

AERESPACO

Informativo do Departamento de Controle do Espaço Aéreo - DECEA

5 NOTÍCIAS

Ano 1 - Nº 3



Radar Transportável Tridimensional (TPSB 34) do DTCEA-SINOP-MT

Informativo "Aeroespaço Notícias" Editorial

Esta edição já apresenta algumas modificações, exatamente porque a idéia é ir, gradativamente, substituindo o noticiário mensal para o formato de revista. A diferença básica está no esforço e na linha editorial, isto é, um noticiário mensal exige sempre uma mobilização e um dinamismo maior na captura de notícias, o que nem sempre se consegue, até por contingências naturais do SISCEAB, onde a maioria dos eventos faz parte de uma muito peculiar rotina operacional.

A informação "curta" e imediata, sem grande detalhamento, caracteriza o noticiário.

A revista, por sua vez, permite mais espaço e, portanto, a possibilidade de ampliação de conteúdo e, além disto, ao incorporar artigos assinados, de inspiração técnica, operacional ou até mesmo de vivência pessoal, traz aos leitores, também, algum saudável entretenimento.

Vamos, aos poucos, chegando lá. O importante mesmo é a participação de todos.

Estimamos que, com o tempo, a Revista passe a ser uma representação da coletividade do SISCEAB e adquira personalidade, passando a ter a "nossa cara".

Somos mais de 13 mil profissionais atomizados por todo o Território Nacional.

Se apenas 5% do nosso efetivo decidissem contribuir intelectualmente com a revista, aportando seus pontos de vista, experiências profissionais, histórias e estórias, teríamos uma vida editorial garantida, com certeza.

Afinal, que outro veículo está à nossa disposição para livre manifestação e compartilhamento?

Se incentivamos esta comunicação, é porque a entendemos como uma riqueza extraordinária que, além de servir para ir mostrando a nossa alma como instituição, projeta para fora a nossa dimensão e grandeza como atividade fundamental à vida política, econômica e social do País.

O que fazemos exatamente ?

Quem somos nós ?

O que alimenta nossos sonhos e empresta sentido ao nosso grupamento humano?

Estas e outras respostas estão por serem ainda publicadas na Revista "Aeroespaço", que está nascendo e vai ser escrita por todos nós.

Aguardamos ansiosamente a sua contribuição.

Ten Brig do Ar José Américo dos Santos - Diretor-Geral do DECEA

Para simplificar, temos agora um novo e-mail para você mandar suas mensagens e reportagens de sua OM: aeroespaco@decea.gov.br

Envie também as fotografias referentes às reportagens. A nossa nova caixa de mensagens tem um limite de 50 Mb.

Carta dos leitores

Não há muito a acrescentar ao vosso trabalho. Conhecer um pouco do que se desenvolve na Força Aérea é constatar que também estamos inseridos neste dia-a-dia. Gostaria de sugerir uma matéria contendo a missão dos DTCEAs, sua localização no Brasil etc.

Sidnei, SO (CMT DTCEA-UG)

Parabéns pelo 2º número da revista "Aeroespaço Notícias". Está bonita. Gostaria de fazer apenas um comentário. A matéria sobre o aumento de sinais GPS no GEIV traz informações muito técnicas que não pude captar. Não sei se será possível, mas quando for necessário dar notícias de coisas assim, penso que as explicações devam vir junto. Como receio que isto venha a tornar o texto muito pesado e cansativo acho que é melhor não ocupar duas páginas da revista com coisas muito explicadas. Para isto já existe a Intraer, não ? No mais, a linha da revista está excelente e muito humana também. A matéria da Sargento operadora aerotática foi um grande acerto. Muito bom.

Natanael Torres Domais Junior 1 Ten Int

Índice

Página 2

- Editorial: O Informativo Aeroespaço Notícias
- Índice/Expediente
- Carta dos leitores

Página 3

- A navegação aérea globalizada e o "Big Brother" da América do Sul

Página 4

- Seção: Eu Não Sabia! - Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro

Página 5

- Controlador de Voo recebe prêmio da FASIA
- II Simpósio de Segurança do Controle do Espaço Aéreo do Mato Grosso do Sul

Página 6

- A conspiração circunstancial dos fatos e um serviço "bem tirado"
- Quem é o Cliente?

Página 7

- VII Feira Aerodesportiva de Araguari
- Curso SAR-002 é realizado no IPV

Páginas 8 e 9

- Seção: Histórias da Busca e Salvamento - TUBARÃO

Página 10

- Estagiários da ESG visitam o SRPV Manaus
- SRPV-SP realiza reunião de coordenação técnica em Santos

Página 11

- Seção: Cantinho da Crônica - Instituto Félix Pacheco
- Com o sacrifício da própria vida

Página 12

- Esforço recompensado
- Militar feminina do CINDACTA 3 participa do Campeonato Mundial de Orientação na Holanda
- DTCEA do Gama recebe visita do DGCEA

Página 13

- Boeing realiza testes nos aeroportos do RJ, em conjunto com o DECEA
- CENIPA realiza cursos de prevenção de acidentes
- DTCEA de Santiago/RS tem novo comandante
- DTCEA do Galeão/RJ promove festa julina

Página 14

- A maneira "SALVAERO" de ser

Página 15

- A utilização do DATACOM pelo SISCEAB
- CINDACTA 3: aprimorando e inovando



Nossa Capa:

Radar Transportável Tridimensional (TPSB 34) do DTCEA-SINOP-MT

Expediente

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

Diretor-Geral:

Ten Brig do Ar José Américo dos Santos

Assessor de Comunicação Social:

Paullo Esteves - Cel Av R1

Redação:

Daisy Meireles (MTB 21286-DRT/RJ)

Telma Penteado (RJ 22794-JP)

Diagramação & Capa:

Filipe Bastos

Fotografia:

Luiz Eduardo Perez

Home page: www.decea.gov.br

Intraer: www.decea.intraer

E-mail: ascom@cc.sivam.gov.br ou aeroespaco@decea.gov.br

Endereço: Av. General Justo, 160 - Centro

20021-130 - Rio de Janeiro/RJ

Telefone: (021) 2123-6404

Fax: (021) 2262-1691

Editado em: Setembro/2004

Folhetos & Impressão: Ingrafoto

A Navegação Aérea Globalizada e o “Big Brother” da América do Sul

Telma Penteadó - Jornalista e redatora do Informativo Aeroespacia (Ascom/DECEA)



Olhando para o mapa da América do Sul, quando se imagina a quantidade de movimentos aéreos na região - aviões decolando, pousando e se deslocando, de um país para outro e dentro de cada um deles,

em um dia específico -, não fica difícil imaginar o formidável fluxo de tráfego aéreo que ocorre em 24 horas.

Na verdade, as estatísticas consignam algo em torno de cinco mil movimentos aéreos por dia na América do Sul e Caribe. Se considerarmos que uma parte desses movimentos, tendo origem em quaisquer dos países da região, se destinam a outros continentes, a gente passa então a ter a dimensão do quanto o transporte aéreo é uma atividade complexa e dependente de uma infinidade de variáveis a conspirar no “arranjo” do espaço aéreo, no sentido de torná-lo seguro, rápido e, pelo menos, algo previsível em termos de equação de tempo, isto é, um sistema que nos permita estimar com alguma precisão quanto tempo será necessário para que alguém se desloque de um ponto a outro no planeta e tenha um mínimo de certeza de chegar na hora desejada.

Quando mencionei a palavra “arranjo”, o fiz de maneira proposital, porque, afinal, embora cada país tenha seus próprios mecanismos de administração do fluxo de tráfego aéreo, há um formidável elenco de variáveis que na roda de um dia se apresentam e podem alterar quaisquer estimativas. Podemos citar os mais comuns, como, por exemplo, condições meteorológicas desfavoráveis (tempestades tropicais, tormentas, furacões, ventos fortes, chuvas torrenciais, nevoeiros densos) ou então acidentes aeronáuticos que, eventualmente, interditam pistas por algumas horas, ou ainda falhas nos sistemas de detecção ou de telecomunicações, que obrigam órgãos de controle a diminuir o fluxo do tráfego em nome da segurança dos usuários. Tudo isto é muito comum e acontece com relativa frequência.

O que se pretende destacar é que qualquer ocorrência desfavorável sempre provocará uma mudança no “arranjo”

do espaço aéreo, significando dizer que nada fica impune, isto é, “aconteceu algo inesperado?”, então o resultado vai se fazer sentir em algum lugar, mas sempre se fará sentir.

À medida que o fluxo do tráfego no mundo cresceu - e vem crescendo vertiginosamente - a OACI (Organização da Aviação Civil Internacional), reconhecendo a problemática, decidiu recomendar a seus países membros que estudassem em conjunto a criação de grandes centros gestores da navegação aérea em cada região da terra, para administrar os “arranjos”, de modo a permitir, com antecipações possíveis e desejáveis, conhecer onde, quando e como poderiam ocorrer “gargalos” no fluxo do tráfego, garantindo aos operadores de aeronaves, gerentes de companhias aéreas, dirigentes operacionais dos aeroportos e até mesmo passageiros, saber como administrar suas equações de tempo em função de um evento inesperado, minimizando os transtornos. Mais uma vez, saímos na frente.

O Brasil apresentou-se à OACI como tendo condições de sediar e gerenciar a porção sul-americana desse chamado Grande Centro Gestor Regional. O Chile bem que tentou, mas só nós conseguimos a aprovação da OACI para o gerenciamento da segurança da CARSAMA (região que engloba o Caribe e a América do Sul).

Assim, surgiu no nosso cenário o CGNA (Centro de Gerenciamento de Navegação Aérea), cuja implantação está sob a orientação e supervisão do DECEA e localiza-se em São José dos Campos - SP. Por enquanto, a OACI nos identifica e reconhece como Centro Gerenciador da Navegação Aérea no Brasil.

Nosso credenciamento final como Centro Regional de toda a América do Sul depende de que nossos vizinhos se manifestem, aceitando o Brasil como sede e executor do gerenciamento regional, o que deve ocorrer muito em breve - afinal, nós aceitamos o desafio e fizemos o investimento (até agora mais de 5 dos 15 milhões de reais previstos foram consumidos em obras de infra-estrutura, capacitação de recursos humanos, equipamentos e desenvolvimento de software específico).

No cenário mundial, presentemente, há outros dois Centros idênticos ao nosso

CGNA já em operação (um nos EUA e outro na União Européia) e mais três em implementação, localizados respectivamente na Rússia, no Japão e na Austrália.

Para que o leitor entenda melhor, poderíamos dizer que o CGNA é o “Big Brother” da América do Sul, um “olho” gigantesco e muito maior do que aqueles outros que fazem o controle do tráfego aéreo, porque gerencia a navegação aérea em todo o continente sul-americano e inteira-se com os demais centros de outras regiões na sugestão de “rearranjos” globalizados.

De fato, dia virá - e está muito próximo - que um eventual acidente em Amsterdã, na Holanda, por exemplo, numa determinada manhã, que venha a interditar, por apenas uma hora, a pista daquele aeroporto, irá recomendar que atrase em 20 minutos o voo da Avianca Bogotá/São Paulo, das 18hZ, para evitar um conflito de fluxo de tráfego em Nova Iorque nas primeiras horas da manhã do dia seguinte.

Esta dança de cadeiras, por incrível que pareça, será possível e fará parte do cotidiano dos Centros Gestores da Navegação Aérea em todo o mundo. Agora, imaginem o quanto será confortável e seguro ter este tipo de alternativa sem ter que abraçar o “Imponderável de Almeida” - a que se referia Nelson Rodrigues - e jogar uma roleta russa com o nosso tempo, sem saber, com um mínimo de antecedência, se podemos ou não honrar um compromisso que dependa do transporte aéreo.

O CGNA da América do Sul é no Brasil e do Brasil. Isto, além de nos engrandecer politicamente no cenário da navegação aérea internacional, traz para dentro de casa uma excepcional fonte de divisas, porque este tipo de serviço é tarifado e gera muita receita.

Enquanto escrevo estas linhas sou forçada a lembrar-me daquele exemplo clássico da globalização: “O bater das asas de uma borboleta no Tibet poderá fazer cair a Bolsa de Valores de Nova Iorque”.

O mais interessante é que, no caso da Navegação Aérea, vamos poder saber as conseqüências com tal antecipação que poderemos até orientar providências com dias e até horas de antecedência.

Quem viver - e não vai precisar viver muito - verá.

**Você está recebendo uma informação completa e precisa sobre uma área do SISCEAB.
Agora não dá mais pra dizer:**

Eu não sabia!

Tema: Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro

Colaboração: Ten Cel Av Rolim

Depois não diga: - eu não sabia... Será uma série de reportagens, sobre o Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro. Mas, o que é o SISCEAB? Quais sistemas o compõem? Com quais sistemas possui estreita relação? E, finalmente, quais são as atividades inseridas em seu âmbito? Certamente, até os mais desavisados sabem que o Órgão Central do SISCEAB é o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA).

Todavia, nem todos sabem que é o Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei Nº 75650, nosso principal embasamento jurídico. Através dele e de outras leis complementares é possível identificar que o Sistema de Proteção ao Voo visa à regularidade, segurança e eficiência de fluxo de tráfego no espaço aéreo, abrangendo as seguintes atividades: controle de tráfego aéreo, telecomunicações aeronáuticas e auxílios à navegação aérea, meteorologia aeronáutica, cartografia e informações aeronáuticas, busca e salvamento, inspeção em voo, coordenação e fiscalização do ensino técnico específico, supervisão de fabricação, reparo, manutenção e distribuição de equipamentos terrestres, e auxílio à navegação aérea.

Uma lei complementar atribuiu ao Comando da Aeronáutica, entre outras, a orientação, coordenação e controlar as atividades de Aviação Civil; prover a segurança da navegação aérea; e estabelecer, equipar e operar, diretamente ou mediante concessão, as infraestruturas aeroespacial, aeronáutica e aeroportuária. Com isso, por Portaria Ministerial, foi estabelecido o SISCEAB com a finalidade de consolidar a integração dos Sistemas de Proteção ao Voo (SPV), de Telecomunicações do Ministério da Aeronáutica (STMA) e de Defesa Aérea e Controle do Espaço Aéreo (SISDACTA).

Com a edição da Portaria



Ambiente operacional do ACC Brasília

do SISCEAB foram atribuídas ao SPV as seguintes funções: Gerenciamento de Tráfego Aéreo, composto de Controle do Tráfego Aéreo, Gerência de Fluxo de Tráfego Aéreo e Gerência do Espaço Aéreo; Telecomunicações Aeronáuticas; Meteorologia Aeronáutica; Cartografia e Informações Aeronáuticas; Busca e Salvamento; Vigilância do Espaço Aéreo e Navegação Aérea. Quanto ao Sistema de Telecomu-

nicacões do Ministério da Aeronáutica (STMA), foram-lhe designados os seguintes campos de atuação: Telecomunicações Aeronáuticas, Telecomunicações Militares e Telecomunicações Administrativas. E, finalmente, ao SISDACTA coube-lhe a orientação dos meios do SPV e do STMA no que tange às atividades operacionais integradas de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo, ou seja, vigilância, coordenação e controle da Circulação Aérea Geral e a condução das aeronaves que têm por missão manter a soberania do espaço aéreo brasileiro.

Certamente muitas pessoas já viram outros sistemas como o Sistema de Aviação Civil (SAC), Sistema de Defesa Aérea Brasileiro (SISDABRA), Sistema de Tecnologia da Informação (STI), os quais o DECEA ou é designado como órgão central ou tem um forte relacionamento intersistêmico, todavia não estão incorporados ao SISCEAB.

Bom! Essa foi uma pequena pincelada sobre o SISCEAB. A partir do próximo número estaremos iniciando um maior escrutínio de suas atividades de forma que você, caro leitor, não venha dizer: - eu não sabia...



Controlador de vôo recebe prêmio da FASIA

No próximo dia 23 de setembro, a alegria e a satisfação atravessarão as fronteiras, os mares e vão parar em Toulouse, França. No Institut Aéronautique et Spatial – IAS (Instituto de Aeronáutica e Espaço) serão agraciados 40 estudantes selecionados mundialmente, por seus talentos, méritos e qualidades profissionais, com o prêmio “French Aeronautics & Space Industry Award” (FASIA). E, entre estes 40 alunos de diversas partes do planeta está o mestrando do Instituto Tecnológico da Aeronáutica (ITA), 1S BCT Celso Luis do Couto Figueiredo. O Sgt Celso Figueiredo, hoje com 41 anos, nos contou sobre esta experiência e seus desdobramentos.

Há quanto tempo você está no CGNA e qual é a sua função no Centro?

Cheguei em São José dos Campos, SP, vindo do CINDACTA 3, APP-Recife, em 1996.



O destino inicial no IPV

foi a ATS (Subdivisão de Tráfego Aéreo), para compor o recém-criado Núcleo do Centro de Gerenciamento de Fluxo de Tráfego Aéreo Brasileiro, o NuATFM. Desde então, participo do desenvolvimento (especificações e pesquisa) das atividades relacionadas ao gerenciamento de fluxo de tráfego aéreo no Brasil, bem como da transição do, então, NuATFM, no IPV, para a nova sede do CGNA (Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea).

Sou 1S BCT e, no Centro, tenho a função de Especialista em Gerenciamento de Tráfego (entre outras, como descritas acima). Juntamente com uma equipe de outros controladores de tráfego aéreo, fazemos diariamente uma análise, estratégica e tática, do cenário da circulação

aérea nacional, no que se refere ao balanceamento entre a demanda de tráfego aéreo e a capacidade instalada (aeroporos e espaço aéreo), prevendo e, futuramente, evitando os congestionamentos e atrasos dos vôos no território nacional.

Qual o curso que você fez no IAS e quanto tempo?

O IAS (Institut Aéronautique et Spatial), Instituto de Aeronáutica e Espaço, em Toulouse, tem uma cooperação internacional com o CNPq e se encarrega das atividades pedagógicas dos alunos estrangeiros na França. O meu curso é um Mastère Spécialisé, por 1 ano, e chama-se: Exploitation Aéronautique et Gestion du Trafic Aérien (Operações Aeronáuticas e Gestão de Tráfego Aéreo – ATM).

O curso é considerado um Mestrado?

Na França ele é considerado como um mestrado e dá acesso, para os interessados ao doutorado. O CNPq diz que não o reconhece como mestrado e sim como uma pós-graduação *Lato Sensu* em função da carga horária. Também sou

aluno, este sim, de mestrado no ITA em Engenharia de Infra-Estrutura Aeronáutica, área de concentração: Transporte Aéreo e Aeroportos. Estou prestes a finalizá-lo, restando apenas a defesa da tese que será apresentada quando retornar ao Brasil no ano que vem.

Qual será a sua aplicação no CGNA?

Retornando para o CGNA, como graduado, permaneço na função de Especialista em Gerenciamento de Tráfego e, quando necessário, participando do processo de especificação e implantação das futuras atividades operacionais do Centro.

Espero, também, dar continuidade às atividades acadêmicas no ITA, onde tenho certeza que posso dar uma enorme contribuição para a pesquisa do ATM, sobretudo nesta renomada instituição.

É com grande orgulho que a Aeroespaço congratula este Controlador de Vôo cujas excelência e dedicação lhe renderam um prêmio internacional, aquilatando seu trabalho e mostrando para o mundo a qualidade de nossos militares.

II Simpósio de Segurança do Controle do Espaço Aéreo do Mato Grosso do Sul

A troca de conhecimentos da comunidade aeronáutica civil e militar

O Plenário da Câmara Municipal de Campo Grande, no dia 11 de setembro, sediou o II Simpósio de Segurança do Controle do Espaço Aéreo do Mato Grosso do Sul. O evento promovido pelo Destacamento de Controle do Espaço Aéreo de Campo Grande reuniu a comunidade aeronáutica de Mato Grosso do Sul, abordando assuntos pertinentes à segurança do espaço aéreo e relacionados à aviação, tais como: Meteorologia, Serviço de Informações Aeronáuticas,

RADAR: Uma nova realidade em Campo Grande, CNS/ATM, Agência de Gestão e Integração de Transportes do Mato Grosso do Sul (AGITRAMS), Busca e Salvamento (SAR), Medicina Aeroespacial, Filosofia SIPACEA, Ciências Aeronáuticas, Instrument Landing System e Sistemas de Visão Aprimorados para Segurança de Vôo.

Diversos palestrantes deram a sua contribuição no Simpósio, cujo objetivo maior do simpósio, tendo em vista a evolução

tecnológica relacionada à aviação de um modo geral e à prestação dos serviços de tráfego aéreo, foi convidar a comunidade aeronáutica civil e militar para trocar conhecimentos ligados à atividade aérea e à segurança do espaço aéreo, divulgando as atividades aeronáuticas na TMA Campo Grande, desenvolvendo assim, uma filosofia profissional voltada à Segurança do Controle do Espaço Aéreo, integrando a comunidade aeronáutica do Estado de Mato Grosso do Sul.

A conspiração circunstancial dos fatos e um serviço “bem tirado”

Há momentos na vida em que parece haver uma silenciosa conspiração de fatos que acabam concorrendo para um desfecho favorável de uma situação, quando tudo parecia, pela lógica, indicar o contrário. No mundo da aviação, muito particularmente, face a natureza da atividade, que incorpora alguns riscos e muita velocidade, esses fatos assumem um caráter especial.

Assim foi com um episódio muito recente, reportado pelo Maj Av Domingos Sávio Rufino, Inspetor de Aviação Civil, lotado no Parque de Material Aeronáutico de Lagoa Santa - MG.

Na manhã do dia 16 de maio deste ano, o então Capitão Rufino estava procedendo a um vôo de recheque de um Comandante da Aviação Civil.

O procedimento incluía, entre outras coisas, verificações de habilitação do piloto em atender à simulação de tráfego de emergência (falha simulada de motor). Desta forma, já ao final da missão de recheque, retornando para pouso em Lagoa Santa, a simulação de tráfego de emergência foi então aplicada ao piloto. Tudo certo, procedimento correto. O piloto então baixou o trem de pouso e girou na perna base para enquadrar a final. Neste momento, o Capitão Rufino questionou ao piloto se as três luzes verdes estavam acesas, indicando trem de pouso baixado e travado. O piloto respondeu: “Positivo!” Na verdade,



1S BCO Sergio Luiz Carvalho, operador da Rádio Lagoa Santa do DTCEA-LS

o comandante do PT- RPG respondeu positivo entendendo que o Capitão estava afirmando que o trem estava travado.

Na final para pouso chamaram a Rádio Lagoa Santa e informaram que estavam na final com trem baixado e travado.

O detalhe: Uma rádio de aerovia fornece aos pilotos apenas informações aeronáuticas como, por exemplo, direção e intensidade do vento, temperatura local etc. Não cabe às rádios de aerovia verificar visualmente a posição dos aviões em circuito de tráfego, até porque, comumente, as estações rádio encontram-se no interior dos prédios sem contato visual com a pista. Ocorre que, em Lagoa Santa, isto não acontece. A rádio lagoa Santa, uma espécie de torre ainda não homo-

logada tem visualização perfeita de ambas as cabeceiras da pista daquele aeródromo e é prática comum o operador da rádio “dar uma olhada”, por meio de um binóculo, na situação da aeronave que está na final. É uma situação atípica mas que acontece por lá.

Portanto, naquela manhã de 16 de maio, quando a aeronave acusou sua posição de “na final com trem baixado e travado”, o operador da Rádio Lagoa Santa, 1S BCO Sérgio Luiz Carvalho, deu aquela “olhada” e constatou que o PT -RPG não estava com os trens de pouso embaixo e, imediatamente, alertou aos pilotos que tiveram que arremeter. De

fato, por uma falha no sistema, embora a alavanca estivesse na posição “baixado”, os trens não haviam descido e muito menos travado. Sendo assim, as três luzes verdes, indicativas, estavam apagadas e o mal entendido na cabine (perguntou ou afirmou?), naquele momento conspirando para um acidente.

A situação física especialmente favorável da Rádio Lagoa Santa - que permite visualização da pista - e o profissionalismo e atenção do operador da rádio, mesmo não sendo sua atribuição, chamaram a atenção dos pilotos. O fato espelha bem o exemplo da conspiração circunstancial dos fatos, transformando o que poderia ser um acidente aeronáutico em um dignificante exemplo de “serviço bem tirado” pelo 1S Sérgio Luiz do DTCEA- LS.

Quem é o cliente?

Ten Cel Av Rolim - Assessor do Diretor-Geral do DECEA



Normalmente, nas diversas consultorias gerenciais, para se buscar a eficiência, a primeira tarefa a se cumprir é definir o objetivo e, para tanto, faz-se a seguinte pergunta: “Quem é o cliente?” Esta simples pergunta é o início de

qualquer análise e, através dela, é possível se delinear o objetivo da instituição.

Ao se comparar a missão do DECEA com a de outras organizações similares, ressalta-se a peculiaridade brasileira de possuir os serviços de provedor, regulador e usuário do tráfego aéreo concentrados numa única instituição.

Como provedor do serviço, o DECEA tem como principal cliente os usuários do tráfego

aéreo: companhias aéreas, aviação militar, geral e desportiva, veículos não tripulados, táxi aéreos, enfim, todos aqueles que usam o espaço aéreo de maneira coordenada e interação com o tráfego aéreo. De outro lado, como regulador do serviço de tráfego aéreo e usuário militar, esta instituição tem o bem estar social como objetivo e a sociedade como cliente.

Numa análise mais acurada desses clientes, fica evidente que eles possuem interesses diferentes. Conseqüentemente, os objetivos gerenciais irão variar de acordo como o tipo de serviço que está sendo prestado - provedor, regulador ou usuário. Esta singularidade do DECEA demanda um esforço extra de seus administradores, a partir do momento que a estrutura organizacional do Departamento não delimita de forma clara a fronteira entre os seus serviços.

Conciliar as tarefas de legislar, fiscalizar (função predominantemente de regulamentação do setor) e executar (função de provedor do serviço), quando executadas dentro da organização, é outro desafio administrativo para o qual os gerentes do SISCEAB devem estar atentos. Naturalmente, quando há conflitos de atividades existe uma tendência de se simplificar os problemas, no intuito de se justificar eventuais falhas.

É fato que a atividade de controle do tráfego aéreo, tal e como é executada no Brasil, vem sendo reconhecida internacionalmente pelos seus resultados positivos. Contudo, faz-se mister a clara definição do objetivo a ser alcançado na execução das diversas atividades do Departamento e, portanto, é fundamental se manter sempre em mente a pergunta: Quem é o cliente?

VII Feira Aerodesportiva de Araguari

A cobertura dos profissionais do SRPV-RJ

André Marcelo da Silva - 2S BCT

Não brilhava o sol na manhã do último dia 29 de julho deste ano, quando uma equipe multidisciplinar, formada de técnicos em eletrônica e controladores de tráfego aéreo, pertencentes ao Serviço Regional de Proteção Ao Vôo do Rio de Janeiro, deixou a capital carioca rumo ao extremo oeste mineiro. Imbuídos do desejo de atender a solicitação dos realizadores da VII Feira Aerodesportiva de Araguari, com a finalidade de prestar o serviço de tráfego aéreo a todas as aeronaves envolvidas no evento, além da participação da Esquadrilha de Demonstração Aérea da Força Aérea Brasileira, a tão

aclamada Fumaça, que contribuiu para que o evento ficasse marcado nos corações e mentes dos cidadãos mineiros.

Como a cidade de Araguari fica na área jurisdicional do SRPV-RJ, a Associação de Pilotos de Ultraleves do Triângulo Mineiro, no intuito de realizar um evento de grande vulto na cidade e manter a segurança ao tráfego aéreo, solicitou ao Ten Cel Av Almir Santos (Chefe do SRPV-RJ) a possibilidade de que o mesmo disponibilizasse a ativação de um órgão de controle de tráfego aéreo durante todo o evento. Tal solicitação foi prontamente atendida.

Chefiada pelo 2º Ten Esp Aer CTA Reinaldo de Almeida Araújo, uma equipe composta por 10 militares, subordinados ao SRPV-RJ, foi nomeada a fim de cumprir a missão em Araguari.

O início das operações foi no dia 30 de julho, às 09h30 UTC. Muitos dos pilotos que se dirigiram ao evento espantaram-se ao receber marcações magnéticas de um NDB em 1.700 kHz e ao ouvir um caloroso “Bom dia” emitido pelos controladores de tráfego



Flagrante do evento

aéreo na frequência de 118.60MHz, acompanhado da mensagem: “Aqui é a Torre de Controle Araguari, prossiga PU-SAB”. O que parecia impossível acontecera, naquela simpática localidade, havia a proteção dos profissionais em controle do espaço aéreo.

Mas o fato que mais ressaltou a estes profissionais era que o nome daquele aeródromo homenageava àquele que tornara possível toda a festa: SANTOS-DUMONT.

Idealizadores e sonhadores com a herança brasileira de desafiar aos céus em 1926, meados de setembro, o Tenente Negromonte e o sargento Anthero realizaram um sobrevôo na cidade e acabaram efetuando um pouso na área que hoje pertence ao Batalhão Mauá do Exército Brasileiro. Bastara aquilo para eclodir à vontade dos patrícios do Pai da Aviação de terem o seu próprio campo de aviação.

Em 1938, o Sargento Osvaldo Marra, pertencente a reserva da Escola de Aviação Militar, funda o Aeroclube de Araguari, objetivando impulsionar a formação de novos pilotos e mecânicos locais e trazer linhas aéreas comerciais à cidade. E, em agosto daquele

mesmo ano, a VASP (Companhia de Viação Aérea de São Paulo) efetuava uma escala no seu vôo de São Paulo a Goiânia, através do possante JUNKER-JV52, equipado aos modernos aviões comerciais atuais.

Relembrando o sonho do Sr. Osvaldo Marra mais uma vez, Araguari recebeu em seu aeródromo a visita de cerca de 18.000 pessoas, que se admiravam com a aviação local de ultraleves, acrobáticos, e de aviação agrícola, tendo como ápice as evoluções impressionantes de sete aeronaves da Esquadrilha da Fumaça, além das demonstrações de helicópteros de transporte de tropa e combate do Exército Brasileiro.

Alheios ao movimento humano, e praticamente escondidos dos olhos dos visitantes do evento, a equipe “Araguari”, do SRPV-RJ, separava os vôos de demonstração dos vôos locais e em cruzamento na TMA de Uberaba, além de prestar avaliação meteorológica de superfície, transmissão de planos de vôo e METAR, e cuidar da manutenção dos equipamentos necessários à estrutura ali implantada. Após quase 72 horas de serviço, contabilizando um movimento em aeródromo de 209 decolagens e pousos, o atendimento na Sala de Informação Aeronáutica improvisada e as diversas explanações aos pilotos que nunca haviam recebido a prestação deste serviço de tráfego aéreo, a exaustão já transparecia em seus rostos, mas a recompensa logo viria, quando num último contato com a Fumaça, a Torre de Controle de Araguari ouviu em seus corações: “Ok, Araguari. Fumaça 01 chamará Centro Brasília em 124,4. **Obrigado, companheiros. Não conseguiríamos sem vocês. Bom trabalho!”**

Curso SAR-002 é realizado no IPV

O Instituto de Proteção ao Vôo (IPV) foi palco da cerimônia de encerramento do Curso SAR-002 - Controlador de Centro de Coordenação de Salvamento, no último dia 27 de agosto.

O curso, que teve duração de cinco semanas, foi organizado pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo, com supervisão do Subdepartamento de Operações e com atuação direta da Divisão de Busca e Salvamento (DSAR).

Dez graduados, suboficiais e sargentos, oriundos de diversas organizações do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB),

estavam unidos pelo objetivo de atender às necessidades operacionais do Sistema de Busca e Salvamento Brasileiro (SISSAR).

O grupo foi instruído por uma equipe altamente capacitada, que conseguiu transmitir conhecimentos práticos, aliados a um extenso currículo reconhecido pela Organização de Aviação Civil Internacional (OACI).

A abordagem multidisciplinar permitiu que as aulas não se tornassem meramente expositivas, despertando nos alunos, por consequência, a doutrina SAR, fator de fundamental importância na formação de integrantes da “FAMÍLIA SAR” internacional, cujo

lema é: “Para que outros possam viver”.

Na cerimônia de encerramento, foi realizada uma homenagem com entrega de placa alusiva ao SO BCT Edson de Almeida Calçagno, um dos baluartes do extinto SALVAERO BELÉM, por haver cumprido, honrosamente, 30 anos de serviço como controlador de tráfego aéreo, sendo grande parte dedicados à busca e salvamento.

Foi concluído mais um dos incontáveis capítulos da história da Aviação de Busca e Salvamento na Força Aérea Brasileira. Parabéns a todos aqueles que, agora, endossam com sua dedicação e excelência a “FAMÍLIA SAR”.

TUBARÃO!

Relato publicado em 1982 no jornal "O Balão", do CECOMSAER. O autor, à época, era Coronel Aviador e, presentemente, é o Major Brigadeiro do Ar Adenir Siqueira Vianna, Diretor do CTA (Centro Técnico Aeroespacial).

Corria o ano da graça de 1974.

Primeiro Tenente antigo, servia eu no legendário 2º/10º GAv, Esquadrão de Busca e Salvamento, sediado na Base Aérea de Florianópolis.

Naquela madrugada chovia muito quando me dirigi para a Base. Aliás, chovia na região há vários dias, chuva pesada, contínua.

Imaginava que teria um serviço de alerta SAR tranqüilo, com tempo para descansar. O 2º/10º GAv mantinha uma tripulação de alerta SAR na Base em condições de decolar em minutos, quer com os SH-1D ou com os hidroaviões AS-16 ALBATROZ, 365 dias por ano, 24 horas por dia.

Era necessário. Com certa frequência aquela sirene de alerta soava anunciando mais uma emergência. As malas, lanches e tudo que era preciso para a missão estavam sempre a bordo da aeronave de alerta, a primeira na entrada do pátio. A decolagem era imediata, sabe Deus para onde, sem data de retorno prevista.

Naquele sábado, ela soou logo após o alvo-receber. Corri para o Esquadrão. O Sargento de serviço à tática intercepta a tripulação no pátio e avisa que o acionamento era para o helicóptero. O SALVAERO Porto Alegre acabara de acionar uma missão para atender problemas de enchentes em Tubarão (SC).

Bom, uma enchente não é uma emergência crítica, raciocinamos, dá para planejar a missão.

A tripulação compunha-se do Tenente Gonçalves, o piloto operacional, eu, que detinha pouca experiência, mas era o mais antigo e o Sargento Mecânico, 3S Mazucante.

Tubarão é uma cidade cerca de 130km ao sul de Florianópolis. É a terra natal de Pozza - o então Tenente Pozza era de minha turma. Um grande amigo, até hoje. Grande no duplo sentido, italianão com 1,90m de altura, que se retirou como Capitão para gerir os bens da família.

Pois é, naquele tempo voava-se muito, tirava-se serviço nos intervalos dos vôos enquanto se gerenciava o trabalho de terra, de administração. E o Pozza, por ironia do destino, avisou que estava muito cansado e que iria descansar na casa dos seus pais, com a família, naquele fatídico fim de semana.

Assim, eu e o Gonçalves, aliás conhecido como "Magro Gonça", comentamos que até daria para ir à casa do velho Júlio, pai do Pozza.

Tanque auxiliar instalado e reabastecido, navegação sem maiores cuidados pelo litoral, demos partida no SH-1D 8531. Este tipo de helicóptero era o antecessor do atual UH-1H, equipado com uma turbina bem menos possante: qualquer bobeadas na aplicação exagerada do coletivo (comando de passo dos rotores e de torque da turbina) poderia redundar em queda de RPM e em acidente.

Dai saímos para um "cisco" pelos costões e praias do litoral sul de Santa Catarina. Um belíssimo litoral, com suas enseadas e miríades de pequenas praias.

A visibilidade estava restrita, os limpadores de pára-brisas ligados todo o tempo; em con-

seqüência, a velocidade não podia ir além dos 65Kt. Saímos costeando os morros da Baía Sul, pulamos para o continente, sempre voando baixo e devagar, como recomenda a mamãe. Enquanto sobrevoávamos praias, tudo bem, mas quando tínhamos que contornar os costões, com aquele mar agitado explodindo nas pedras num turbilhão de espumas a poucos metros do pára-brisas inferior, parecendo que ia molhar nossos pés, a adrenalina aumentava de nível.

Após gastarmos mais tempo de vôo e mais combustível do que o esperado, lá estava Tubarão, em meio à catadupa de chuva. A pista de pouso estava alagada. Após um sobrevôo, decidimos pousar no pátio da Igreja Matriz, que, como sempre, ficava no topo da colina mais elevada da cidade. Área restrita, balizada por altas luminárias, sem arremetida.

Como de praxe, o pouso chamou muito a atenção geral. Cortamos e fomos tomar pé da situação. A 1ª Companhia do 23º Regimento de Infantaria do Exército era o órgão que estava controlando as ações. Nos apresentamos ao Major Comandante.

Após uns trinta minutos de conversa, verificamos que a enchente não configurava uma calamidade pública, muito embora houvesse algumas casas alagadas na área rural.

Quando se estava discutindo o que fazer, um Capitão do Exército assessorou o Comandante no sentido de solicitar autorização ao General, Comandante da Brigada com sede em Florianópolis, para utilizar o helicóptero, visando levantar a situação em determinado bairro.

Começava aí uma série de incidentes com autoridades.

De imediato, deixei claro que a maior autoridade da Força Aérea presente no local era eu e que as decisões sobre a utilização da aeronave cabiam a mim, mesmo porque situações de emergência requerem agilidade e que se o General tivesse que ser consultado, seria perdido um tempo precioso, tornando inviável a missão. Os acontecimentos futuros corroboraram plenamente minhas ponderações.

Retornamos ao helicóptero com dois objetivos em vista: solicitar mais combustível e efetuar um vôo de reconhecimento da área.

Os companheiros, Tenentes Gramkow e Paulo Fernandes, chegaram à tardinha com outro helicóptero, trazendo combustível. Veio também um caminhão com tambores, que chegaria mais tarde.

Face às condições adversas do tempo e ao adiantado da hora, ficou decidido que a outra aeronave, embora não engajada na missão, pernoitaria.

Devido às luminárias que restringiam a área de pouso na igreja, o helicóptero do Gramkow pernoitou ali, com guarda do Exército e comunicação por rádio com o Quartel, às margens do rio Tubarão, juntamente com o caminhão de combustível.

Feito o arranjo, fomos para o hotel no centro da cidade, também próximo ao rio, mas não às suas margens. O Sr. Júlio veio nos acompanhar

para uma cervejinha em sua casa, que ficava a uns três quilômetros do hotel, na outra margem do rio.

A ponte sobre o rio Tubarão estava cheia de gente em suas imediações olhando as águas barrentas e velozes, coalhadas de detritos que iam se acumulando nas suas pilastras. Havia muita dúvida no ar sobre se ela resistiria.

Voltamos cedo. O dilúvio continuava e a cidade estava às escuras. A Belina 0km de seu Júlio veio pelas ruas alagadas da cidade até a cabeceira da ponte. Nos despedimos dele ali. Julgamos mais prudente atravessar a ponte a pé.

Entramos num bar defronte ao hotel para comer alguma coisa. O dono não queria vender, alegando que as pessoas estavam se aproveitando da escuridão para não pagar. Ironia! Preocupado com tão pouco prejuízo, quando o destino estava para aprontar das suas.

Fui dormir em seguida. Primeiro não havia luz, não havia nada para fazer. O ar estava pesado; aquela escuridão lúgubre anunciava tragédia; apenas se ouvia sons de pessoas caminhando, sabe Deus para onde. Segundo, precisava urgentemente me refazer da noite anterior.

Cerca de onze horas, ouço batidas urgentes na porta. Acordo, tento me situar naquele lugar.

- Tenente, olhe pela janela.

Ouçó a voz do Sargento Watanabe, através do torpor do sono.

- Olhar pela janela?!

- Estávamos no quinto andar.

- Olhe pela janela e veja a rua.

Ainda meio fora de órbita, levantei e fui até lá verificar. A rua tinha virado um caudaloso rio. Como um raio, o pensamento do helicóptero estacionado naquele campo de futebol, próximo à margem, cruzou minha consciência. A adrenalina me fez despertar de imediato.

- Acorde todo mundo, quero uma reunião aqui no meu quarto, imediatamente.

Todos reunidos e conscientes do risco que corria a aeronave no quartel, decidimos sair e tentar resgatá-la. O Sargento Rozendo, antigo e experiente ex-integrante do PARASAR, fez algumas recomendações.

- Todos devem sair de braços entrelaçados entre si, de forma a propiciar apoio mútuo. Nada de encostarem em poste de eletricidade, etc.

Descemos as escadas e chegamos ao hall de entrada. Estava completamente alagado e, por incrível que pareça, lá estava o porteiro, com uma vela acesa sobre o balcão.

Prossigui descendo a escada - sair de uma cama quentinha e limpinha e entrar naquela água imunda e fria requis determinação.

Saímos do hall com água pelos joelhos e fomos pela enchente, naquela estranha fila de homens de braços entrelaçados andando meio de lado, Gramkow à frente. De repente, ele desaparece, tragado por um bueiro. Todos puxamos em sentido contrário e conseguimos resgatá-lo de dentro, sujo e

TUBARÃO!

continuação

molhado, mas vivo. Santo Rozendo!

Na praça, cheia de carros em volta com famílias que conseguiram fugir da cheia, pegamos o rádio da guarda e chamamos o quartel; nada de resposta. A preocupação cresceu ainda mais. O jeito era tentarmos chegar lá.

Foi solicitado a todos os carros em torno da praça que acendessem os faróis para balizar nosso pouso. O helicóptero que lá se encontrava foi encostado o mais possível. Nos dirigimos para um caminhão estacionado numa rua lateral. O Gonçalves subiu no estribo e bateu no vidro.

- O senhor vai nos levar ao quartel do Exército.

Imagine a cara de susto do motorista, sem saber quem éramos e naquela hora adiantada.

- Não vou.

O Gonçalves, sacando o 38 e apontando:

- Vai. Somos da FAB, temos um helicóptero lá e precisamos tirá-lo de lá.

O motorista se convenceu rápido.

Subimos e nos atiramos na enchente em marcha lenta. Mas não sabíamos que havia sido aberta uma vala profunda na lateral da rua. O caminhão entrou nela e tombou de lado.

Saltamos na enchente. A pé não dava para prosseguir. Sabe-se lá de onde me aparece um menino montado em um cavalo. Lembrei-me de meus tempos de criança, criado em fazenda. Requisitei o animal e lá fui naquela água que passava rápido, com os detritos machucando as pernas.

O cavalo começava a flutuar e ser levado pela correnteza. Dei-me conta do perigo e da inutilidade da aventura. Retornei. Nisto, apareceu a luz de um carro tentando ir para a igreja. De repente, também cai na vala e desaparece.

Só se ouviam gritos desesperados de crianças e mulheres. Fomos até lá e resgatamos cerca de dez crianças e mulheres do que sobrou de um jipe velho, deixando-os no que sobrou do caminhão. Deixamos o caminhão tombado e retornamos para a igreja a pé, no meio daquela tempestade, tateando o caminho, tendo a nos guiar as luzes esmaecidas dos autos no topo da colina. As botas cheias de areia e lama, o macacão sujo e molhado, fomos nos arrastando na enchente. Aquela caminhada não foi nada fácil.

Reunidos dentro do helicóptero, com os faróis acesos em volta da praça e a chuva batendo forte no teto, deliberamos se decolávamos ou não para tentar recuperar a outra aeronave.

Com aquela tempestade, sem visibilidade ou teto, tentar localizar o quartel era um risco enorme. Se entrássemos em condições de voo por instrumentos, teríamos que ir para Florianópolis; de SH-1D, com turbulência e com a autonomia remanescente, só o conseguiríamos por milagre.

Dois horas da manhã. A decisão era minha, como mais antigo. A tensão era enorme. Tudo passado, decidi:

- Já temos um helicóptero em grave risco, não vou arriscar outro, mais as duas tripulações.

Vamos retornar ao hotel e tentar assim que clarear.

Madrugada, já saímos do hotel com água no peito, dentro do hall. Sensação horrível esta, sair da cama para uma enchente e sem café da manhã.

Na rua já dava para pressentir a existência da tragédia: era água por todo o lado. Decolamos do pátio da igreja. Lá estava ele, mais que nunca fazendo jus ao apelido: "Sapão", o nosso SH-1D, no meio da enchente, com água até a altura das portas, àquela hora matinal, mais fusco que lusco.

Fizemos um pairado ao seu lado para avaliarmos os danos. Por absoluta sorte, estacionamos de forma a alinhar a cauda com a correnteza, o que evitou que tombasse. Parecia que o compartimento de rádio e bateria no nariz, lado contrário à correnteza, não havia sido inundado.

Fui para o esquí e saltei. O que parecia uns 30cm de altura, revelou-se uma queda considerável. Saí da água, lutando contra a forte correnteza, em tempo de ver o helicóptero receber uma forte rajada de vento e subir, ao mesmo tempo em que o Gonça despencava. Foi um tombo e tanto. Pensei: vai se arrebentar!

Que nada! Saí da enchente como um foguete, completamente sem fôlego. Inspeção externa, o mecânico, eu e o Gonça fizemos muita força para tirar arame farpado, pedaço de madeira e sujeira de toda sorte, presos nos esquís. Nosso receio era arrancá-los na decolagem.

Partida. A turbina pegou sem problemas. Acelera o motor para a decolagem. O painel de alarmes acendendo tudo, parecia uma árvore de Natal. Todos os instrumentos dentro dos parâmetros.

- Deve ser curto-circuito na cablagem, ponderou o mecânico.

- Vamos decolar!, decidi.

Deve ter sido um espetáculo à parte a arrancada daquela máquina do meio da enchente, esparramando água por todo lado.

Já saímos salvando o Comandante do Quartel, que estava no telhado. Começava aí, talvez, a missão com maior número de salvamento por guincho em um único dia que se teve notícia.

Retiramos tudo de dentro do helicóptero, exceto o guincho e as cadeiras dos pilotos. Fechamos as portas do lado oposto ao guincho. Nesta altura, tínhamos perdido o macacão, imundo e imprestável; as botas não estavam melhores. Passamos a voar de short, blusão de voo e salva-vidas. Por absoluta sorte e graças também à competência e coragem do Cabo motorista do caminhão de combustível, encontramos o mesmo (o macacão) no pátio da matriz.

Decolávamos, 1P, 2P e o operador de guincho, procurando salvar quem achávamos que estava mais em perigo. A tática era pairar sobre os sobreviventes, descer o guincho com a alça para prender o içado. Içávamos quem conseguia pegar o cabo e vestir a alça.

Era impraticável tentar descer alguém da equipe de resgate, devido ao fator tempo e precariedade do local de onde retirávamos os sobreviventes, o que colocaria em risco a segurança do homem de resgate.

Naquele dia, desfilaram ante nós cenas de puro terror, de angústia, de vibração e da mais pura alegria, todas estas emoções às vezes numa única surtida.

Saíamos do pátio, revezando o pouso um com o outro; localizar sobreviventes não era problema, toda a cidade, literalmente, exceto a colina da matriz, submergira e quem podia subia para os telhados.

Muitas vezes, no pairado, içando pessoas, avistávamos uma mão estendida para frente, abanando um lenço e nada podia ser feito. De repente, a casa desaparecia, tragada pelas águas. Um punhado de crianças, no que talvez tenha sido o teto de uma escola, aguardava socorro; quando íamos chegando para o pairado, tudo desabou e desapareceu na corrente. O tempo era o senhor absoluto do que tinha que ser tentado. O tempo, no sentido meteorológico, à medida que agravava a situação, causava uma tremenda pressão sobre nós todos, e todas as energias foram canalizadas no sentido de salvar o mais rápido possível o maior número de gente, muito embora apenas dois helicópteros representassem quase nada naquelas circunstâncias, o que nos levava a sentirmo-nos pequenos frente à fúria da natureza.

O vento soprava forte e a chuva continuava intensa. Graças ao vento, cuja intensidade era registrada no velocímetro entre 30 e 40kt, podíamos resgatar mais gente de cada vez, pois gerava o que os pilotos de helicóptero conhecem como "efeito de deslocamento", efeito este que reduz a necessidade de potência. Desta forma, íamos resgatando as pessoas e direcionando-as para o fundo do helicóptero, até atingir o limite de potência, quando então as desembarcávamos no pátio.

O Operador de Guincho falou: - Tenente, tem uma mulher sendo içada com duas crianças debaixo de cada braço. Ainda não satisfeita, vem com uma sacola! Isto são horas para pensar em sacolas?

- Realmente!...?

O Operador de Guincho ajudou a mulher a embarcar no helicóptero, junto com as duas crianças e pegou a sacola de suas mãos.

Naqueles momentos de tensão e desespero, aquela sacola era um fardo sem valor, atrapalhando os movimentos e tornando as coisas mais difíceis.

- Vou jogar isso fora, pensou o Operador.

Alguns minutos depois a mulher pergunta: - Moço! Minha sacola! Meu neném recém-nascido está dentro dela! Cadê meu filho?

- Meu Deus!, gritou o Operador...

**A história continua no próximo número.
Não perca!**

Estagiários da ESG visitam o SRPV Manaus

Daisy Meireles

Um grupo formado por cem estagiários da Escola Superior de Guerra (ESG) esteve na Amazônia no período de 30 de agosto a 03 de setembro, com o objetivo de coletar dados e aspectos relevantes para a fase de avaliação da conjuntura nacional e aplicação do método de planejamento da ação governamental da Escola, sob a ótica de defesa nacional a ser elaborado pelas diversas equipes de governo composta pelos estagiários do curso de Altos Estudos de Política e Estratégia (CAEPE).

Subordinada ao ministério da Defesa, a ESG é um Instituto de Altos Estudos. A Escola foi criada em 1949 e proporciona o conhecimento das estratégias de gestão, com ênfase na Defesa Nacional e nos interesses políticos e estratégicos do País.

Durante o curso são realizadas palestras, conferências, discussões dirigidas, painéis, trabalhos em grupo e viagens de estudos, quando são visitados institutos de pesquisa, empresas de grande porte dos setores público e privado, estabelecimentos agrícolas e portuários, organizações militares e de desenvolvimento regional.

Esta viagem de estudos à Amazônia é uma diretriz do ministério da Defesa, exposta na aula inaugural da ESG, em março deste ano. Na ocasião, o ministro José Viegas deixou claro que a prioridade das atividades deveria se voltar para a presença brasileira na Amazônia.

Os estagiários foram acompanhados pelo Diretor da Escola e conheceram os Comandos de Brigada e Pelotões Especiais de Fronteira do Exército Brasileiro (PEF) e – ainda – algumas unidades do Sivam.

No primeiro dia, 30 de agosto, alguns estagiários visitaram o Centro Regional (CR) do Sipam e o SRPV em Manaus, quando tiveram oportunidade de assistir palestra sobre o Sistema de Vigilância e Proteção da Amazônia proferida pelo chefe do Serviço Regional de Proteção ao Vôo (SRPV) de Manaus, Coronel Iscariot.

No dia seguinte, a comitiva foi dividida em quatro grupos.

O primeiro grupo seguiu para o Estado de Rondônia (Porto Velho e Forte Príncipe da Beira). O segundo foi para Roraima (Boa Vista e Surucucu). O terceiro e o quarto grupo estiveram no Amazonas: Tabatinga e Vila Bittencourt



Estagiários atentos à palestra no SRPV-MN

e São Gabriel da Cachoeira e Maturacá, respectivamente.

Nos Comandos de Brigada, foram proferidas palestras sobre o trabalho desenvolvido pelo Exército Brasileiro nas fronteiras amazônicas pelos seus comandantes. Nos Pelotões de Fronteira os estagiários puderam conhecer in loco como é a vida dos militares que servem na região.

A experiência da viagem para os estagiários civis foi importantíssima. Segundo Selma Aragão, advogada da OAB, “o Brasil, com o Sivam, tem tudo para exercer a vigilância e a fiscalização da Amazônia com a maior eficiência possível”. Após a visita a São Gabriel da Cachoeira, Selma, que também é membro da Comissão de Direitos Humanos, declarou: “a dedicação dos militares aqui na Amazônia me deu a segurança, como brasileira, de que só falta vontade política para tornar realidade tudo o que eles já fazem”.

Isso justifica o papel da ESG, que é contribuir para o aperfeiçoamento da sociedade brasileira, mediante a pesquisa e o debate de opções político-estratégicas democráticas que possam servir de subsídios para solução dos problemas nacionais, considerando o ambiente de Defesa.

O processo de seleção da ESG é orientado no sentido de obter-se um corpo discente multidisciplinar proveniente das diversas regiões do país, visando obter uma adequada representação do extrato da sociedade brasileira.

Atualmente, funcionam na ESG sete cursos: CAEPE – Altos Estudos de Política e Estratégia CEMD – Curso de Estado-Maior de Defesa CSIE – Curso Superior de Inteligência Estratégica CEAEPE – Curso Especial de Altos Estu-

dos de Política Estratégica CLMN – Curso de Logística e Mobilização Nacional CGERD – Curso de Gestão de Recursos de Defesa CAESG – Curso de Atualização da ESG

Quanto aos militares, mesmo fazendo um curso de exigência da carreira, a oportunidade de estudar na ESG é ímpar, como podemos confirmar no depoimento do Coronel Amauri (Força Aérea), que foi designado para atuar como Adido Militar: “Não me enganei quando imaginei que uma visão multilateral da realidade brasileira poderia ser mais útil para mim. Os variados assuntos em todas as áreas do Poder Nacional proporciona a oportunidade de montar um mosaico da situação do Brasil, dando subsídios para uma análise das relações entre as diversas áreas”.

Para o Coronel Teodoro (Exército Brasileiro), outra vantagem de estudar na ESG é a convivência dos militares com os civis. “Todos os estagiários civis são pessoas de excelência, e a nossa convivência gera frutos de conhecimento e aprendizado e isso a gente não consegue extrair de livro nenhum”.

Mesmo já conhecendo um pouco a Amazônia, o Capitão de Mar e Guerra Moreira tirou bom proveito da viagem, pois observou que “em campo a gente tem uma visão ampliada e mais politizada, podendo tirar vantagem estratégica”.

Os estudos desenvolvidos na ESG têm caráter interdisciplinar e enfatiza, com base no Poder Nacional, a busca de opções estratégicas para a sua aplicação, levantando dados da realidade, e visualizando o futuro, através de análise prospectiva.

A ESG seguiu muito bem as orientações do ministro com a realização da viagem à Amazônia, pois concretizou o desenvolvimento estratégico da região, como um dos objetivos do Projeto de Reengenharia do ministério da Defesa, contribuindo com a sistematização de conhecimentos sobre a região, estruturando um banco de dados com iniciativas e projetos e – também – desenvolvendo estudos e apresentando sugestões sobre as áreas de segurança, desenvolvimento econômico, social e ambiental.

SRPV-SP realiza reunião de coordenação técnica em Santos

A Segunda Reunião de Coordenação Técnica de 2004 do Serviço Regional de Proteção ao Vôo de São Paulo (SRPV-SP) foi realizada na Base Aérea de Santos, no período de 14 a 17 de setembro.

O evento foi coordenado pela Divisão Técnica do SRPV SP, e contou com a presença de representantes de todos os Destacamentos subordinados.

Durante os trabalhos, foram tratados diversos assuntos, tais como problemas e necessidades técnicas dos Destacamentos, além de fatores

de Planejamento para o próximo ano.

A Base Aérea de Santos proveu todo o apoio necessário para o sucesso da reunião, que vem se mostrando uma ótima ferramenta para a melhoria da qualidade dos serviços prestados aos usuários do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB).



Os representantes dos destacamentos na reunião

Cantinho da Crônica

Instituto Félix Pacheco

Telma Penteado

Já faz mais de um ano.

Não sei se isso melhora ou piora a coisa, mas o fato é que já faz mais de um ano que o Instituto Félix Pacheco, nosso velho IFP, já “faliu”.

Eu só soube recentemente, quando uma colega de um curso que faço nos mostrou sua mais nova carteira de identidade.

Tudo começou quando estávamos dando o número de nossas carteiras para um determinado registro. Até então, só números seguidos do tradicional IFP. Dei o meu e terminei dizendo “... dois barra quatro - IFP”.

Esta colega veio em seguida e, para minha surpresa, terminou dizendo “número tal, barra número tal - DIC”. DIC? Que é DIC? Ela respondeu no auge da sua normalidade que DIC era a sigla do DETRAN.

Eu já vi gente que tem carteiras tiradas em outras organizações que não o IFP, mas nunca ouvi falar deste DIC. E, com a candura mais evidenciada ainda, ela disse: “Agora todas as carteiras são tiradas lá no Detran. A minha anterior venceu a validade e a nova já é essa, assim, ‘escaneada’”.

Pára tudo! Como assim? Validade?



‘Escaneada’? Ai! O que é isso? Quem sou? Aonde estou?

Bom, pra minha ruína, ela continuou: “É que de um tempo pra cá as carteiras têm validade. Como eu completei 18 anos agora (eu morri um pouco neste momento!), eu fui pegar a definitiva (a minha nunca teve validade!!!)”... E veio a bomba (para mim, é claro, que

não sabia do fato): “O Instituto Félix Pacheco “faliu” há um tempo!!!”.

“FALIU”? Como? Quando? Por que?

Minha cabeça foi a mil!!! E agora? O IFP “faliu” e virou um marco histórico! Agora toda vez que eu disser o número da minha identidade todos vão saber a minha idade!!! Como se não bastasse estar ciente de que pertenço ao século passado - ou pior: ao milênio passado!!!! -, vou ter que engolir a seco: “Cara! Ela é do tempo do IFP!!!”. Pronto. Eles conseguiram. “Faliram” o IFP e me deixaram nesta embaraçosa condição de dinossaura!!!

Tentei argumentar que eu havia tirado minha carteira muito cedo, quando viajei pela primeira vez para o exterior aos 14 anos... Mas nem eu mesma levei em consideração...

Ai... quando eu menos esperava, veio minha renúncia! A vingança veio a galope!!! Eu joguei o trunfo de ter também uma carteira ‘escaneada’, a de motorista!!! Então... como uma sobremesa após uma refeição indigesta, ela disse: “É... carteira de motorista eu não tenho...”.

Ai, ai... como é doce a lei da compensação...

Com o sacrifício da própria vida

Gilberto Farias - 1º Ten Esp Aer Met (DTCEA - Confins)

Fez um ano. O dia 21 de agosto de 2003 ficará marcado para sempre na trajetória do Brasil em busca da sua independência em tecnologia espacial.

As grandes conquistas dos povos freqüentemente estiveram associadas a grandes perdas, poucas das quais se comparam à que nos foi imposta pelo fatídico acidente com o nosso Veículo Lançador de Satélites (VLS).

Doeu-nos profundamente a imagem fumegante da nossa plataforma estilhaçada e da nave pulverizada. Mas a dor mais atroz veio de sabermos que, com os nossos equipamentos perdidos, sucumbiram 21 técnicos altamente qualificados, que dedicaram todo o tempo que viveram buscando levar às estrelas a concretização de um sonho que é de todos nós.

Logo nossa plataforma estará reerguida



e faremos ressurgir diante dela o gigante que alçará nossos satélites. A tecnologia que possuímos e os acordos internacionais que firmamos já nos permitem realizar essa missão, para entrarmos no grupo dos poucos países capazes dessa proeza. O nosso foguete e a nossa plataforma evoluirão e certamente serão mais avançados do que os que perdemos.

E os 21 especialistas que em holocausto se doaram à realização dos nossos sonhos? Estes jamais serão substituídos. Aliás, eles não estão de fora da nossa luta pela conquista do espaço; pelo contrário, estão ainda mais presentes, pois, “libertos da matéria que limita”, permanecerão eternamente presentes em todas as nossas conquistas espaciais, que serão extraordinárias.

Esforço Recompensado

Ascensão de Cabos à Graduação de 3S



Após um mês de muito empenho, garra e dedicação, chegou ao fim o Estágio de Adaptação à Graduação de Terceiro Sargento (EAGTS). No último dia 30 de julho encerrou-se o curso que contou com a participação de 130 alunos do Quadro de Cabos, num evento realizado no Hangar Norte do III COMAR, com a entrega de certificados.

O curso da VI Turma do EAGTS aconteceu no período de 02 a 30 de julho de 2004, na Base Aérea do Galeão e na Universidade da Força Aérea (UNIFA), sob a coordenação do Terceiro Serviço Regional de Ensino (SERENS-3) do III COMAR, e teve como objetivo capacitar os Cabos para assumirem as funções inerentes à Graduação de Sargentos.

Dentre os temas abordados durante o estágio ressaltam-se as matérias de cunho militar, tais como: Regulamentos e disciplinas no campo relacional, como Trabalho em Equipe, Relação Humana no Trabalho, Chefia e Liderança. Os instrutores do Curso foram selecionados dentro das Organizações Militares aplicadoras do estágio, bem como dois militares enviados pela Escola de Especialistas de Aeronáutica (EEAR).

A VI Turma, composta de 130 estagiários - que são Cabos de diversas especialidades que completaram 20 anos de serviço nesta graduação - obteve excelente aproveitamento, haja vista o alto nível motivacional propiciado pela decorrente ascensão profissional. Vale ressaltar que a promoção está prevista para o mês de julho de 2005.

O curso, que foi promovido pela EEAR em conjunto com o

SERENS do III COMAR, contou também com a participação da UNIFA (Universidade da Força Aérea), da Base Aérea do Galeão (BAGL) e do Terceiro Comando Aéreo Regional (III COMAR).

A cerimônia foi presidida pelo Exmo. Sr. Chefe do Estado-Maior do Terceiro Comando Aéreo Regional, e teve como oradores da turma o Cb Maurício Batista Gomes (UNIFA) e o Cb Fernando Guilherme da Costa (BAGL).

Estiveram presentes à cerimônia, o Brig do Ar Álvaro Luiz Pinheiro da Costa, da CISCEA; Brig Int Hélio Gonçalves, da DIRINT; Cel Av Stefan Egon Gracza, Comandante da Base Aérea do Galeão; Cel Int Wilson Nunes Vieira, Prefeito da PAGL e todos os oficiais superiores do III COMAR.

Parabéns a todos os Cabos pela conclusão do Estágio de Adaptação à Graduação de Terceiro Sargento e que a qualidade do trabalho apresentado possa se propagar ao longo desta nova etapa da carreira militar.

Os cumprimentos especiais do DECEA aos seguintes cabos integrantes do SISCEAB:

CB SELO2 Marcos Aurélio Basílio da Silva - CCA RJ
CB BCO José Vieira Alves dos Santos - CISCEA
CB SADO1 Aldenir Ferreira Muniz - DECEA
CB SADO1 Djalma Barbosa de Lima Filho - DECEA
CB SADO1 João Araújo de Castro - DECEA
CB SEM Júlio César da Silva - DECEA
CB SADO1 Júlio César Miranda - DECEA
CB SEM Luiz Cláudio da Silva - DECEA
CB SADO1 Ricardo Augusto Veigas de Carvalho - DECEA
CB SADO1 Ubiracy José Pires - DECEA
CB SEM Valério da Silva Souza - DECEA
CB CELO1 Eliezer Leandro da Silva - DTCEA PCO
CB SDE Luis Cláudio Malheiros Lavinas - DTCEA PCO
CB BEP01 Eduardo Valério Gabrig - GEIV
CB SEM Cresomar Correa Ramiro - SRPV RJ
CB BCO Joel Cerqueira de Argolo - SRPV RJ
CB BCO Maurício José dos Santos - SRPV RJ

Militar feminina do CINDACTA 3 participa do Campeonato Mundial de Orientação na Holanda



A 3S BET WILMA BARBOSA DE SOUZA, do efetivo do CINDACTA 3, representou o Ministério da Defesa no 37º Campeonato Mundial de Orientação, realizado na cidade de HARKAMP - HOLANDA, no período de 30 de agosto a 05 de setembro de 2004.

A indicação para compor a equipe brasileira de orientação que representou o Ministério da Defesa, na Holanda, foi conseguida graças à excelente performance alcançada na prova realizada no XXVI Campeonato Brasileiro de Orientação das Forças Armadas, no qual a militar alcançou a 3ª colocação individual, na competição feminina, representando a equipe da FAB. A Comissão de Desportos da Aeronáutica (CDA) parabenizou a militar pelo excelente desempenho obtido, representando de forma magnífica o desporto militar no Comando da Aeronáutica.

DTCEA do Gama recebe visita do DGCEA

No dia 03 de agosto de 2004, o Destacamento de Controle do Espaço Aéreo do Gama (DTCEA-GA), subordinado ao CINDACTA 1, recebeu a visita do Diretor-Geral do Departamento de Controle do Espaço Aéreo, Exmo. Sr. Ten Brig do Ar José Américo dos Santos.

Depois de recepcionado com as honras militares de estilo pelo comandante do DTCEA-GA, o Diretor-Geral do DECEA dirigiu-se à tropa, externando a importância do Destacamento como elo do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro. Na sequência, visitou o radar TRS 2230 (radar de rota) e o radar meteorológico.

Na ocasião, também estiveram presentes o Chefe do Subdepartamento de Logística, o Chefe do Subdepartamento de Administração, ambos do DECEA, o Presidente da Comissão para Coordenação do Sistema de Vigilância da Amazônia (CCSIVAM) e o Comandante do CINDACTA 1.

Boeing realiza testes nos aeroportos do RJ, em conjunto com o DECEA



Pilotos da Boeing e técnicos do DECEA

A empresa Boeing, utilizando-se de aeronave 737 - 800 "Business Jet", efetuou testes em aproximações para os aeroportos do Galeão e Santos-Dumont, apoiados pela estação LTP (LAAS Test Prototype), instalada no Aeroporto Internacional Tom Jobim. Os testes foram realizados nos dias 28 e 29 de agosto.

A estação LTP monitora os sinais do GPS e gera informação de integridade do sistema, correções para cada satélite e os transmite para a aeronave através de um enlace em VHF, juntamente com dados que descrevem a trajetória de aproximação para as pistas. Tal sistema foi padronizado pela OACI, com capacidade de apoio a aproximações CAT I.

A aeronave utilizada concluiu recentemente o programa de certificação da FAA, sendo a primeira a ser certificada para este tipo de operação no mundo. O objetivo dos testes foi de verificar a eficácia do sistema sob as condições ionosféricas da zona equatorial e coletar dados de pilotagem para apoiar a elaboração de novos gabaritos de proteção a procedimentos de descida utilizando-se do novo sistema.

Os testes foram acompanhados por oficiais do DECEA e apoiados por técnicos e controladores do DTCEA-GL, constituindo-se de dois vôos nos períodos diurno e noturno, perfazendo um total de sete horas de vôo, realizando diversas aproximações inclusive com pousos automáticos, demonstrando as possibilidades de evolução do sistema a níveis mais elevados de performance.

Internamente a aeronave estava configurada com sistemas de coleta de dados do GPS e de dados de vôo, incluindo filmagem do painel e do "cockpit", com a finalidade de detectar qualquer erro induzido pelo padrão de pilotagem.

Os dados coletados serão analisados inicialmente por técnicos da própria empresa, que submeterá um relatório ao DECEA e aos grupos técnicos apropriados da OACI. Caso haja dados relevantes para as pesquisas da ionosfera, o DECEA poderá requisitar dados mais específicos para a condução dos estudos.

A estação LTP, obtida sob empréstimo da FAA, tem por finalidade coletar dados fundamentais para a determinação da performance do novo sistema sob as anomalias observadas em nossa região é mais uma das iniciativas do DECEA, em seu Programa de transição para as novas tecnologias CNS/ATM.

CENIPA realiza cursos de prevenção de acidentes

Com o objetivo de aumentar a capacidade operacional dos operadores de órgãos ATS brasileiros, o CENIPA (Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos), em convênio com o DECEA/ASEGCEA, realizou entre os dias 12 e 23 de julho no auditório do CINDACTA 2, em Curitiba - PR, o XI Curso de Prevenção de Acidentes - Controle de Tráfego Aéreo e o XII Curso de Prevenção de Acidentes - Nível Técnico de Proteção ao Vôo.

Na ocasião, o CENIPA credenciou 81 novos profissionais de segurança do Controle do Espaço Aéreo, sendo 44 do Comando da Aeronáutica, dois da Marinha do Brasil e 35 da Infraero.

O CENIPA já está planejando o próximo curso, que deverá ser realizado em 2005, na cidade de Manaus - AM.

DTCEA de Santiago/RS tem novo comandante



Flagrante da passagem de comando

O Destacamento de Controle do Espaço Aéreo de Santiago/RS (DTCEA-STI), a partir do dia 26 de maio do corrente ano, possui novo comandante. O Cap QOEA MET Algeu Dorneles Brasil passou o comando daquela OM

ao Ten QOE COM André Silverio, em cerimônia presidida pelo Cel Av Carlos Vuik de Aquino, comandante do CINDACTA 2.

O evento contou com a presença de diversas autoridades civis e militares da região, tais como o prefeito de Santiago, o Exmo. Sr. Francisco Gorski, e - ainda, o Exmo. Sr. General de Brigada Newton Álvares Breide, entre outros.

O Ten Silverio formou-se no CIAAR em dezembro de 2003, tendo servido na Base Aérea de Canoas (BACO) entre os anos de 1991 e 2002, exercendo diversas funções no 2º/ 1º GCC, SCOAM e CAAAD.

O DTCEA-STI, antigo DPV-DT 53, tem como missão o controle do espaço aéreo da região central e fronteira oeste do Rio Grande do Sul, sendo parte integrante do CINDACTA 2 desde sua criação em 05 de fevereiro de 1986.

DTCEA do Galeão/RJ promove festa julina

No dia 16 de julho de 2004, ocorreu no Destacamento de Controle do Espaço Aéreo do Galeão (Torre de Controle) a já tradicional Festa Julina do AIRJ.

O evento foi organizado pelo DTCEA-GL e contou com a presença 2500 pessoas entre comunidade aeroportuária, autoridades militares e civis.

Como atração, apresentou-se a banda de forró Impacto Show, do Centro de Tradições Nordestinas, além de sorteio de passagens aéreas cedidas pelas empresas, entre outros brindes. Houve também 20 barracas de comidas típicas, tobogã e pula-pula para as crianças e muitas outras atrações.

A maneira "SALVAERO" de ser



2º Ten CTA William Franco de Medeiros

Eram aproximadamente 17h30, do dia 18 de janeiro de 1983, quando cheguei ao SALVAERO BRASÍLIA para mais uma jornada de serviço como controlador de tráfego aéreo - era um pernoite de planejamento que se iniciava às 18h.

Como tantas e tantas vezes fizera, fui até a sala de controle substituir meu companheiro. Despedi-me dele e assumi meu posto. À minha frente, os enormes transmissores ligados estalaram suas estáticas. Sentei-me e peguei um livro para ler. A noite começava a cair. Entreti-me na leitura e o tempo foi passando.

Por volta das 19h, o telefone tocou. Do outro lado da linha, o Centro de Controle me informava que uma pequena aeronave, matrícula PT-NRG, tendo decolado de Caldas Novas antes do pôr do sol, com destino a Araguari, não havia chegado ao seu destino.

Imediatamente, consultei o relógio e tive, de pronto, uma idéia da gravidade da informação. Pelo tipo da aeronave, um EMB-712, sabia que ela não possuía equipamentos de navegação, a não ser um rádio VHF e uma bússola.

Como a noite já havia caído, imaginei o apuro que o piloto daquele avião poderia estar vivendo, se ainda estivesse voando. Noite à sua frente e sem referências visuais, a situação da aeronave era, no mínimo, crítica.

Minha cabeça começou a ferver. Desliguei o telefone e comecei a "faina" do Operador de SALVAERO, a esta altura muito minha conhecida. Acessando a minha lista de freqüências-rádio, comecei imediatamente a fazer chamadas pelo rádio para as localidades vizinhas, perguntando se haviam recebido alguma chamada do PT-NRG. Contatei com Goiânia, Uberaba e Uberlândia e, como as respostas foram negativas, lancei-me ao telefone consultando os aeroclubes da região.

Os poucos que me atenderam também não sabiam de nada. Nenhum contato! Nenhum sinal do PT-NRG!

Quando minhas esperanças estavam se esgotando, recebi uma chamada-rádio: "MAY-DAY... MAY-DAY... AQUI PT-NRG CÂMBIO!". Era a freqüência de emergência! Imediatamente atendi: "PT-NRG aqui é o SALVAERO BRASÍLIA, prossiga!". Minha pulsação se acelerou. Finalmente um contato. Agora, era comigo. O PT-NRG estava nas minhas mãos.

O desespero do Comandante era sen-

tido pelo tom de sua voz. Confirmei os dados que já dispunha: horário de decolagem de Caldas Novas, tempo estimado de voo até Araguari, autonomia, visibilidade.

Procurando acalmar o Comandante, perguntei o seu nome: Humberto, me disse. Chamei-o: Comandante Humberto, aqui é o Sargento William. Procure se acalmar e me dê alguma orientação de onde o senhor estima estar.

- Não sei! Não sei! O tempo foi piorando e me perdi. Não sei onde estou, mas daqui de cima vislumbro as luzes de uma cidade de médio porte.

- Ok, Comandante, aguarde na freqüência.

Neste exato momento, entrou na minha sala o Sargento Pires, da manutenção, e me perguntou: - Flapo, quer entrar num bolão da Loteria Esportiva?

- Não - respondi - mas fique aqui que vou precisar de você. Senta! Pega o telefone que estamos com uma emergência no ar!

Levantei-me e me debrucei sobre o mapa da região. Pela rota do avião e por eliminação, concluí que aquela cidade de médio porte só poderia ser Araxá. Quisera Deus que eu estivesse certo. Mas, como saber com certeza? Teria que tentar.

- Pires, liga para Araxá.

- Comandante Humberto, procure voar sobre a cidade o mais baixo que o senhor puder, Ok?

- Tá certo, Sargento William, vou tentar.

- Comandante, o senhor está com passageiros a bordo?

- Com meu filho de nove anos, respondeu.

- Ok! Comandante Humberto, fique calmo. Já vamos descobrir onde o senhor se encontra. Aguarde!

Pires achou o DDD de Araxá e ligou no número (034) 661-2313. Falei com um Secretário do Prefeito e perguntei se ele estava ouvindo um ruído de avião sobre a cidade.

Ele respondeu afirmativamente. Graças a Deus!

O PT-NRG, com o Comandante e seu filho, estavam mesmo sobre Araxá. Eu estava certo. Mas como fazê-lo pousar? Araxá tinha uma pista de pouso, mas não tinha balizamento noturno. Como agir?

- Comandante Humberto, já descobrimos que o senhor está sobre Araxá.

Permaneça voando sobre a cidade que vamos dar um jeito de lhe indicar o local da pista de pouso.

- Obrigado, Sargento William, mas tem que ser rápido. Eu só tenho mais 30 minutos de voo, mais ou menos.

- Ok, Comandante. Fique calmo e aguarde.

Falei com Araxá e pedi que acionasse a rádio local de Araxá, convocando seus moradores da cidade a levarem seus carros para iluminar a pista. Araxá me informava que já havia feito o contato com a rádio e agora era aguardar.

Para o PT-NRG, a espera deve ter sido uma eternidade.

Numa agonia medonha, também eu e o Pires ficamos aguardando. Foi emocionante. Na linha, Araxá informava que um número incontável de carros já estava indo para o aeroporto. Mais alguns minutos e Araxá informava que a pista já estava iluminada.

- Comandante Humberto, aqui é o SALVAERO.

- Prossiga!

- Comandante, a pista está iluminada por um cordão de faróis de automóveis. O senhor pode ver?

- Negativo, a luz da cidade é muito forte e estou voando baixo, não dá para ver!

Foi então que me ocorreu uma idéia. Peguei o telefone, expliquei a Araxá a situação e perguntei se havia possibilidade de mandar apagar todas as luzes da cidade. Imediatamente, Araxá disse que sim e que eu aguardasse.

Mais alguns minutos e escutei pelo rádio o Comandante Humberto gritar: - Graças a Deus! Estou vendo! Estou vendo a pista!

A cidade de Araxá sumiu na escuridão da noite e somente um rio de luz ficou visível - era a pista de pouso iluminada pelos carros. O Comandante Humberto circulou e pousou em segurança. Só tinha mais dez minutos de voo.

No chão, pelo telefone, o Comandante Humberto me chamou e disse:

- Estou no solo, SALVAERO! Obrigado, Sargento William! Deus lhe pague!

Emocionados, eu e o Pires nos abraçamos e choramos copiosamente de alegria. A Força Aérea cumprira mais uma missão.

A utilização do DATACOM pelo SISCEAB

Cap Alexandre Henrique Nogueira - Comandante do DTCEATM - RJ

O DATACOM - Sistema de tele- comunicações do tipo ar-terra e vice-versa, utiliza a faixa de frequência em VHF (Very High Frequency), objetivando proporcionar comunicação com abrangência mundial, do tipo administrativa e operacional, entre as aeronaves comerciais tanto no segmento de transporte de passageiros quanto no de cargas e, ainda, em suas respectivas companhias aéreas.

No Brasil, o Projeto DATACOM foi iniciado em outubro de 1995, com a assinatura do contrato entre a CISCEA (Comissão de Implantação do Sistema de Controle do Espaço Aéreo) e a SITA (Société Internationale de Télécommunications Aéronautiques), que é uma organização internacional com sede na França e ramificações por diversos países.

O Sistema DATACOM é composto por diversas estações RGS, instaladas em diversos países, denominadas de "Remote Ground Station" e são compostas de dois equipamentos, um de Transmissão e o outro de recepção em VHF, acoplados a um processador local (GTC-Ground Terminal Computer). Estas estações estão interligadas a um processador central instalado em Cingapura.

A figura acima ilustra a arquitetura do Sistema, no qual as RGS recebem e processam as mensagens de dados oriundas das aeronaves que estão dentro da sua



respectiva área de cobertura (Mensagens de "Downlink"), retransmitindo-as automaticamente para o Processador Regional do Serviço DATACOM, instalado no DTCEATM-RJ, que, por sua vez, está interligado ao Processador Central instalado em Cingapura. Em seguida, as mensagens são enviadas para as companhias aéreas integrantes do Sistema.

No sentido o- posto, as RGS recebem as mensagens de dados enviadas pelo Processador Central, provenientes das companhias aéreas, retransmitindo-as para as aeronaves que se

encontram na sua área de cobertura (mensagem "uplink").

Em 29 de julho deste ano foi ativada a Estação RGS de Campinas, instalada no Aeroporto de Viracopos, pelo DTCEATM-RJ. Mesmo com poucos dias de operação da Estação, os usuários do Sistema DATACOM já sentiram os benefícios dos serviços proporcionados, em especial, a empresa de cargas aéreas que enviou uma mensagem de satisfação e agradecimento ao DECEA, pela prestação dos referidos Serviços.

CINDACTA 3: aprimorando e inovando

MANUTENÇÃO PREVENTIVA E CORRETIVA EM FORMA DE CAMPANHA

O Terceiro Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo (CINDACTA 3) inovou ao colocar em prática uma nova modalidade de manutenção preventiva e corretiva, em forma de campanha. Essa manutenção tem como objetivo a maior integração entre as equipes daquele Centro e às dos Destacamentos de Controle do Espaço Aéreo (DTCEA) subordinados, além da economia de recursos, tais como: passagens aéreas, diárias, e outros.

As equipes são compostas pelas seguintes subdivisões: Auxílio à Navegação, Telecomunicação, Eletromecânica, Informática e Suprimento.

Até o momento foram realizadas, dentro

dessa nova modalidade, as manutenções nos DTCEAs de Fernando de Noronha, Natal, Aracaju e Salvador. Esta última, que é a maior de todas, englobou o efetivo de 35 militares coordenados por um oficial superior e teve a duração de 14 dias.

Além da integração entre equipes e economia de recursos, uma outra vantagem que se apresenta em relação à nova modalidade de manutenção preventiva e corretiva é a sua caracteris-



Manutenção do radar LP23M e escapamento de GRUGER da KF do DTCEA-SV

tica altamente produtiva e oportuna de atender com eficiência e presteza às necessidades comuns às equipes de trabalho.