todo o resto", declara.

Não há como contestar que o corpo é a morada da alma. E, por esta razão, faz-se mais que necessário cuidar bem desta moradia. É justamente buscando este tratamento integrado e holístico que há dez anos o Ten Cel Int Luiz Carlos Calheiros, Chefe da Divisão de Pesquisa e Desenvolvimento (DP) do Instituto de Controle do Espaço Aéreo (ICEA) se dedica ao Wado Ryu, que é

uma modalidade de Karatê, que não estimula a competição.

"Atualmente, acredito que as atividades focadas na competição têm mais desvantagens do que benefícios. Assim, preconizo cautela para que não caiamos no culto que supervaloriza o campeão e despreza os demais", alerta Calheiros. Outras atividades análogas ao Wado Ryu são o Ioga, o Tai Chi Chuan e o Aikido. "Em comum, pude ver a importância dada ao controle da respiração, a ênfase na busca pela elasticidade e o desestímulo à violência", declara.

O enfoque da Escola Dojinmon, na qual ele praticou o Wado Ryu, o esporte estimula, entre outras coisas, o autocontrole através do domínio do ego. Para atingir este objetivo, o Cel Calheiros foi estimulado a praticar três princípios: não comparar, não apressar e não desistir. São princípios que devem ser aplicados não só na prática desportiva, mas, principalmente, na vida.

Calheiros alerta aos interessados que tenham cuidado com a escolha do local para a prática do esporte: "cabe ter o bom senso de separar o joio do trigo. Um bom sinalizador é fato do professor exercer uma profissão que lhe garanta o sustento diferente daquela ligada à atividade física ou terapêutica. Isso lhe confere independência e firmeza para não se deixar seduzir pelos modismos".

O Ten Cel Int Luiz Henrique Carrilho Chaves, Chefe da Divisão Administrativa (DADM) do DECEA, que fez parte dos times de vôlei do Colégio Militar, da Academia da Força Aérea e de um Esquadrão da Força Aérea, passou a se dedicar à corrida e à musculação após sua formação.

De 1988 para cá, já participou de 15 maratonas e dezenas de corridas. Sua rotina de exercícios toma cerca de duas horas e meia de atividades por dia, entre corrida e academia de ginástica.

Além das vantagens já conhecidas que o esporte propicia, o Maj Carrilho destaca duas muito importantes. A primeira, é poder permitir-se momentos de descontração e bem-estar. "Com o *walkman* ligado, corro tranquilo e esqueço, naqueles instantes, dos problemas". A segunda, é a parte estética. A boa apresentação é fundamental para todas as pessoas e para o militar, é praticamente mandatório. "A estética vem a reboque da saúde. Na busca do bem-estar físico, deixamos nosso corpo em forma e ficamos bem-apegoados. Nossa aparência fala muito de nossa personalidade", declara.

De fato, momentos de tranquilidade e prazer são importantíssimos para o nosso equilíbrio físico, mental e espiritual.

Segundo o consultor empresarial americano Steven Jeffes, em seu livro "*Appearance is Everything*" (Aparência é Tudo), "pessoas com boa aparência têm entre duas e cinco vezes mais chances de serem contratadas". Em contrapartida, Jeffes aponta que pessoas sem jovialidade e pouco atraentes "têm entre duas e quatro vezes mais chances de serem deixadas para trás na hora de uma promoção". Num mundo onde a aparência física abre portas, o bom con-



3S Karla:
Exigência - "Os radares em que eu trabalhava requeriam de mim um bom condicionamento físico, pois ficavam em torres de, aproximadamente, 25m de altura"

dicionamento também deve ser uma rotina para a qual devemos nos motivar a cumprir.

E quando falamos de motivação como um dos pontos fundamentais para se praticar esportes (motivação para a prática desportiva em si e para atingir as metas desejadas), lembramos do prazer que eles nos proporcionam. Uma das fontes de prazer é a adrenalina, que é um hormônio secretado pelas glândulas supra-renais em resposta aos sinais emitidos pelo sistema nervoso autônomo, que é liberada pelo organismo em situações de estresse, durante a realização de exercícios físicos e situações que envolvam emoções fortes, como o medo.

A adrenalina aumenta os batimentos cardíacos, eleva a tensão arterial e contrai certos grupos musculares e relaxa outros, queima gordura das células adiposas, provocando uma sensação atávica de luta pela sobrevivência, de poder e euforia.

O 1º Ten QCOA ELN Fernando Pujol, Chefe da Seção de Meteorologia, subordinado à Subdivisão de Manutenção da Divisão Técnica do Parque de Material de Eletrônica da Aeronáutica do Rio de Janeiro (PAME-RJ), sabe muito bem como é a sensação da adrenalina.

Desde 2001 o Ten Pujol pratica escalada em rocha. O interesse surgiu a partir de uma reunião num clube excursionista na qual teve contato com instrutores e guias de escalada, filiados à Federação dos Esportes de Montanha do Estado do Rio de Janeiro (FEMERJ). A partir deste encontro, Pujol fez curso Básico de Escalada em Rocha e, posteriormente, de Guia de Cordada.

A prática de uma modalidade como a escalada, tida como radical, atrai muitos aventureiros, mas exige cuidados especiais. “Hoje em dia existe um grande número de praticantes que não possuem os conhecimentos e as técnicas necessárias para a prática deste esporte com segurança, colocando em risco não só as suas próprias vidas, como as dos outros que se encontram nas vias de escalada”, comenta Pujol.

A cidade do Rio de Janeiro, para ele é um prato cheio: “o bairro carioca Urca é conhecido como o mais tradicional centro de escalada do Brasil: são mais de 270 vias, que são trechos de ascensão nas rochas que previamente já foram explorados por profissionais e devidamente grampeados para a colocação dos equipamentos de segurança”.

Um dos lugares mais exóticos que o Ten Pujol já escalou em rocha com proteção móvel foi o Refúgio E. Frey, em San Carlos de Bariloche (Argentina), localizado no Parque Nacional Nahuel Huapi, onde ficou acampado por 12 dias, num “verdadeiro intercâmbio sociocultural”, como ele mesmo definiu.

Sem dúvida a socialização é um grande benefício propiciado pelo esporte, principalmente nas modalidades de prática em grupo. Pujol destaca outras benesses: “a prática de esportes é uma forte aliada para combater os maus hábitos e vícios (como álcool e fumo), afastando, também, o sedentarismo”.

Falando especificamente da escalada, Pujol declara que este esporte “proporciona a autoconfiança e segurança dos praticantes em tomadas de decisões que são cruciais para o sucesso da conquista até o cume. A descoberta de nossos limites e a superação de desafios nos auxilia enormemente na busca do autoconhecimento”.

Afastar o sedentarismo, como citou Pujol, é algo que a 3S BET Karla Renata Santana fez faz tempo. Recém-transferida para o CINDACTA III, Karla prestou serviços por seis anos no CINDACTA IV (em Manaus) na seção de radar, como técnica mantenedora.

Na época as missões exigiam não só conhecimento técnico, mas também muita força física: “os radares em que eu trabalhava requeriam de mim um bom condicionamento, pois ficavam em torres de aproximadamente 25m de altura. Me lembro que em uma certa missão que realizei em São Félix do Araguaia (MT), tive que subir e descer da torre umas 12 vezes por dia”, recorda-se.

Para manter a boa forma, o esporte é fundamental. E o bacadão é que Karla pratica uma modalidade desportiva que só de uns tempos pra cá vem sendo mais procurada pelo público feminino, apesar de ser uma paixão nacional. Ela é jogadora de futebol de salão há onze anos.

Começou a jogar aos 15 anos e logo entrou para a Escola Técnica Federal de Pernambuco (ETFPE), fazendo parte da equipe esportiva. Durante os jogos olímpicos da instituição recebeu um convite para jogar na Seleção Pernambucana Universitária.

Das competições que participou, recebeu cerca de 20 medalhas, dentre as quais as mais importantes são as do Campeonato Norte-Nordeste Juvenil (campeã) e Adulto (campeã); Jogos Universitários Pernambucano (bicampeã e vice) e Copa SESC (campeã).

A prática do FUTSAL, como ela mesma diz, “contribui para o trabalho em equipe, cooperação, desenvolvimento do raciocínio lógico e rápido, além de desenvolver outras habilidades físicas e motores”.

A respeito de toda e qualquer prática desportiva, ela resume muito bem: “o maior beneficiado é quem realiza”.

Como vimos através dos depoimentos prestados, esporte é saúde, é vida. Disciplina, empenho, vontade e motivação são fundamentais para a prática desportiva.

E as considerações finais desta Reportagem Especial são repletas de motivação. Com a palavra, o Diretor-Geral do DECEA, Ten Brig Ar Paulo Roberto Cardoso Vilarinho, que há décadas pratica motociclismo: “o importante é que cada um, dentro da sua aptidão, escolha um esporte no qual tenha êxito, que goste de praticar. Lembrem-se de que a Educação Física não deve ser uma obrigação; deve ser um prazer. Praticar esportes é preservar a qualidade de vida”.



Ten Brig Ar Vilarinho: Prazer - “A educação física deve ser um prazer. Praticar esportes é preservar a qualidade de vida”



DECEA aplica novo método de priorização de metas na revisão do PTA da CISCEA

No período de 02 a 05 de maio, representantes do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) e da Comissão de Implantação do Sistema de Controle do Espaço Aéreo (CISCEA) reuniram-se para reavaliar as prioridades para as metas atribuídas à CISCEA.

Para isto, foi empregado um novo Método de Priorização de Metas (MPM), concebido e desenvolvido pela Comissão.

Inicialmente, o grupo de trabalho usou MPM para atribuir um valor padronizado que expressa a importância de cada meta para o DECEA, para isto avaliando-a segundo três conjuntos de critérios:

- **ameaça enfrentada**, compreendendo o objeto sob ameaça e o *status* da ameaça;
- **função atendida pela meta**, onde são avaliadas a natureza da função, tendo em vista sua relação com a missão do DECEA, sua criticidade e seu *status*; e
- **aplicação da função atendida**, apreciando-se sua utilidade e importância para as expressões militar, econômica, política (dividida em interna e externa), psicossocial e científico-tecnológica do Poder Nacional.

Para cada critério, a meta recebeu uma nota entre 1 e 5, definida em ordem crescente de importância. A pontuação foi efetuada com auxílio de descritores, e as notas atribuídas para cada critério foram aplicadas numa equação matemática simples, produzindo-se, assim, o valor padronizado de cada meta.

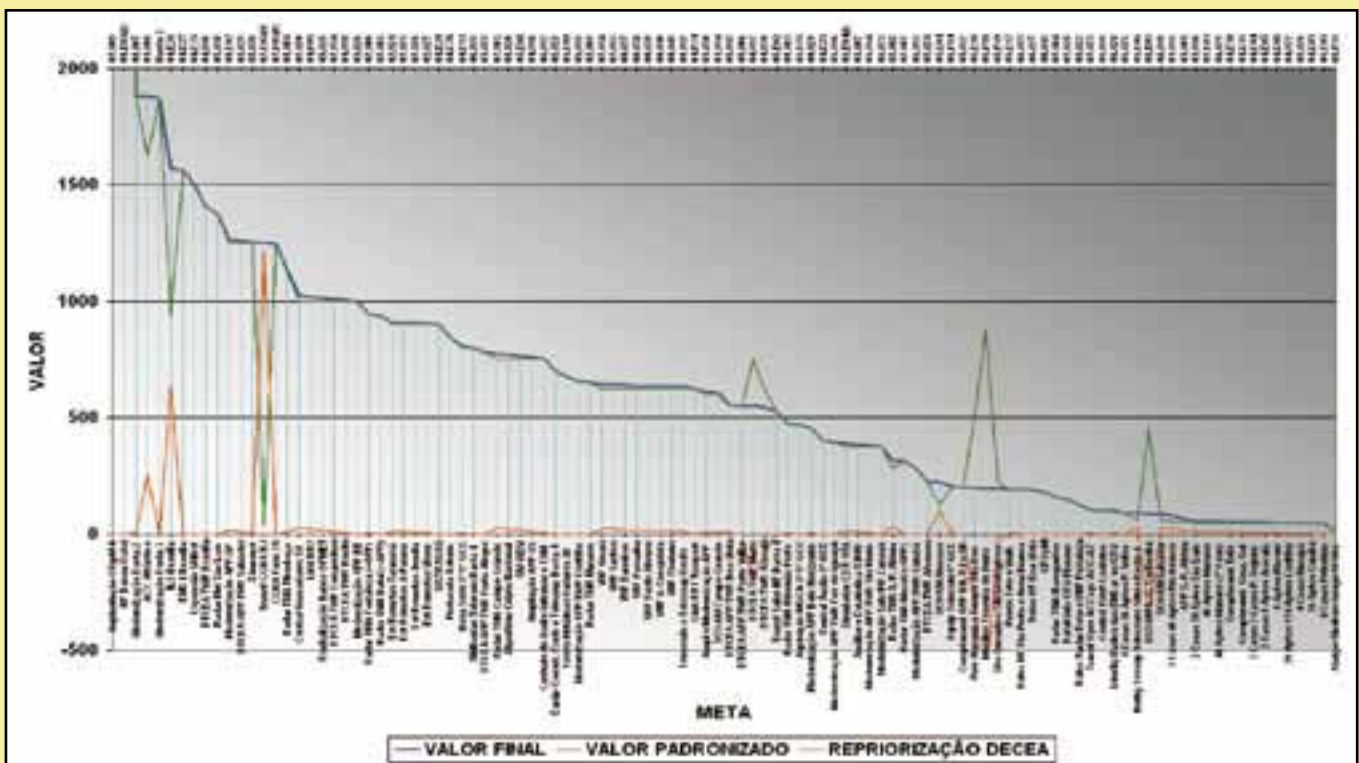
Comparando-se os resultados obtidos pelo grupo de trabalho, as metas foram subsequentemente organizadas em

ordem decrescente de prioridade. A lista, assim elaborada, foi submetida à apreciação do DECEA, que repriorizou um pequeno número de metas à luz de fatores de planejamento que, por sua natureza, não se sujeitam à padronização, chegando-se, deste modo, à priorização final das metas constantes do Programa de Trabalho Anual da CISCEA para 2006.

Os ganhos advindos para o DECEA com a adoção do MPM incluem a simplificação, o aumento da padronização e a minimização da subjetividade do processo de priorização e, conseqüentemente, melhor aceitação pelos interessados nas metas cujas prioridades relativas não se mostrarem tão elevadas. Ao traduzir em números a relevância das metas, o Método também poderá fundamentar análises de custo/benefício, objetivando a otimização da aplicação de recursos orçamentários.

Para a CISCEA, a atribuição de valores cardinais às metas, em oposição a valores ordinais apenas, propiciará ao seu efetivo uma apreciação imediata da relevância de uma determinada meta em comparação àquelas que lhe antecedem e sucedem em prioridade, deste modo, concorrendo para prevenir que o esforço da organização não seja dispersado na execução extemporânea de tarefas pertinentes às metas de menor prioridade.

Conquanto alguns aperfeiçoamentos possam ser aplicados, o sucesso obtido com a aplicação do Método de Priorização de Metas ao Programa de Trabalho Anual da CISCEA atesta a operacionalidade e o valor desta nova ferramenta de apoio à decisão.



Prioridade de Metas PTA 2006 0001

Um exemplo de sinergia na REMAN 2006

Aquisição de sobressalentes e capacitação técnica para ILS MARK 20, DVOR, DME 415; recolhimento de sondas meteorológicas defeituosas; implantação do SILOMS (Sistema Integrado de Logística de Materiais e Serviços) nos Sítios do SISCEAB (Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro); contabilidade patrimonial de material estocado nos sítios; delineamento de equipamentos para utilização dos recursos do SISCEAB; análise de vibrações no mecanismo de giro do radar; uso do SCI (Sistema de Controle de Inoperâncias); inoperâncias da INFRAERO (Empresa Brasileira de Infra-estrutura Aeroportuária) – cumprindo uma agenda extremamente extensa e variada, que abarcava assuntos referentes à navegação, auxílios meteorológicos, telecomunicações, suprimento e contabilidade patrimonial, radar, meteorologia, eletromecânica, planejamento logístico, dentre outros, realizou-se, no período de 19 a 23 de junho, nas dependências do Parque de Material de Eletrônica da Aeronáutica do Rio de Janeiro (PAME-RJ), a Reunião de Manutenção (REMAN 2006).

O evento contou com a presença do Brig Ar Alvaro Luiz Pinheiro da Costa, Chefe do Subdepartamento Técnico (SDTE) do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) e de representantes do Subdepartamento de Tecnologia da Informação (SDTI) do DECEA e das Divisões de Suprimento (DSUP), Navegação (DNAV), Radar (DRAD), Telecomunicações (DTEL) do DECEA, dos quatro Centros Integrados de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo (CINDACTAS I, II, III e IV), do Serviço Regional de Proteção ao Voo de São Paulo (SRPV-SP), do Primeiro Grupo de Comunicações e



A ação conjunta gerou melhores resultados na REMAN 2006

Controle (1º GCC), da INFRAERO, da Comissão de Implantação do Sistema de Controle do Espaço Aéreo (CISCEA) e da Divisão Técnica do PAME-RJ.

O objetivo foi identificar problemas logísticos do SISCEAB, visando a coordenação e a padronização de procedimentos entre os Subdepartamentos Técnico e de Tecnologia da Informação do DECEA, a CISCEA,

os órgãos Regionais, o Parque Central e a INFRAERO.

Retomada no ano de 2005 (a última edição ocorrera em 1998), a REMAN 2006 foi enriquecida com exposições de instrumentos (*Agilent Technology e Rohde & Schwarz*) e de equipamentos de telecomunicações (Digitel); e teve à sua frente (em suas fases de planejamento e preparação; coordenação junto ao DECEA, Regionais e INFRAERO) o Chefe da Divisão Técnica do PAME-RJ, Ten Cel Eng Fernando Cesar Pereira dos Santos.

Na oportunidade, o PAME-RJ demonstrou que, além de órgão central da logística de suprimento e manutenção do SISCEAB, é igualmente uma referência na arte de acolher eventos dessa monta (o qual contou com a participação de cerca de 70 pessoas), tendo em vista a excelência e primazia de todo o apoio prestado, sob o comando sempre seguro do Diretor do Parque, Cel Av Mauro Henrique Ramos Conti.

SINERGIA - ação conjunta de vários agentes visando a um resultado melhor que o das ações isoladas. Eis o resultado a que se chegou após os cinco dias da REMAN 2006, tendo por objetivo a meta maior da área técnica, a máxima disponibilização de equipamentos.

CCA-BR mantém a Certificação ISO 9001:2000

O Centro de Computação da Aeronáutica de Brasília (CCA-BR) foi auditado pela segunda vez, nos dias 19 e 20 de junho, pela equipe do Instituto de Fomento e Coordenação Industrial (IFI/CTA) para confirmar a manutenção da Certificação do seu Sistema de Gestão da Qualidade com base na Norma ISO 9001:2000.

A equipe de auditores encontrou o CCA-BR atuando em conformidade com os padrões exigidos, o que significa

que a organização mantém seus processos sob controle, melhorando-os continuamente, tendo como foco a satisfação dos usuários.

Desde o início de 2004, o CCA-BR tem identificado e modelado seus processos, visando a otimização do trabalho, com apoio do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), órgão Central do Sistema de Tecnologia da Informação.

A CARTOGRAFIA AERONÁUTICA

A Cartografia abrange o conjunto de estudos e operações científicas, artísticas e técnicas que intervêm, a partir dos resultados das observações diretas ou da exploração de uma documentação, com vistas à elaboração ou ao estabelecimento dos mapas, assim como à sua utilização. Reúne, portanto, as atividades que vão desde o levantamento do campo ou da pesquisa bibliográfica, até a impressão definitiva e a publicação do mapa (representação, sobre uma superfície plana, folha de papel ou monitor de vídeo, da superfície terrestre, que é uma superfície curva) elaborado.

Colaboração: José OTÁVIO Bisciaia – Engenheiro Cartógrafo

(Cálculo de Cartas da D-SIA/ICA - Divisão de Serviços de Informação Aeronáutica do Instituto de Cartografia Aeronáutica)

A origem

A passagem de uma superfície para outra suscita várias dificuldades. Uma delas é a definição exata da forma e das dimensões da Terra, que é o objeto da geodésia, que se encontra, portanto, na origem de toda cartografia. Uma outra dificuldade consiste em transferir para o plano a superfície assim mensurada, sendo esse o problema das projeções.

Para que cada ponto da superfície da Terra possa ser localizado no mapa, foi criado um sistema de linhas imaginárias chamado de Sistema de Coordenadas Geográficas. A coordenada geográfica de um determinado ponto da superfície da Terra é obtida pela interseção de um meridiano e um paralelo.

Longitude é a distância, em graus, de um meridiano qualquer ao meridiano de Greenwich (0°). Latitude é a distância em graus de um paralelo à linha do Equador (0°). Escala é a relação entre a medida de um objeto ou lugar representado no papel e sua medida real.

A confecção de uma carta exige, antes de tudo, o estabelecimento de um método, de maneira que, a cada ponto da superfície da Terra, corresponda um ponto da carta e vice-versa.

Diversos métodos podem ser empregados para se obter essa correspondência de pontos, que constitui os chamados "sistemas de projeções".

A teoria das projeções compreende o estudo dos diferentes sistemas em uso, incluindo a exposição das leis segundo as quais se obtém as interligações dos pontos de uma superfície (terra) com os da outra (carta).

São estudados também os processos de construção de cada tipo de projeção e sua seleção, de acordo com a finalidade em vista.

O problema básico das projeções cartográficas é a representação de uma superfície curva em um plano. Em termos práticos, o problema consiste em se representar a Terra em um plano.

A forma de nosso Planeta é representada, para fins de mapeamento, por um elipsóide (ou por uma esfera, conforme seja a aplicação desejada), que é considerada a superfície de referência à qual estão relacionados todos os elementos que desejamos representar.

A Cartografia tem sido, nos últimos anos, um dos campos de atividade mais influenciados pela tecnologia moderna, que tem tornado disponíveis técnicas e equipamentos cada vez mais avançados

para os processos de coleta, análise e apresentação de dados informativos.

A História

Gago Coutinho, após dedicar-se à resolução de problemas afetos à navegação aérea, sem pontos de referência na superfície, experimentou, na prática, seus estudos sobre esses processos. Para resolver o problema de medição de altura de um astro sem horizonte de mar disponível, ele concebeu o primeiro sextante com horizonte artificial que podia ser usado a bordo de aeronaves. Também concebeu, em colaboração com Sacadura Cabral, um instrumento denominado "corretor de rumos", que permitia calcular graficamente o ângulo entre o eixo longitudinal da aeronave e o rumo



a seguir, considerando a intensidade e a direção do vento.

A primeira aplicação da Cartografia Aeronáutica no Brasil remonta ao ano de 1922, quando Carlos Viegas Gago Coutinho e Sacadura Cabral realizaram a viagem aérea entre Lisboa e o Rio de Janeiro.

O Brasil tornou-se membro da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), desde a sua criação em 1944, passando a adotar as normas e padrões recomendados para a Cartografia Aeronáutica pelos estados signatários.

No Comando da Aeronáutica, subordinado ao Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), existe o Instituto de Cartografia Aeronáutica (ICA), criado em 10 de maio de 1983, com a tarefa específica de desenvolver as atividades cartográficas de interesse aeronáutico.

As atividades do ICA abrangem uma grande quantidade de produtos, os quais

são empregados pelos usuários civis e militares para o planejamento, a execução e o controle dos vôos, bem como para o apoio à infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, por meio de levantamentos topográficos nos aeródromos e, até mesmo, pela locação de auxílios à navegação aérea.

O espaço territorial brasileiro é representado pela Cartografia Sistemática, por meio de cartas elaboradas seletiva e progressivamente, consoante as prioridades conjunturais e segundo os padrões cartográficos terrestre, náutico e aeronáutico.

A Cartografia Sistemática Terrestre Básica tem por finalidade a representação da área terrestre por meio de séries de cartas gerais contínuas, homogêneas e articuladas, nas escalas-padrão de 1:1.000.000 a 1:25.000.

A Cartografia Sistemática Aeronáutica utiliza, como base, as cartas sistemáticas terrestres e tem por finalidade a represen-

tação da área nacional, por intermédio de séries de cartas aeronáuticas padronizadas, destinadas ao uso da navegação aérea, que correspondem às escalas de 1:1.000.000, 1:500.000 e 1:250.000.

A Cartografia Aeronáutica compreende, ainda, as atividades de produção das Cartas Aeronáuticas para Vôos por Instrumentos (Cartas IFR) e das Cartas Aeronáuticas para Vôos Visuais (Cartas VFR), ambas desenvolvidas pelo ICA.

As Cartas de Navegação Visual – VFR (Visual Flight Rules)

São destinadas a apoiar os vôos para cuja navegação são utilizadas regras de vôo visual. Em muito, assemelham-se às Cartas Topográficas do Mapeamento Sistemático, produzidas pela Diretoria do Serviço Geográfico do Exército Brasileiro e pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), porém

Carta de Navegação Visual



contam com o tema aeronáutico e características próprias para atender à finalidade aeronáutica. O programa de Cartas Visuais contempla a produção de cartas em três escalas, que cobrem todo o País. São elas:

1 – *Carta Aeronáutica de Pilotagem (CAP)* e *Carta-Imagem de Pilotagem (CIAP)*, na escala 1:250.000 – que se constituem nos documentos básicos de apoio à aviação militar, devido à sua escala e ao detalhamento representado. Essas são as mais indicadas para a navegação a baixa altura. Compreendem, ao todo, 551 cartas, que – devido ao seu conteúdo – são de caráter reservado;

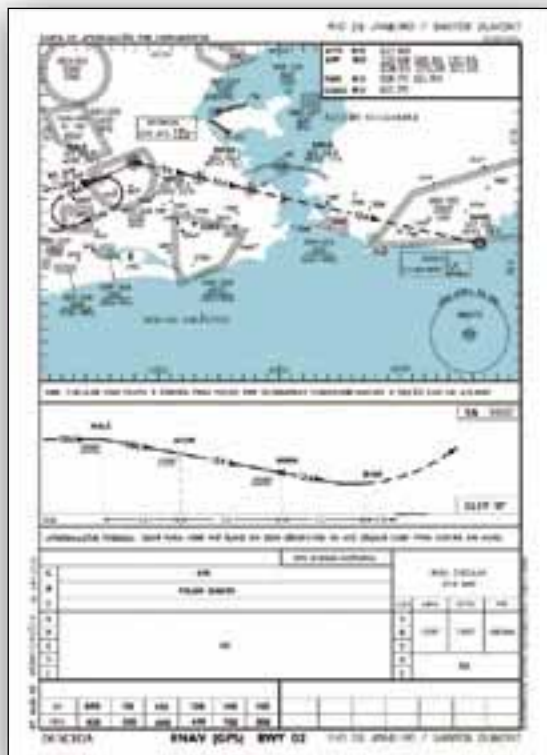
2 – *Carta de Navegação Aérea Visual (CNAV)* e *Carta-Imagem de Navegação Aérea Visual (CINAV)*, na escala 1:250.000 – que são mais indicadas para vôos de curta e média distâncias, num total previsto de 157 cartas. É onde encontramos um nível maior de detalhamento na base cartográfica; e

3 – *Carta Aeronáutica Mundial (WAC)*, na escala 1:1.000.000, reunindo um conjunto de 46 cartas. A WAC, além de atender aos seus propósitos primordiais, ou seja, apoiar a aviação civil, também fornece subsídios ao planejamento das operações militares, auxiliando as tripulações em áreas destituídas de escalas mais adequadas, como a Região Amazônica. Todas as cartas estão em formato digital.

As Cartas de Navegação por Instrumentos – IFR (*Instrument Flight Rules*)

Este sistema é constituído por uma série de tipos de cartas que devem ser reeditadas periodicamente, segundo um rigoroso calendário, estabelecido por compromissos internacionais assumidos pelo COMAER, por intermédio do DECEA, perante a OACI.

Essas cartas contêm informações topográficas, que praticamente não sofrem modificações, e informações aeronáuticas, que estão sujeitas a um processo



Carta de Navegação por Instrumentos

de atualização extremamente dinâmico. A todo momento, ocorrem situações que implicam atualizações, tais como mudanças de frequências, surgimento de obstáculos artificiais (antenas e prédios, entre outros), criação de aerovias, interdição de espaços aéreos, obras em aeródromos, manutenção de equipamentos etc. A disponibilidade de informações aeronáuticas atualizadas é de vital importância para o aeronavegante, em termos de segurança, haja vista as conseqüências que podem advir de informações erradas.

O conjunto de Cartas IFR é constituído dos seguintes tipos: Cartas de Planejamento de Vôo (FPC), que se destinam a facilitar a seleção de rotas na fase de planejamento das operações de vôo, nas quais estão as informações aeronáuticas, tais como os principais aeródromos, os auxílios-rádio selecionados, as linhas isogônicas e outras; Cartas ERC (Rotas), ARC (de área), IAC, SID, ADC, PDC, VAC e STAR; Cartas de Obstáculos de Aeródromo Tipo A (AOC) e Cartas Topográficas de Aproximação de Precisão (PATC).

As principais Cartas de Navegação por Instrumento são:

1 - *Cartas de Rotas (ERC)* – fornecem as rotas de vôo por instrumentos;

2 - *Cartas de Área (ARC)* – dão uma visão mais detalhada das rotas na aproximação IFR;

3 - *Cartas de Aeródromo (ADC)* – proporcionam às tripulações de vôo as informações que facilitem o movimento da aeronave no solo, da pista para o pátio e vice-versa. Representam graficamente as principais instalações e serviços existentes no aeródromo;

4 - *Cartas de Saída por Instrumentos (SID)* – fornecem às tripulações de vôo as informações que permitem chegar à rota prevista, em saídas por instrumentos;

5 - *Cartas de Estacionamento de Aeronaves (PDC)* – cedem os detalhes necessários para os movimentos das aeronaves entre as pistas de táxi e as posições de estacionamento nos pátios e vice-versa;

6 - *Cartas de Aproximação por Instrumentos (IAC)* – proporcionam a representação gráfica, vista em planta e em perfil, de uma aproximação por instrumentos, aproximação perdida (arremetida) e a órbita de espera;

7 - *Cartas de Chegada Padrão por Instrumentos (STAR)* – têm como função proporcionar à tripulação de vôo a informação que lhe permita seguir a rota de chegada padrão por instrumentos designada, desde a fase em rota até a fase de aproximação; e

8 - *Cartas de Aproximação Visual (VAC)* – proporcionam ao piloto uma visão gráfica dos procedimentos de circulação visual, no tráfego para pouso ou decolagem.

O Cadastro Aeroportuário

Dá-se o nome de cadastro aeroportuário ao conhecimento de toda a infraestrutura aeroportuária que é utilizada pela aviação de uma forma permanente. O mapeamento detalhado dos terminais, com a localização das pistas, dos pátios e dos equipamentos instalados nas áreas circunvizinhas, faz parte do "Cadastro

Técnico Multifinalitário”, documento necessário aos órgãos gestores municipais.

Esta infra-estrutura é a fonte principal de dados para a elaboração de diversos tipos de Cartas Aeronáuticas, tais como Cartas de Aeródromo, Cartas de Estacionamento, Cartas Topográficas de Aproximação de Precisão, entre outras, bem como para projetos de instalações, planos aeroportuários e muitas outras aplicações. O conjunto de cartas que compõem este mapeamento especial denomina-se Programa Cartográfico Aeroportuário e de Proteção ao Vôo (PROCAPV).

A sua execução está baseada em aerofotogrametria, que torna possível a obtenção de produtos finais precisos e confiáveis. Esse programa consiste na produção de cartas, em escalas 1:2.000 e 1:10.000, por meio de levantamentos fotogramétricos nas escalas 1:8.000 e 1:30.000, respectivamente.

As áreas mapeadas, no PROCAPV, cobrem em cada aeroporto uma área média de 150 km². Esse é um programa de longo prazo e de atualização contínua, em face das constantes modernizações realizadas nos principais aeroportos brasileiros.

Os Levantamentos Topográficos e Geodésicos

Os levantamentos topográficos e geodésicos destinam-se a gerar dados neces-

sários ao desenvolvimento das atividades cartográficas do ICA, além de apoiar outros setores, como o de Inspeção em Vôo, o de Controle do Espaço Aéreo, o de Meteorologia e os de Engenharia Eletrônica e de Telecomunicações. Esses levantamentos topográficos contemplam:

- a) apoio fotogramétrico às cartas cadastrais de aeródromos;
- b) levantamentos para confecção de Cartas Aeronáuticas;
- c) levantamentos para confecção de Cartas de Visibilidade;
- d) escolha de sítios para instalação de Auxílios à Navegação Aérea;
- e) orientação de equipamentos;
- f) levantamentos de obstáculos; e
- g) implantação de marcos geodésicos.

A Zona de Proteção de Aeródromos (ZPA)

A necessidade de garantir o máximo de segurança para as aeronaves em operação de vôo, bem como a obrigatoriedade de adotar-se os preceitos previstos pela OACI, levou o Comando da Aeronáutica a elaborar uma legislação especial para as áreas próximas aos aeródromos.

A finalidade é evitar que a malha urbana avance desordenadamente em direção ao aeroporto, comprometendo a segurança das operações dos aeródromos.



Área de proteção do aeródromo

mos e dos procedimentos para pouso, em suas vizinhanças.

As limitações dos obstáculos são estabelecidas por um Plano Básico de ZPA. Quando a aplicação do Plano Básico causar restrição à operação de um determinado aeródromo, é elaborado, em caráter definitivo, um Plano Específico de ZPA.

Este plano, composto de uma Carta e uma Portaria, descreve e estabelece as restrições impostas, sendo remetido às autoridades federais, estaduais e municipais diretamente envolvidas, para que sejam atendidas as suas disposições.

As Perspectivas Futuras da Cartografia Aeronáutica

A evolução devido ao uso de navegação por satélite, a perspectiva do uso cada vez maior da tecnologia digital na produção de cartas eletrônicas e o uso de imagens satelitais, que poderão estar a bordo de qualquer aeronave, possibilitarão um vôo com maior facilidade, porém exigirão uma maior demanda da Cartografia Aeronáutica.

A partida, o vôo em rota e a chegada de uma aeronave serão fases de simples acompanhamento para um piloto. O computador, aliado à experiência na preparação de procedimentos aeronáuticos, facilitará a consecução desse objetivo.

A informação aeronáutica será difundida mais rápida e corretamente com a disponibilização das bases de dados cartográficas aos aeronavegantes, por meio de enlaces de dados; os tripulantes poderão dispor de informações atualizadas em tempo real, utilizando cartas digitais nas telas do painel de pilotagem e, até mesmo, em visores portáteis capazes de apresentar os mapas em diferentes escalas e níveis de detalhamento.



Levantamento topográfico na área do Aeroporto Santos-Dumont - Rio de Janeiro

Eternizando Rastros

Fotos de Roberto Marques e
Texto de Telma Penteadó

Torre Eiffel e o rastro de um avião em Paris

Nas grandes altitudes o ar é muito frio. Gelado mesmo! Chegando a atingir temperaturas muitos graus abaixo de zero. Em números? Pode chegar a 70° negativos!

Quando um avião cruza este ambiente atmosférico de temperaturas muito baixas, a exaustão do motor – ou seja, o vapor de água e o gás carbônico resultantes da queima do combustível, que naturalmente sai do escapamento muito quente – ao ser confrontada com as temperaturas geladas, se condensa imediatamente, formando uma névoa branca, deixando no céu um rastro no sentido de deslocamento da aeronave. A isso chamamos de Esteira de Condensação.

Muitos de nós, mesmo sem saber tecnicamente do que se tratava, já vimos estas esteiras rasgando o céu. Eu mesma cheguei a pensar, na minha incomensurável ignorância, que tratava-se de uma prova da perfeição da natureza, que, para presentear aos mais atentos, havia formado uma nuvem feita com régua...

Observadores existem muitos. Agora, observadores interessados neste fenômeno ao ponto de - tal qual exploradores de esteiras condensadas pelos céus do mundo - atentar, esperar, “caçar” e registrar os rastros, ah... estes são poucos! E um deles está no Setor de Coordenação de Contratos da Comissão de Implantação do Sistema de Controle do Espaço Aéreo (CISCEA). Ele é o arquiteto Roberto Marques, mineiro de Araxá, que mora no Rio de Janeiro há 22 anos e que, em outubro próximo, completa uma década de serviços prestados à Comissão.

Ouvi dele um ditado engraçado que diz:

“mineiro não fica doido, piora”. Logo pensei que também na arte há uma boa dose de loucura... Da loucura saudável. Da loucura que quebra os padrões e cria. Da loucura que vê tudo ao redor por ângulos inusitados e que, através das suas diversas fontes de vir ao mundo sensível, nos enche a alma de pensamentos, sonhos e vida.

Era início de junho em Paris. A primavera ainda embelezava os cartões-postais da cidade quando Roberto, sentado à mesa de um bar, admirava a paisagem.

Eis que, naquele instante, estava lá no céu, branco como as nuvens, perfeito como o traço de um desenhista, o rastro de um avião. Sim. A esteira de condensação da qual descrevi linhas acima.

Mas pouco importou a esteira. O que Roberto viu mesmo foi o rastro. Era um avião que por lá havia passado há poucos segundos. Um avião cheio de pessoas, de histórias, de esperas e de compromissos. Um avião que vinha e que ia. De onde? Para onde? Ali, daquele bar onde Roberto estava, não se podia responder. Somente se podia constatar que o avião havia passado por aquele exato pedaço do céu.

E a prova única deste trajeto estava ali, na mira dos seus olhos: o rastro. E com sua “loucura” de mineiro e de artista, Roberto apanhou sua câmera e prontamente o registrou.

Mas não era um só rastro, um só avião... O intenso tráfego aéreo sobre a capital francesa permitiu ao nosso protagonista, em diversos pontos da cidade, fotografar as tais provas condensadas.

E que destreza se espera para o registro. Afinal, não são provas perenes. São

névoas. E, por sua essência, são efêmeras. Se eternizam unicamente no segundo em que se tira a foto. E Roberto soube muito bem lidar com estes componentes: rastros, localização, ângulo, luz, momento e beleza.

Fotos da Torre Eiffel, da Catedral de Notre Dame... quantos não têm? Milhares de turistas pelo mundo todo... Mas fotos das esteiras condensadas emolduradas por fragmentos destes ícones franceses, só o Roberto e nós, leitores brindados com duas delas aqui publicadas.

A Catedral de Notre Dame e... mais provas condensadas



CIPA do DECEA programa SIPAT-2006 para setembro

A promoção da saúde depende não apenas de pesquisas e descobertas científicas, nem apenas de recursos e a adequação na aplicação e utilização destes, nem somente de políticas públicas e ambientes favoráveis, mas também da participação social. Pensar em saúde é enxergar a sociedade de um modo geral, o que depende não apenas de fatores políticos, mas também de fatores sociais, econômicos, culturais, comportamentais, antropológicos, psicológicos e biológicos.

O estabelecimento de uma relação entre pessoas sempre implica em assumir deveres associados a direitos que são reconhecidos nesta situação. E não é diferente com o direito à saúde, direito elevado à categoria de direito humano, por ser elementar para a dignidade humana, sendo um aspecto fundamental do direito à vida, tão tutelado pelo ordenamento jurídico brasileiro.

Participação é conquista e não concessão. E deve ser encarada dentro da noção da

ética de responsabilidade. Se a Constituição Federal afirma que a saúde é direito de todos e dever do Estado, o princípio da responsabilidade cria para o cidadão o dever ético de participar.

É o que acontece com a Divisão de Apoio ao Homem (DAPH) do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), que tem como objetivo buscar a melhoria contínua da qualidade de vida dos integrantes do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB), atuando como elo dos sistemas instituídos pelo Comando da Aeronáutica.

Identificadas as necessidades, ações no sentido da mobilização de todos os esforços nas áreas de saúde, assistência social, psicologia, gestão pela qualidade, higiene e segurança do trabalho, segurança e defesa e outras podem ser adotadas, visando agilizar a implementação das soluções.

Uma das atuações da DAPH é estabelecer procedimentos de constituição e funcionamento

da Comissão Interna de Prevenção de Acidentes do Trabalho (CIPA), que visa observar e relatar as condições de risco existentes, discutir os acidentes de trabalho, sugerindo medidas preventivas a casos semelhantes, orientando o efetivo da unidade militar em relação a tais prevenções.

Com base nisso é que a CIPA promove, anualmente, a Semana Interna de Prevenção de Acidentes de Trabalho (SIPAT), que este ano terá início em 18 de setembro, com término no dia 22 do mesmo mês, demonstrando que a saúde é um bem que interessa a todos, havendo, ainda, o evento cultural "Vôos Livres: Música, Verso e Prosa" para o encerramento, organizado pela Ten Fabiana Borgia (AJUR).

Participarão do evento cultural, além da Ten Fabiana, Lidoka (ex-integrante do grupo As Frenéticas), Gladis Lacerda, Baiard Tonelli, Leprevost, Tavinho Paes, Trio Los Tres (Reynaldo Sanchez, Fernando Sá e Antônio Gutman) e Ricardo Ruiz.

CINDACTA IV promove Encontro sobre Segurança de Vôo

O Quarto Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo (CINDACTA IV) promoveu, nos dias 27 e 28 de julho, o IV Encontro sobre Segurança de Vôo com os elos do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER), empresas e unidades aéreas.

O evento, organizado pela equipe da Seção de Investigação e Prevenção de Acidentes do Controle do Espaço Aéreo (SIPACEA), ocorreu no auditório da Seção de

Instrução e Atualização Técnica (SIAT-MN) e contou com a presença de representantes da INFRAERO, empresas aéreas, unidades aéreas e militares credenciados SIPAER da área do CINDACTA IV.

Durante o encontro foram realizadas palestras e debates visando ampliar conhecimentos e dirimir dúvidas inerentes à segurança do vôo em todos os órgãos subordinados ao CINDACTA IV. A abertura do evento foi presidida pelo Ten Cel Av Leônidas de Araújo Me-

deiros Júnior, Chefe da Divisão Operacional do CINDACTA IV.



Palestras e debates ampliaram o conhecimento sobre segurança de vôo

Última versão de cenário para simulador da aeronave A-29 é instalado pelo CCA-SJ

A equipe de suporte ao treinamento virtual do Centro de Computação da Aeronáutica de São José dos Campos (CCA-SJ) retornou a Natal (RN), entre os dias 19 e 23 de junho, para instalação da terceira e última versão do cenário para o simulador da aeronave A-29, no Segundo Esquadrão do Quinto Grupo de Aviação (2º/5º GAv).

A necessidade do 2º/5º GAv, que é a de proporcionar aos seus Aspirantes treinamento de navegação a baixa altura em simulador, finalmente foi atendida, segundo o Comandante, Ten Cel Av Celso de Araújo, que afirmou: “com a criação do cenário de Natal no simulador do A-29, não só os alunos obtiveram um ganho no conhecimento da instrução, como também a carga de trabalho para os instrutores diminuiu consideravelmente”.

Missões que anteriormente não eram realizadas sem o gasto com o combustível de aviação, hoje em dia já são efetuadas com um alto grau de verossimilhança, próximo ao que teríamos no

vôo real, e com uma economia latente para os cofres públicos.

O aluno, que antes só treinava procedimentos rotineiros, atualmente conta com uma ferramenta que o auxilia em toda gama de uma missão básica de treinamento para Aviação de Caça. Podemos exemplificar este ganho em números:

- **para missões básicas de adaptação diurna**, o aluno realiza seis missões antes de entrar propriamente na aeronave, trazendo uma economia de cerca de cinco horas de vôo por piloto, já que anteriormente essas missões eram realizadas na aeronave propriamente;

- **nas missões básicas de vôo por instrumento**, abolimos uma fase inteira na aeronave e passamos a realizá-las no simulador por completo, gerando uma economia de quatro horas por piloto; e

- **nas missões de navegação a baixa altura**, que só eram concebidas na aeronave, hoje em dia podemos realizá-las no simulador,

já adaptando nossos pilotos ao sistema aviônico da aeronave, tendo somente o gasto da energia elétrica, com economia em tempo e combustível, além do ganho intelectual.

Podem ser realizadas missões mais complexas como emprego de armamento, já que agora, com o Estande de Maxaranguape instalado, o piloto executa a missão real do armamento já totalmente adaptado aos tráfegos e referências do estande.

Por isso tudo, pode-se dizer que a Força Aérea Brasileira (FAB) possui uma excelente ferramenta que, não só traduz uma economia para União - aproximadamente de R\$ 375.964,00 - como também um retorno intelectual de aprendizado para todos, e isso não tem preço.

O novo cenário, definitivamente, foi aprovado pelo Comandante do 2º/5º GAv e vem, uma vez mais, confirmar a capacidade do CCA-SJ de superar desafios tecnológicos na área de *software* e o seu compromisso com a qualidade e o atendimento às necessidades da FAB.

CINDACTA I realiza Curso Básico de Busca e Salvamento

O CINDACTA I (Primeiro Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo) realizou, no período de 29 de maio a 02 de junho, o Curso Básico de Busca e Salvamento (SAR-005), pré-requisito para os demais cursos na área SAR.

O objetivo era proporcionar aos participantes a capacidade de identificar as partes que compõem o Sistema de Busca e Salvamento Aeronáutico (SISSAR), sua organização, administração, funcionamento dos seus elos, as legislações e os procedimentos relacionados ao Sistema SAR Internacional e Nacional, ou seja, proporcionar aos instruídos, uma visão geral sobre as atividades de Busca e Salvamento.

O requisito para participar deste curso é ser militar das Forças Armadas ou das Auxiliares, de qualquer posto ou graduação, ou - ainda, civis que possam vir a firmar laços cooperativos e/ou profissionais com o SISSAR.



A turma tem - agora - uma nova visão sobre Busca e Salvamento

Nesta edição, participaram militares dos Destacamentos de Controle do Espaço Aéreo subordinados ao CINDACTA I, da Polícia Militar e do Corpo de Bombeiros dos Estados do Rio de Janeiro, Minas

Gerais e Distrito Federal.

O curso teve pleno êxito, atingindo seu objetivo de formar mais uma turma de homens abnegados que trabalharão **“para que outros possam viver!”**

Concluído o processo de modernização do Sistema Radar do SISCEAB

Para celebrar a conclusão do processo de modernização do sistema radar do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB) foi realizada uma cerimônia no Destacamento de Controle do Espaço Aéreo do Pico do Couto (DTCEA-PCO), presidida pelo Chefe do Subdepartamento de Administração (SDAD) do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), Brig Ar Antonio Carlos de Barros, que – em suas palavras de agradecimento – elogiou a recepção do Comandante do DTCEA-PCO, Cap Esp COM Elias Pereira dos Santos.

Após, aproximadamente, 20 anos de funcionamento, os Sistemas Radar TRS2230, TA10 e RS 870 do SISCEAB começaram a apresentar problemas técnicos e operacionais, causados, principalmente, pelo desgaste normal de equipamentos que funcionam 24 horas por dia e também pela natural dificuldade de reposição de sobressalentes após tanto tempo de uso dos equipamentos, em consequência da evolução tecnológica.

Em face desses problemas, e com base em análise de custo/benefício, o DECEA firmou com a empresa Thales um contrato para a modernização de 13 sistemas TRS2230/RS870; 15 sistemas TA10M/RS870; nove sistemas LP23/RS870; um sistema TR23/RS770 e um sistema RS870, incluindo a garantia e sobressalentes para as unidades modernizadas, os materiais associados, a formação técnica e a documentação correspondente.

Esse contrato, assinado em 17 de outubro de 2001, com 62 meses de vigência, está sendo encerrado agora, em setembro de 2006.

O primeiro sistema radar secundário, do DTCEA de Fernando de Noronha, terminou a modernização em dezembro de 2002 e o último radar modernizado foi o TRS 2230 do Pico do Couto, com a aceitação dos serviços terminada em julho de 2006.

Vários benefícios foram advindos desse processo, que ampliou a vida dos equipamentos em dez anos, destacando-se a maior disponibilidade técnica e ope-



O descerramento da placa pelo Brig Pinheiro e o Comandante do CINDACTA I marcou a conclusão do processo



O SDAD, Brig Barros (à direita), e o SDTE observam a qualidade da nova tecnologia aplicada

racional dos radares, o equacionamento dos problemas de obsolescência e, ainda, inesperadamente, pela qualidade da nova tecnologia aplicada, uma ampliação do volume de detecção, podendo-se considerar que os Sistemas TA10 e TRS2230 tiveram um aumento de 10% no seu alcance e que os radares secundários de área terminal tiveram o alcance aumentado em 100%.

É evidente que o sucesso do processo de modernização dos sistemas radar do SISCEAB só foi possível graças ao engajamento profissional das equipes dos CINDACTAs (Centros Integrados de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo), do SRPV-SP (Serviço Regional de Proteção ao Voo de São Paulo) e do PAMÉ-RJ (Parque de Material de Eletrônica do Rio de Janeiro) junto à Thales/Omnisys e, principalmente, pela participação dos Destacamentos de Controle do Espaço Aéreo (DTCEAs), que se envolveram profundamente no processo, facilitando a boa execução e fiscalização do Contrato.

Na cerimônia, estavam presentes o Cel Eng Luiz Antonio Freitas de Castro,

Chefe da Divisão de Auxílios à Navegação (DNAV); o Cel Eng Rubem Cezar Cursino Ferreira, Chefe da Divisão de Radiodeterminação (DRAD), o Cel Av R1 Roberto Kessel, Assessor do Vice-Diretor do DECEA, e representantes das empresas Thales/Omnisys, Alain Bailly e Marcelo Marins, respectivamente.

O Brig Barros estava pela primeira vez no DTCEA-PCO e ficou feliz com a oportunidade de conhecer mais um Destacamento que cumpre com zelo sua missão, em benefício da segurança de milhares de pessoas e, ainda, produz riquezas e negócios para a sociedade.

O SDAD expressou, ainda, a necessidade de difundir o trabalho executado pelos Destacamentos e os seus resultados para a sociedade e para os governantes. “É um orgulho que vai além do que é comum, que busca novos horizontes. Precisamos divulgar as nossas ações e a nossa vocação (FAB) para ver o futuro. E, ainda, o quanto trabalhamos para cumprir

essa etapa da modernização do sistema, buscando - não só melhorar o serviço de controle do espaço aéreo, mas também encontrar soluções no campo tecnológico e oportunidade para que outros possam conhecer e produzir” - declarou o Brigadeiro Barros.

Logo depois, todos os convidados foram visitar as instalações e os equipamentos modernizados, e participaram do descerramento da placa pelo Brig Ar Alvaro Luiz Pinheiro da Costa, Chefe do Subdepartamento Técnico (SDTE) do DECEA e pelo Cel Av Lúcio Nei Rivera da Silva, Comandante do Primeiro Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo (CINDACTA I).

Um coquetel foi oferecido aos convidados e ao efetivo do DTCEA-PCO, com direito a um bolo temático do Destacamento, feito pela esposa do Comandante do Destacamento, Sra. Mariana.

O Cel Ferreira, responsável pela coordenação do processo de modernização, foi quem cortou o primeiro pedaço do bolo, começando pela antiga antena de VHF que está obsoleta, fazendo uma alusão à necessidade de sua retirada.

Conhecendo o DTCEA Confins-MG



O Histórico do DTCEA-CF

O Destacamento de Controle do Espaço Aéreo de Confins (DTCEA-CF) foi criado através da Portaria Nº 1097/GM3, de 15 de setembro de 1983, com a denominação de Destacamento de Proteção ao Vôo de Confins, coincidindo com a implantação do Aeroporto Metropolitano de Belo Horizonte (Aeroporto Tancredo Neves), mais conhecido como “Aeroporto de Confins”, em alusão ao local onde está situado.

O DTCEA-CF fica a 12 Km da cidade de Lagoa Santa e a 27 Km de Belo Horizonte e tem por missão manter a vigilância e o controle de todo o tráfego aéreo na Área Terminal de Belo Horizonte. Até outubro de 2005, o DTCEA-CF esteve subordinado ao Serviço Regional de Proteção ao Vôo do Rio de Janeiro (SRPV-RJ) e, com a sua desativação, o Destacamento passou à subordinação do Primeiro Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo (CINDACTA I). Atualmente o DTCEA-CF está subordinado administrativamente ao Parque de Material de Lagoa Santa (PAMA-LS).

O Destacamento faz parte da Guarnição Aeronáutica de Belo Horizonte, juntamente com o Parque de Material Aeronáutica de Lagoa Santa (PAMA-LS) e o Centro de Instrução e Adaptação da Aeronáutica (CIAAR), cujo Comandante, o Brig Ar Antônio Franciscangelis Neto, comanda também a Guarnição.

Desde a fundação do aeroporto até março de 2005, o volume de tráfego aéreo em Confins era relativamente baixo, pois grande parte do movimento aéreo se dirigia ao aeroporto da Pampulha. Este, por sua vez, já não conseguia atender convenientemente a demanda, que aumentava ano a ano.

A partir de março de 2005, houve a transferência da maior parte dos vôos comerciais da Pampulha para Confins, e o Aeroporto Tancredo Neves, que tinha disponível boa parte da capacidade operacional, passou a operar próximo à sua capacidade plena.

Para atender ao aumento do movimento no aeroporto de Confins, está sendo construída, com recursos dos governos federal e estadual, a Linha Verde, um complexo viário de alta fluidez, que vai tornar ainda mais rápido o trânsito do centro de Belo

Horizonte ao aeroporto, Lagoa Santa e região.

Embora o Aeroporto Tancredo Neves seja chamado de Confins, o sítio aeroportuário está situado entre os municípios de Confins e de Lagoa Santa, ambos bem próximos de Belo Horizonte.

As Cidades

A região é mundialmente conhecida por comportar um dos principais sítios arqueológicos do Brasil. É considerada o berço da paleontologia brasileira, graças, sobretudo, aos estudos do pesquisador dinamarquês Peter Wilhelm Lund, considerado um dos papas da paleontologia do século XIX.

Lund fez vastos estudos da fauna e flora da região, catalogou várias grutas e levantou os primeiros fósseis do “Homem de Lagoa Santa”, ancestral que viveu na região entre 11 e 13 mil anos atrás.

Tanto Belo Horizonte quanto Lagoa Santa são excelentes locais para se viver. A primeira, por ser uma metrópole, uma das principais cidades brasileiras, possui uma infraestrutura extraordinária, com serviços públicos de excelente qualidade.

Oferece vastas opções de lazer, inúmeras casas noturnas e várias salas de teatro. A capital mineira é conhecida como a Cidade do Barzinhos, pois possui um grande número de pequenos bares, onde as pessoas se encontram para os bate-papos noturnos. É famoso o concurso “Comida de Boteco”, que se realiza anualmente entre os bares da capital.

Possui um grande número de faculdades públicas e particulares, com educação de excelente qualidade. Possui bons



Lagoa Santa - simples, mas bela cidade

indicadores de segurança, e o custo de vida é um dos melhores entre as capitais brasileiras, especialmente o custo dos aluguéis, que têm preços muito bons.

Lagoa Santa oferece a grande vantagem de possuir as características de uma pequena cidade do interior, mas que ao mesmo tempo está muito próxima de um grande centro, que é Belo Horizonte. É uma simples, mas bela cidade.

A Vila Habitacional

Atendendo tanto ao efetivo do Destacamento quanto do PAMA-LS, a vila está localizada na entrada da cidade de Lagoa Santa e conta com uma escola pública.

A vila dos graduados, que está sendo ampliada, possui 180 casas. A vila dos oficiais, situada às margens da lagoa central da cidade, tem 42 casas. Devido à proximidade com Belo Horizonte e aos bons serviços de transporte urbano, boa parte do efetivo do DTCEA opta por morar na capital mineira, outra parte prefere a tranquilidade interiorana de Lagoa Santa.



A Vila Habitacional - a tranquilidade do interior em Lagoa Santa

O Efetivo

O DTCEA-CF possui um efetivo à altura da grandeza do portal aéreo de Belo Horizonte. São 139 militares e seis servidores civis, desempenhando as mais variadas funções. Além, naturalmente, das atividades administrativas, o DTCEA-CF possui vários profissionais que cuidam de todo seu aparato técnico-operacional.

Especialistas em eletricidade, eletrônica e eletromecânica se dedicam à integridade dos equipamentos de auxílios à navegação aérea e controle do espaço aéreo.

No âmbito operacional, são executadas as atividades de Informações Aeronáuticas, com uma Sala AIS; de Telecomunicações Aeronáuticas, com a Estação ECM G-73; de Controle de Tráfego Aéreo, com uma Torre de Controle e um Controle de Aproximação Radar, equipado com a mais moderna versão de Sistema de Tratamento e Visualização de Dados (STVD); e de Meteorologia, com uma Estação Meteorológica de Superfície, que mantém a vigilância ininterrupta das condições meteorológicas do aeródromo, um Centro Meteorológico de Aeródromo e uma Estação Meteorológica de Altitude, que lança balões meteorológicos duas vezes ao dia, para pesquisa da atmosfera superior.

Esta última é mantida em parceria com o Instituto Nacional de Meteorologia (InMet). Ainda no âmbito operacional,

APP - Confin



o Destacamento possui a Seção de Instrução e Atualização Técnico-Operacional (SIATO), equipada com um moderno Sistema de Radar de Baixo Custo (SRBC), e um laboratório de idiomas.

O Apoio ao Homem

O Esquadrão de Saúde Reforçado do PAMA-LS é que presta assistência médica e odontológica ao efetivo do DTCEA-CF. Todos se referem ao esquadrão como hospital, pois ele é muito bem equipado, possui uma ótima odontoclínica, um bom número de quartos e apartamentos, várias clínicas médicas, além de um excelente centro cirúrgico e um corpo médico muito qualificado.

Os casos clínicos ou laboratoriais que não podem ser atendidos no Esquadrão de Saúde são encaminhados, através de convênios, para hospitais de Belo Horizonte.

O Comandante

O atual Comandante do DTCEA-CF é o Capitão Especialista em Comunicações, Hedemilson de Jesus Clarim, carioca, 47 anos. Hedemilson é praça de 1977, quando ingressou na Escola de Especialistas de Aeronáutica. É casado com Maria José Loschi de Oliveira Clarim e tem três filhos.



Cap Hedemilson de Jesus Clarim

Concluiu o Curso de Formação de Oficiais Especialistas em Barbacena, em dezembro de 1996. Serviu no extinto SRPV-RJ e nos Destacamentos de Proteção ao Vôo de Belo Horizonte, do Galeão e de Confin.

Possui vários cursos na área de auxílios à navegação aérea e tem formação superior em Matemática. É o quinto Comandante do DTCEA-CF, tendo assumido o comando no dia 27 de janeiro de 2006.

O Cap Hedemilson não tem dúvidas sobre as vantagens de trabalhar no DTCEA-CF e de viver naquela região. O Destacamento possui instalações excepcionais e equipamentos de última geração, que facilitam o trabalho do efetivo. Embora seja carioca, ele se identificou plenamente com o clima tropical de altitude da região – nem tão quente nem tão frio – e com a hospitalidade do povo mineiro.

“Foi isso que me levou a passar quase todo o meu tempo de graduado no DTCEA-CF e me atraiu para retornar, depois que me tornei oficial. São poucos os que vêm para cá e querem sair. Terminei dizendo que é fácil ser feliz em Minas e que o DTCEA-CF está de portas e coração abertos a todos.”

SRPV-SP

comemora seus 59 anos e sonha com a visualização e o controle dos aeródromos do RJ

O 59º aniversário do Serviço Regional de Proteção ao Voo de São Paulo (SRPV-SP) foi comemorado no dia 27 de junho, com cerimônia presidida pelo Chefe do Subdepartamento Técnico do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (SDTE - DECEA), Brig Ar Alvaro Luiz Pinheiro da Costa, e contou com a presença de diversas autoridades civis e militares.

A organização, inicialmente foi denominada de Serviço de Rotas da 4ª Zona Aérea, permanecendo com este nome até 1969, quando passou a se chamar Divisão de Proteção ao Voo da 4ª Zona Aérea até 1972, quando recebeu o atual nome de Serviço Regional de Proteção ao Voo de São Paulo e é a última unidade remanescente com a antiga denominação de Proteção ao Voo. Com a extinção do SRPV-RJ, em agosto de 2005, o SRPV-SP assumiu a responsabilidade dos tráfegos de parte dos estados do Rio de Janeiro e do Mato Grosso do Sul, entregou para os CINDACTAs I e II alguns dos Destacamentos do interior de São Paulo e Mato Grosso, e passou a ter como foco a responsabilidade pelo espaço aéreo destinado ao controle das aeronaves que trafegam no eixo Rio de Janeiro – São Paulo, conhecida como “tubulão”, com toda a sua complexa conjuntura operacional e técnica.

Na leitura da Ordem do Dia, o Chefe do SRPV-SP, Cel Av Ramão Galvarros Bueno, ressaltou o tra-



No palanque, o Chefe do SRPV-SP destacou as últimas realizações da OM e suas perspectivas

balho executado pela Unidade durante sua gestão e destacou alguns dados relevantes na coordenação dos seis aeroportos de maior movimento do País: “desde agosto de 2005 são mais de 720 mil movimentos de pouso e decolagem, a manutenção dos Indicadores de Segurança Operacional de Órgãos de Controle de Tráfego Aéreo mantêm-se em índices excelentes e, ainda, o ordenamento do tráfego aéreo de helicópteros na cidade de São Paulo, onde só numa pequena área de 55 km², próximos à pista 17 de Congonhas, são contabilizados, em média, cinco mil movimentos por mês, o que tem garantido a tranquilidade das aeronaves que pousam e decolam neste aeroporto”.

Ao falar das metas de trabalho a serem executados, o Cel Bueno

declarou que o SRPV-SP está na fase final de implantação do Controle Radar na área de Campinas e de São José dos Campos, com a visualização e as comunicações no APP do Destacamento de Controle do Espaço Aéreo de São Paulo (DTCEA-SP), que conta hoje com 22 novas consoles.

“Sonhamos também com a visualização e o controle dos aeródromos do Rio de Janeiro. Possuímos o conhecimento e os equipamentos para mais este passo, caberá a nós a determinação, o estudo e a apresentação de uma proposta factível e que seja avalizada pelo DECEA e pelo Comando da Aeronáutica” - declarou Bueno.

Na solenidade, também foram entregues diplomas para os Graduados-Padrão 2006 e Membros Honorários da Força Aérea Brasileira.

I JORNADA DE TRÁFEGO AÉREO DO CINDACTA III

O evento, realizado no Terceiro Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo (CINDACTA III), contou com a participação de controladores de tráfego aéreo da Sede e dos Destacamentos subordinados, de aeronavegantes da Base Aérea do Recife, de profissionais de Informações Aeronáuticas e de representantes da Empresa Brasileira de Infra-estrutura Aeroportuária (INFRAERO).

A Jornada foi realizada nos dias 24 a 28 de julho e, dentre os temas abordados, foram destacados os estudos desenvolvidos pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) na área de Legislação Aeronáutica, colocando o Brasil em consonância com as diretrizes emanadas pela Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), além do desenvolvimento de novas tecnologias que estão sendo implantadas na área de Comunicação, Navegação, Vigilância e

Gerenciamento de Tráfego Aéreo (CNS/ATM), que destaca o Brasil perante os países da América Latina.

A audiência também recebeu informações importantes para o desempenho profissional, tais como: parâmetros utilizados pelo DECEA na confecção de procedimentos IFR e a utilização das mais modernas tecnologias em procedimentos de aproximação por instrumentos baseados em navegação de área com sensores satelitais (RNAV-GNSS), além

de disseminar o serviço prestado no âmbito do SISCEAB nas áreas de Defesa Aérea e Busca e Salvamento.

Buscando, também, proporcionar uma maior conscientização dos profissionais para as responsabilidades civil e penal, diretamente ligadas ao dia-a-dia da prestação dos serviços de tráfego aéreo e informações aeronáuticas, foram abordados, durante a Jornada, diversos assuntos afetos ao Direito Aeronáutico.



Controladores de tráfego aéreo, aeronavegantes e profissionais de AIS - conscientes das responsabilidades civil e penal nos serviços de tráfego aéreo durante a Jornada

1º GCC realiza manobra simulada no ICEA

A Operação Armagedom I, manobra simulada pelo Primeiro Grupo de Comunicações e Controle (1º GCC) foi realizada no período de 22 a 29 de junho, na Subdivisão de Operações Militares do Instituto de Controle do Espaço Aéreo (ICEA), com o principal objetivo de adestrar suas equipagens em operações do tipo “pacote”.

Antes do início da manobra, também no ICEA, de 19 a 21 de junho, os integrantes dos Esquadrões de Controle e dos Esquadrões de Controle e Alarme do 1º GCC realizaram o Curso de Gerenciamento de Equipes, com enfoque no erro, organizado e ministrado pela Divisão de Capacitação e Treinamento de Pessoal (DCTP), do Departamento de Controle

do Espaço Aéreo (DECEA). Este Curso teve o objetivo de melhorar a coordenação entre os componentes de uma equipe, na realização de uma tarefa.

No início da manobra simulada, nos dias 22 e 23 de junho, foram discutidas as questões referentes ao controle de uma missão do tipo pacote, com a presença de pilotos do 1º/16º GAv, Esquadrão de A-1, representando a Aviação de Caça, e o 2º/6º GAv, operadores da aeronave R-99A, o AWACS brasileiro.

Durante a manobra, os militares do GCC vivenciaram o dia-a-dia do controle de uma operação combinada de médio porte. O cenário da Operação PAMPA I foi simulado, com algumas inclusões e evoluções, a fim de dificultar as ações.

Conceitos atuais de emprego do esforço aéreo foram apresentados e assimilados pelos controladores, o que certamente servirá como uma importante ferramenta para o controle de futuras operações.

Atuando como o Braço Armado do DECEA, o 1º GCC busca sempre a vanguarda tecnológica e operacional, a fim de apoiar de maneira eficiente e eficaz a Força Aérea Brasileira.



Durante a manobra, os militares vivenciaram o cotidiano do controle de uma operação combinada de médio porte

Literalmente Falando

Mulheres

1S BCO Joni Sol da Silva Braz

COPM3 – CINDACTA III

Ah, Mulher...! Quantos dos teus ais
São dádivas e mistérios mais
Por tentarmos te desvendar
Quantos versos encantados
Quantas violas enluaradas
Quantos escritos ou tratados
Quantas idéias ainda não pensadas
Para que chegássemos aos suspiros tais...

Valeu a pena? Tudo, Mulher,
Vale por ti a pena!
Quem quer te pintar além da cor
Tem de seguir os passos do Criador.
Mulher... um olhar, uma arte, um dom...
Resta a nós, homens, sensibilidade e generosidade
perante a obra divina.



Metáfora

Ten Fabiana Borgia

AJUR – DECEA



Não tenho ataques de pânico
Só ansiedade
Quem já chegou
Ao fundo do poço
Sabe que pode encontrar
Água

Quem já esteve no deserto
Se acostuma a ver
Miragens
Imagens
Quem já voltou do inferno
Sobrevive
E vive

Eu revisto
Eu reviso
A insônia da insanidade
Porque o que importa
São os fins
Os fins justificam
Os meios?

Um Tsunami passou
Por mim
E eu não percebi
Um Tsunami passou
Por aqui
E eu não vi
Um Tsunami passou

As minhas vivas
Enchentes de dádivas
Fazem com que
Eu permaneça metáfora
Metáfora não é efêmera
Metáfora é indestrutível
Metáfora é.

VI CIMEIRA conta com o apoio do 1º GCC

O Primeiro Grupo de Comunicações e Controle (1º GCC) apoiou com seus meios o Hospital de Campanha (HCAMP), montado pela Força Aérea Brasileira durante a realização da VI CIMEIRA, reunião dos Chefes de Estado dos países de língua portuguesa, realizada na cidade de Bissau, em Guiné-Bissau, no continente africano. A VI CIMEIRA ocorreu no período de 12 a 17 de julho de 2006.

A equipe - formada pelo Cap Wi-chan (chefe); SO Matos (operador aerotático); 1S Domiciano (operador aerotático) e 1S Pacheco (técnico de tecnologia da informação) - disponibilizou os serviços de comunicação, através de HF; enlace de voz entre Guiné-Bissau e Brasil; VHF; enlace de voz local; e - ainda - videoconferência entre o HCAMP, na cidade de Bissau e o Hospital Central da Aeronáutica, no Rio de Janeiro.

Além dos serviços acima citados, o 1º GCC proporcionou aos integrantes do HCAMP o contato direto com seus familiares no Brasil, através do programa "SKYPE", que torna possível uma ligação entre um computador conectado à internet e um telefone (convencional ou celular).

Capitães da EsAO visitam CINDACTA IV



Capitães da EsAO conhecem o trabalho do CINDACTA IV

Um grupo formado por 150 capitães do Curso de Infantaria do Exército Brasileiro da EsAO (Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais) foi recebido no Quarto Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo (CINDACTA IV), no dia 23 de junho, pelo Chefe da Divisão Operacional do CINDACTA IV, Ten Cel Av Leônidas de Araújo Medeiros Júnior.

As atividades exercidas pela OM foram explanadas em uma palestra e os alunos entenderam melhor como funciona a integração do CINDACTA IV com o Sistema de Proteção da Amazônia (SIPAM). Os Centros de Controle de Área Amazônico (ACC-AZ), Meteorológico de Vigilância Amazônico (CMV-AZ) e o de Operações Militares (COPM-4) também foram visitados pelos capitães.

Curso de Radar de Aproximação de Precisão é ministrado no DTCEA-SC

O Destacamento de Controle do Espaço Aéreo de Santa Cruz (DTCEA-SC) realizou, no mês de julho de 2006, o curso ATM009 (Radar de Aproximação de Precisão - PAR) que foi ministrado para oficiais e graduados.

O curso de PAR ATM009 teve por objetivo atender a necessidade da FAB, no sentido de formar e treinar os militares para operação dos radares de aproximação de precisão.

O PAR é um equipamento de uso exclusivo em aeródromos militares, utilizado principalmente quando as condições meteorológicas são adversas.

Entre as atribuições do DTCEA-SC está a missão de atender a Base Aérea de Santa Cruz em seu poder aerotático com as operações das aviações de caça e embarcada.

O curso de PAR teve a participação de dez alunos, sendo sete graduados BCT e um oficial Especialista em Controle de Tráfego Aéreo e também contou com as presenças dos comandantes dos Destacamentos de Santa Cruz e São Paulo, Cap Av Luiz Roberto Barbosa Medeiros e Cap Av Carlos Alberto de Mattos Bento, respectivamente.



Destaque para a equipe que disponibilizou os serviços de comunicação

O curso formou e treinou militares para a operação dos radares de aproximação



