

# AEROESPACO

Informativo do Departamento de Controle do Espaço Aéreo - DECEA

**5 NOTÍCIAS**  
Ano 2 - Nº 9



**DTCEA - Morro da Igreja**

# Cartas dos Leitores

Dentro da nova missão atribuída ao ICA ao final do ano de 2004, desde a passagem de comando em janeiro, na Diretriz de Comando, o Cel Rodrigues, nosso diretor, iniciou uma série de medidas para prover o Serviço de Publicações Aeronáuticas a sua devida importância.

Dentro destas ações estão: a proposta de criação da Divisão de Cartografia e a proposta de criação da Divisão AIS. Estas dentro de novo regulamento a ser aprovado pelo Comando da Aeronáutica.

Assim, sugiro que seja elaborada uma matéria sobre as novas ações no ICA e suas potencialidades futuras, tendo em vista a implantação do conceito CNS/ATM e integração com as operações militares da Força Aérea.

**Carlos Eduardo PELLEGRINO - Ten Cel Av**  
Vice-Diretor do Instituto de Cartografia Aeronáutica

Gostaria de parabenizá-los pelo impecável trabalho na elaboração das matérias da AEROESPACO. Porém, o mesmo não se pode dizer do projeto gráfico: por diversas vezes cansativo e repetitivo, utilizando-se de cores muito chamativas que, apesar do apelo, não têm ligação alguma com o assunto em tela. Deveria ser mais caprichado, também, na decoração dos títulos das matérias mais importantes, na padronização de campos, com uso de cores definitivas e melhor construção das páginas.

**Wilson JÚDICE**  
Secretaria de Direção-Geral do DECEA

Sou um entusiasta da aviação e tenho acompanhado o aumento do tráfego aéreo em minha área e muitas vezes as "ginásticas" que os controladores têm que fazer para a segurança aérea ser perfeita.

Sempre deixei a imaginação ir longe quando, estando no AIRJ, podia ver a chegada dos 747 da PanAm, Alitalia, JAL e, é claro, dos aviões da FAB a poucos metros da pista e até mesmo visitá-los pois, como funcionário da Receita Federal tinha acesso àquelas áreas restritas do Galeão, Velho Galeão e do TECA.

Não tenho certeza se recebi a revista AEROESPACO na sala de espera do Galeão ou vi em um ônibus que peguei para ir para a Barra da Tijuca. De qualquer forma, achei fantástica e linda aquela foto do radar de Canoas (Edição nº 5) e, também, o discurso da formanda, que completa a descrição dos sentimentos, aliada ao profundo conhecimento de suas responsabilidades perante aqueles que dependem do seu trabalho! Por estas e outras reportagens é que gostaria de receber a revista Aeroespaco e aprender estas fantásticas lições de patriotismo e cidadania.

**GILMAR Piahy dos Santos**  
Vitória - ES

## Expediente

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

### Diretor-Geral:

Ten Brig 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 Batista

Home page: [www.decea.gov.br](http://www.decea.gov.br) - Intraer: [www.decea.intraer](http://www.decea.intraer)

E-mail: [ascom@cc.sivam.gov.br](mailto:ascom@cc.sivam.gov.br) ou [aeroespaco@decea.gov.br](mailto: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: maio/2005

# Índice

## Página 2

- Índice/Expediente
- Cartas dos Leitores

## Página 3

- Editorial
- Nossa Capa

## Página 4

- Visitas de Inspeção - CINDACTA II e SRPV-SP
- O reconhecimento da ICAO pela implantação do RVSM

## Página 5

- A participação do DECEA na LABACE 2005

## Página 6

- Série de eventos é realizada no ICA
- CINDACTA III recebe Certificação de Sistemas de Qualidade

## Página 7

- Integrantes do CCA-SJ participam de evento sobre linguagem Java

## Página 8

- DECEA participa das comemorações dos 60 anos da Aviação de Caça

## Página 9

- Concluído projeto de modernização do radar de Santa Teresa - ES
- CINDACTA III promove Curso de Atualização para militares dos Destacamentos subordinados

## Página 10

- Novos desafios para o DTCEA de Confins - MG

## Páginas 11, 12 e 13

- Seção: Eu não sabia!
- Tema: CARSAMMA

## Páginas 14 e 15

- Seção: Literalmente Falando

## Páginas 16 e 17

- SRPV - uma história
- Passagem de cargo da Vice-Diretoria de Planejamento do DECEA

## Páginas 18 e 19

- Seção: Conhecendo o DTCEA Morro da Igreja - SC

## Páginas 20 e 21

- Seção: Quem é... 1º Tenente Lislaine

## Página 22

- SRPV-MN recebe a visita do Secretário de Defesa dos EUA
- Capacidade operacional do CINDACTA I salva vida humana

## Página 23

- Ex-Integrantes do GEIV desfilam no 32º aniversário do Grupo

Os artigos assinados são de responsabilidade de seus autores, não expressando, necessariamente, a opinião do DECEA.

**A**í está mais um exemplar da nossa revista Aeroespaço. A dinâmica dos fatos no nosso Sistema é impressionante. Nesta edição já sinalizamos, em artigo assinado pelo atual Chefe Interino, a futura desativação do Serviço Regional de Proteção ao Vôo do Rio de Janeiro (SRPV -RJ), a nossa participação na 3ª Feira e Conferência Latino Americana de Negócios de Aviação - LABACE, a conclusão do projeto de modernização do radar de Santa Teresa, no Espírito Santo, o aniversário do Grupo Especial de Inspeção em Vôo (GEIV), a cerimônia de transmissão do cargo de Vice-Diretor de Planejamento do DECEA e muito mais.

A destacar nesta edição, ainda, a presença feminina no DECEA. Duas militares nossas estão em destaque, por motivos distintos, em adição às suas atividades funcionais dentro do Sistema.

Este é o Departamento de Controle do Espaço Aéreo com sua peculiaridades, sua gente e sua maneira de ser.

Seguimos esperando poder contar com sua colaboração, caro leitor. Não é sem motivo que a AEROESPAÇO já vem sendo considerada por muitos como uma interessante revista a circular no ambiente do Comando da Aeronáutica e grande parte deste sucesso devemos à sua participação.

O muito obrigado da equipe Aeroespaço.



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



## DTCEA - Morro da Igreja

O Destacamento de Controle do Espaço Aéreo, localizado no Morro da Igreja, com 1.822 metros de altitude, fica distante 32 km da cidade de Urubici - SC. Situado em área de montanhas, sua altitude é de 1.822m, permitindo que se tenha a visão de um belo cenário natural a sua volta, com altas escarpas cadeias de montanhas e platôs, o que faz da região um importante local de atração turística. Próximo à entrada do Portão

Principal do Destacamento, há um ponto de visualização da "Pedra Furada", um dos principais pontos turísticos da região, onde, diariamente, quando não há presença de nevoeiro, muitas pessoas acessam para visitas. A área (3.362.600,00 m<sup>2</sup>) do Destacamento está inserida dentro do Parque Nacional de São Joaquim, reserva ambiental controlada e fiscalizada pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), onde há uma diversidade de fauna e flora com presença de vários tipos de animais como graxains, lebres, perdizes, jacus, veados, onças pardas, entre outros. Com relação à flora, destaca-se a presença de araucária. Pela necessidade de cumprir o trabalho diário, cada homem do efetivo faz com que as barreiras sejam superadas. Deste modo, o DTCEA-MDI é mais uma unidade da Força Aérea cumprindo com sua missão.

# O CINDACTA II e o SRPV-SP

**Dando continuidade ao cronograma de visitas de inspeção às Organizações do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB), o Diretor-Geral do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), Ten Brig Ar José Américo dos Santos, esteve no Serviço Regional de Proteção ao Voo de São Paulo (SRPV-SP) no dia 13 de abril e, no dia seguinte, no Segundo Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo (CINDACTA II)**

### SRPV-SP

O Diretor-Geral foi recebido pelo Chefe do SRPV-SP, Cel Av Luiz Cláudio Ribeiro da Silva, com uma Cerimônia Militar, ocasião em que fez um pronunciamento, destacando a importância da reestruturação do SRPV-SP com a absorção dos Destacamentos de Controle do Espaço Aéreo da área do Rio de Janeiro.

Em seu discurso, enalteceu o trabalho desenvolvido pelos profissionais do SRPV-SP no contexto do SISCEAB.

Em seguida, acompanhado dos oficiais-gerais do DECEA, visitou as instalações do novo Controle de Aproximação de São Paulo (APP-SP) e - ainda, a KT do Radar STAR 2000 e a Torre de Controle do Aeroporto de Congonhas.



Cerimônia militar no SRPV-SP

### CINDACTA II

No dia seguinte, 14 de abril, o CINDACTA II - com formatura e honras militares, recebeu a comitiva de inspeção do DECEA.

O Comandante do CINDACTA II, Cel Av Carlos Vuyk de Aquino, fez uma apresentação para os visitantes sobre as atuais condições da organização e de seu efetivo.



Inspeção no CINDACTA II

Durante o período da visita, o Ten Brig Ar José Américo e o Diretor de Saúde da Aeronáutica, Maj Brig Med José Elias Matieli, foram acompanhados pelo Comandante do CINDACTA II e pelos demais oficiais-gerais e superiores do DECEA.

A comitiva percorreu diversos setores das áreas administrativa, técnica e operacional, onde foram dadas ênfase ao hospital do CINDACTA II e ao Centro Operacional Integrado (COI).

O Diretor-Geral do DECEA ressaltou a importância que o CINDACTA II tem dado no atendimento ao homem e à sua satisfação no cumprimento da missão de integração do controle de tráfego aérea e a defesa aérea na região Sul do País.

## O reconhecimento da OACI pela implementação do RVSM

**Secretário-Geral da ICAO, Taïeb Chérif, envia carta, no dia 18 de fevereiro, parabenizando os representantes dos países membros do Conselho pela implementação do RVSM**

"Permita-me felicitá-lo, bem como à sua Administração de Aviação Civil, por apoiar e tomar parte na implantação do RVSM (Separação Vertical Mínima Reduzida) no espaço aéreo do Caribe e da América do Sul, com efeito desde 20 de janeiro de 2005.

"Este projeto RVSM, que fazia parte da visão regional-geral, foi executado com sucesso graças ao bom funcionamento do mecanismo

regional e inter-regional de planejamento e execução. Constitui-se, também, em significativa cooperação mundial com os Países contratantes e utilizadores do espaço aéreo para aumentar ao máximo os benefícios operacionais, bem como para reforçar a segurança operacional com caráter de elevada prioridade.

"Aproveito a oportunidade para agrade-

cer o apoio generoso oferecido pelo Brasil quando favoreceu o desenvolvimento da infra-estrutura regional da navegação aérea, que conduziu com maior segurança e eficiência a regularidade das operações de transporte aéreo.

"Os Escritórios Regionais da ICAO em Lima e no México agradeceram muito este apoio."

# A participação do DECEA na LABACE 2005

**SRPV-SP representou o DECEA no evento que reuniu quase cinco mil pessoas em São Paulo**

A Associação Brasileira de Aviação Geral (ABAG) e a *Nacional Business Aviation Association (NBAA)* foram as anfitriãs da 3ª *Latin American Business Aviation Conference & Exhibition - LABACE 2005*, realizada no Transamérica Expo Center, em São Paulo, nos dias 31 de março a dois de abril.

O evento teve como objetivo promover conferências e exposições relativas ao setor aéreo na América Latina. Entre os expositores estiveram presentes o Departamento de Controle do Espaço Aéreo - DECEA, o Departamento de Aviação Civil - DAC, o Centro Técnico Aeroespacial - CTA, a Empresa Brasileira de Aeronáutica - Embraer, e as empresas de aviação Bombardier e Raytheon Aircraft Corporation.

Representando o DECEA, o Ten Cel Av Carlos Cirilo ministrou, no dia 1º de abril, a palestra "Atividades do CNS/ATM e como elas implicarão nas Operações Latino Americanas (*CNS/ATM Activities and How They will Affect Latin American Operations*)", falando basicamente sobre o nível atual de implementação dos sistemas relacionados com o conceito CNS/ATM (Comunicação, Navegação e Vigilância/Gerenciamento de Tráfego Aéreo), especificamente na Região do Caribe e América do Sul.

O objetivo foi apresentar à comunidade da aviação executiva e geral um panorama da implementação dos sistemas CNS/ATM, para que se possa planejar o reequipamento das frotas.

Segundo Ten Cel Cirilo - que faz a gestão da implantação dos sistemas ligados ao CNS do Programa de Transição do SISCEAB para o CNS/ATM, o "público foi bem diversificado: pilotos, empresários e diretores de empresas, todos ligados à aviação executiva e geral, além de fabricantes de equipamentos e aeronaves". E a repercussão foi

"melhor do que o esperado".

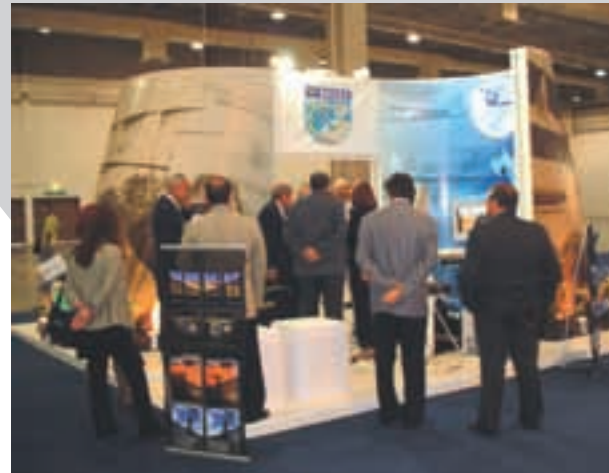
No setor de estandes de exposição, o DAC e DECEA estiveram juntos. A Comunicação Social do DECEA enviou o programador visual desta revista, Filipe Bastos, que ficou responsável pela exposição e distribuição das edições da revista AEROSPAÇO, CDs institucionais, informativos e folders, que tratavam das funcionalidades do SISCEAB.

O Serviço Regional de Proteção ao Voo de São Paulo (SRPV-SP), utilizando o mesmo estande, exibiu a nova console-radar que será implementada no APP-SP. Segundo o Ten Pereira, do efetivo do SRPV-SP, as novidades trazidas pelo estudo de tecnologias críticas realizado pela Fundação Atech foram bastante significativas.

Foram abordados diversos temas, com destaque àqueles relativos ao gerenciamento da Terminal São Paulo, através da utilização de tecnologias críticas, e o controle efetivo de helicópteros na final da pista 17 do aeroporto de Congonhas. A efetiva participação do público especializado, tais como empresários, pilotos, instituições públicas e privadas relacionadas à aviação geral, revelou o sucesso do evento e a necessidade de, cada vez mais, divulgar um trabalho merecedor de destaque.

"O sistema das consoles de controle do tráfego aéreo está mais interativo; a tela, que era monocromática, está policromática com grande variedade de opções de cores; e a supervisão da equipe de controladores foi otimizada pelo novo *layout* das consoles, que hoje estão mais finas e, assim como o teclado, mais ergonômicas", enfatizou Pereira.

Ao todo, a LABACE 2005 contou com 80 expositores e recebeu 4.971 visitantes, o que corresponde a um acréscimo de 33% em relação à edição do ano passado.



Stand do DECEA



Equipe do SRPV-SP e o representante do DECEA



Ten Cel Cirilo, no centro, palestrou sobre o CNS/ATM

# Série de eventos é realizada no ICA

Psicossocial é valorizado, trazendo motivação ao efetivo

**No início de sua gestão como Diretor do ICA, o Coronel Rodrigues, em sua Diretriz de Comando, determinou, entre outras ações, que se promovessem confraternizações com o efetivo, visando à harmonia, motivação e melhoria no relacionamento interpessoal. Além disso, incentivou os setores de Serviço Social e Relações-Públicas a promoverem palestras com temas de interesse coletivo.**

A primeira oportunidade foi por ocasião da Páscoa, quando parte do efetivo se reuniu no dia 29 de março para participar do Primeiro Encontro de Páscoa, que contou com a participação brilhante do Capelão do Segundo Comando Aéreo Regional (II COMAR), Ten Cel Milton Campos e, ainda, com o pastor evangélico, SO Marcos Vinícius Freire de Lima (efetivo do ICA), para celebrar o ato ecumênico.

A parte musical do evento foi dirigida por uma banda, formada por músicos militares, que tocaram canções conhecidas do público, como: "Rompendo em Fé", "Celebrai",

e "Porque Ele Vive". Os componentes da banda são o SO Pacelli, os Sargentos Cosme, Brum e Scarabelli (todos do ICA) e o Sargento Sidney (do DECEA). A banda foi acompanhada brilhantemente pelo público presente ao culto ecumênico.

Dando início à série de eventos, coordenada pelo Relações-Públicas Reinaldo Ramos da Fonseca e pela Assistente Social Betina Guello Sforza, foi realizada, no dia 31 de março, a primeira palestra, ministrada por representantes dos Alcoólicos Anônimos (A.A.), que é uma irmandade mundial de homens e mulheres voluntários, vindos de todas as camadas sociais. Os membros dos A.A. reúnem-se para alcançar e manter sobriedade. O único requisito para ser membro é o desejo de parar de beber.

O auditório do ICA contou com a presença de parte de seu efetivo e convidados, onde os palestrantes tiveram a oportunidade de apresentar depoimentos pessoais sobre a recuperação de vida, obtida após o abandono do vício do álcool.

No dia 26 de abril, dando seqüência à programação do Diretor, a segunda palestra abordou o tema "Drogas", ministrada pelos Narcóticos Anônimos (N.A.), uma associação comunitária de adictos a drogas em recuperação. Iniciado em 1947, o movimento de NA é um dos maiores e mais antigos deste tipo, com aproximadamente vinte mil reuniões semanais em 70 países.

Aliás, o problema das drogas é assunto de endoutrinamento diário no ICA, onde os chefes

são orientados a diligenciar para que todo o efetivo seja participante de um permanente programa de esclarecimentos.

Para o Cel Rodrigues, as palestras são interessantes, porque, mesmo que o efetivo não sofra pessoalmente com esses problemas, sempre tem algum conhecido ou familiar que esteja passando por essas situações.

Outros temas já estão programados: Anomia e a Ciência do Fracasso, que será ministrado pelo Cel Av R1 Paullo Esteves, Assessor de Comunicação do DECEA, no dia 31 de maio e, ainda, Inteligência Emocional, Uso Racional da Água e Tabagismo, além de outros assuntos, que serão discutidos e apresentados ao longo do ano.

"Estamos investindo na área social, mas também vamos incrementar a área administrativa e técnica do ICA com novas mudanças na estrutura. Estamos plantando sementes para colher qualidade tanto na vida pessoal quanto profissional de cada indivíduo que trabalha no Instituto", adverte o Diretor.

Rodrigues diz que "quem comanda acha fácil dar ordens. Porém, mais do que dar ordens, é preciso saber receber sugestões e, mais importante, ainda, é orientar bem os seus subordinados."

Concluindo, o Diretor diz que é preciso investir nos seus funcionários, quando afirma que: "Queremos proporcionar bem-estar social, promovendo melhorias para que eles possam sentir que aqui é a sua segunda casa".

## CINDACTA III recebe Certificação de Sistemas de Qualidade

A Comissão de Certificação do OCS 0016 - Organismo de Certificação de Sistema de Qualidade, do Sistema Brasileiro de Avaliação de Conformidade, com sede no Instituto de Fomento e Coordenação Industrial - concedeu ao Terceiro Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo - CINDACTA III, a Certificação de Sistema de Gestão da Qualidade.

O Certificado de Sistema de Gestão da Qualidade tem o número CSQ nº 1 - 2005 03-01, emitido em 23 de março de 2005, e com validade para 36 meses.

Concedida com base na NBR ISO 9001-2000, a Certificação tem no seu escopo a Prestação de Serviço de Controle de Aproximação de Voo (APP-RF) e de Serviço Regional de

Investigação e Prevenção de Acidentes e Incidentes de Tráfego Aéreo (SIPACEA 3).

Esta certificação atende, não só a uma determinação do DECEA, de montar um sistema de qualidade nos órgãos subordinados, como também possibilita melhoria em toda a administração do CINDACTA III.

# Integrantes do CCA-SJ participam de evento sobre linguagem Java

Integrantes do Centro de Computação da Aeronáutica de São José dos Campos (CCA-SJ) participaram do evento *Sun Tech Days - Solutions Everywhere*, realizado no Hotel Meliá - do *World Trade Center* - de São Paulo, nos dias 5 e 6 de abril

O Cap Inf Johanleberg Ferreira de Almeida, o Cap Av Robson Luis Lopes dos Santos, o 1º Ten Eng Eduardo Martins Guerra e o 1º Ten Eng Ednelson Silva de Oliveira fizeram parte da plateia, com, aproximadamente, mil desenvolvedores de *software* na tecnologia *Java*, o que há de mais novo no mundo de hoje nesta plataforma.

Para quem não sabe, *Java* é uma linguagem de programação. Mas na verdade, quando alguém se refere a *Java*, inclui-se o conceito de um conjunto de especificações, máquina virtual, ferramentas e diversas tecnologias correlacionadas. *Java* se destaca por ser a linguagem de programação mais portátil do mundo. É segura, repleta de funcionalidades nas bibliotecas padrão. É de uso livre e, melhor ainda, gratuita, possuindo diversas ferramentas com esta mesma filosofia. Além disso, utiliza massivamente o paradigma de orientação a objetos, o que lhe dá manutenibilidade, escalabilidade e reutilização de código. Possui, ainda, grande adoção - tanto no meio acadêmico quanto no mercado. É a linguagem tecnologicamente mais moderna, ampla e cheia de recursos. Possui uma grande comunidade ativa, com fóruns, *blogs*, notícias etc. Conta com altos investimentos de empresas como *Sun*, *IBM*, *BEA*, *Oracle*, *HP*, *Novell* e muitas outras.

O Brasil é reconhecido como o maior centro de desenvolvimento na plataforma *Java* no mundo, contando com cerca de setenta mil desenvolvedores, justificando assim a inclusão deste evento no nosso País, e desta tecnologia no CCA-SJ.

O evento foi aberto por James Gosling, considerado o "Pai do Java" no mundo, por ser o criador desta linguagem. Além dele, registrou-se a presença do inglês Simon Ritter, da chinesa

Doris Chen, da colombiana Ângela Caiado, do indiano Rags Srinivas, dentre outros "evangelistas" da comunidade *Java*, como são conhecidos os divulgadores da plataforma no mundo.

A palestra "Desenvolvendo clientes passantes com tecnologia *Java*", ministrada por Simon Rittier, mostrou o que há de melhor, atualmente, no que se refere a aplicações *desktop*. Explanou-se sobre *Swing* e *Jgoodies* que são utilizados pelo CCA-SJ no Sistema de Distribuição de Esforço Aéreo (DEA), que o COMGAR e seus Comandos Operacionais na distribuição de horas de voo para as Unidades Aéreas e que, possivelmente, será utilizado no Sistema de Planejamento e Acompanhamento de Missões Aéreas (POMA).

Com relação à integração de Sistema, conferiram com o Sr. Sang Shin - "*Java Business Integration (JBI)*: Desenvolvendo uma arquitetura voltada a serviços (SOA)" - e com a empresa *Oracle* - "*SOA Web Services* e modelagem de negócios" - que o sistema Col.MEA também possui o que há de mais atual em integração de sistemas, a tecnologia *JMS*, que atua de forma a permitir a comunicação entre sistemas (aplicações ou módulos) e já é utilizado, juntamente



Os participantes do evento, sentados: Cap Johanleberg, Ten Guerra e Cap Robson (CCA-SJ). Em pé: Ten Oliveira (CCA-SJ) e os consultores de informática Rogério e Rodrigo.

**"Com grata satisfação, podemos concluir e informar à nossa Força Aérea que o CCA-SJ possui o conhecimento utilizado pelas maiores empresas desenvolvedoras de *software* do mundo e que, como demonstramos anteriormente, está sendo utilizado com muita propriedade na maioria dos Sistemas desenvolvidos neste Centro, para melhor atender as necessidades operacionais da Força"**

com a tecnologia XML, pelo Ministério da Defesa na integração dos sistemas de Guerra Eletrônica e pela FAB na integração dos sistemas DEA, Ópera e Hércules.

Quem se interessar em participar das comunidades *Java*, destacamos alguns endereços de sites: [www.netbeans.org](http://www.netbeans.org); [www.jcp.org](http://www.jcp.org); [www.java.sun.com](http://www.java.sun.com); [www.java.com](http://www.java.com); [www.java.net](http://www.java.net); [www.dev.java.net](http://www.dev.java.net) e [www.mustang.dev.java.net](http://www.mustang.dev.java.net).

# DECEA participa das comemorações dos 60 anos da Aviação de Caça

Durante os eventos operacionais da Semana da Aviação de Caça, na Base Aérea de Santa Cruz, o DECEA, por meio do seu braço armado, o Primeiro Grupo de Comunicações e Controle (1º GCC), se fez presente, instalando um OCOAM MÓVEL e implementando estrutura de Comando e Controle (C<sup>2</sup>) para o COMDABRA (Comando de Defesa Aeroespacial Brasileira) e FAE III (Terceira Força Aérea)

Um destes eventos foi o Torneio de Defesa Aérea, edição 2005, ocorrido no período de 18 a 20 de abril. A competição foi criada com o intuito de se verificar a capacidade de pronta resposta das unidades de Caça e dos OCOAM (Órgão de Controle de Operações Aéreas Militares) espalhados pelo Brasil, na manutenção da soberania do espaço aéreo brasileiro.

Tudo isto foi realizado por meio de uma avaliação criteriosa de todos os passos (no solo e no ar) que envolvem uma missão de interceptação, desde o momento da identificação e classificação de uma aeronave como desconhecida, da sua interceptação até a destruição em vôo, via armamento de cano (avaliado pelo emprego da modalidade de tiro aéreo, por parte do interceptador).

Para viabilizar tal operação, o 1º GCC instalou e operou com total sucesso um OCOAM móvel, com sete posições de controle, todas com estações DA/COM, três delas utilizadas pelos controladores competidores, três pelos juízes do COMDABRA e um para a supervisão técnica do sistema, contando com o apoio de militares enviados pelo SDTI (Subdepartamento de Tecnologia da Informação) do DECEA e por técnicos da Fundação ATECH.

Na ocasião, com o intuito de se permitir o controle das missões, foi realizado a síntese dos sinais provenientes dos radares de Pico do Couto, de Santa Cruz e, ainda, do radar embarcado da aeronave R-99A, utilizando-se um Centro de Comunicações (CCOM) móvel do 1º GCC, este equipado com uma estação tática de enlace de dados para o LINK BR-1.

Complementando a operação, foi montada uma infraestrutura de C<sup>2</sup> (computadores, rede *wireless* para disponibilização da intranet e intragrupo, telecomunicações, posto de comando, sala de guerra etc.), com a capacidade instalada do Primeiro Esquadrão do Primeiro Grupo de Comunicações e Controle (1º/1º GCC - Esquadrão Profeta), para a FAE III e o COMDABRA, permitindo que seus comandantes e Estado-Maior pudessem se deslocar para Santa Cruz e operar a partir daquela localidade, com prontidão total e de forma totalmente independente durante toda a programação das festividades da Aviação de Caça.



Vista externa do OCOAM e da Antena Satélite Transportável do 1º GCC



A equipe de competidores é avaliada pelo juiz do COMDABRA, no interior do OCOAM



Estrutura de Comando e Controle montada em apoio ao COMDABRA e à FAE III

# Concluído projeto de modernização do radar de Santa Teresa - ES

Dentro do Programa de Modernização do Sistema TRS 2230 do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), o Destacamento de Controle do Espaço Aéreo de Santa Teresa (DTCEA-STA), no Espírito Santo, realizou, no dia 08 de abril de 2005, cerimônia de conclusão dos trabalhos de modernização do radar de sua área de atuação.

A atualização proporcionou aumento na capacidade de processamento de pistas, diminuição do número de componentes, redução no consumo de energia elétrica, maior sensibilidade e facilidade de material sobressalente. Com esses implementos, o radar passou a oferecer um serviço ainda mais seguro e de qualidade aos usuários do Sistema de

Controle do Espaço Aéreo Brasileiro.

Compareceram à cerimônia o Brig Eng Rogério Ribeiro Machado, Chefe do Subdepartamento de Logística do DECEA, o Cel Av Paulo Gerarde Mattos Araújo, Comandante do Primeiro Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo (CINDACTA I), e convidados da comunidade local.



Brig Rogério e o Cel Gerarde, nas instalações do DTCEA-STA



As novas estações de trabalho (acima) e o Radar de Santa Teresa (ao lado)

## CINDACTA III promove Curso de Atualização para militares dos Destacamentos subordinados

Visando complementar e atualizar, operacionalmente, o Especialista em Comunicações que desempenha as funções de Operador de Estação Aeronáutica (OEA), o Terceiro Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo (CINDACTA III) realizou um curso de atualização operacional na especialidade Comunicações.

O curso foi ministrado em duas etapas. A primeira foi teórica, conforme prevê a ICA 102-07 (licença e certificado de Operador de Estação Aeronáutica) que aconteceu no período de 04 a 15 de abril. A seguinte etapa foi realizada no período de 02 a 06 de maio, quando os alunos tiveram aulas práticas com simulador.

Participaram do curso 12 alunos, sendo

cinco militares da Organização sede, e outros dos Destacamentos de Recife, Natal, Aracaju, Fortaleza e Salvador.

Após conclusão do curso, esses militares estão capacitados a desempenhar a função de Operador de Estação Aeronáutica (OEA); como já aconteceu com outros militares do DTCEA de Fernando de Noronha.

# Novos desafios para o DTCEA de Confins - MG

Por MARLEY - Maj Av - Comandante do DTCEA-CF



Aeroporto Internacional Tancredo Neves, durante as obras

O dia 13 de março de 2005 marcou o início de uma nova etapa nas atividades desenvolvidas pelo Destacamento de Controle do Espaço Aéreo de Confins (DTCEA-CF). A partir desse dia, cerca de 130 vôos diários foram transferidos do Aeroporto da Pampulha para o Aeroporto Internacional Tancredo Neves, onde está o DTCEA-CF, no Estado de Minas Gerais.

Mas, novos desafios estão chegando. Há, ainda, a expectativa de um grande aumento no número de vôos internacionais e no implemento das operações impulsionadas pelo projeto Aeroporto Industrial, que está em implantação.

A construção do Aeroporto Internacional Tancredo Neves, no início da década de 80, visava atender ao aumento da demanda de passageiros e cargas, decorrente da expansão da economia de Minas Gerais e do Brasil. Em concepção arquitetônica arrojada, o projeto previu a construção em quatro etapas. A atual, que permite o atendimento com conforto e comodidade a até cinco milhões de passageiros por ano, foi inaugurada no dia 28 de março de 1984.

Considerado um dos mais modernos e seguros do mundo, Aeroporto Internacional Tancredo Neves conta com sistemas de alta tecnologia em suas instalações, terminal de carga totalmente automatizado, além de ampla pista de pouso com 3000m x 45m,

dotada de equipamentos para pouso de precisão. Ainda assim, sua utilização, nos últimos anos, não chegava a 10% da sua capacidade operacional.

Enquanto o Aeroporto Internacional Tancredo Neves estava quase inteiramente disponível, o Aeroporto da Pampulha, instalado no seio urbano da capital mineira, e sem possibilidades de expansão adequada, vinha atendendo a um número de passa-

tráfego regular operando em Confins.

Para atender tal demanda, modificações significativas foram implementadas pelo DTCEA-CF, como o aumento do efetivo operacional, a publicação de nova circulação aérea, a nova setorização da área terminal, o treinamento do pessoal, o reaparelhamento da Sala de Informações Aeronáuticas (AIS), a transferência da Estação de Comunicações (antiga ZW) para junto da AIS - CF, definição de normas especiais de ação etc.

Um sem número de reuniões foram realizadas, visando estudar todos os pormenores da transferência e operação do tráfego aéreo nas novas instalações aeroportuárias.

Houve empenho e comprometimentos inequívocos de todos os segmentos pertinentes ao SISCEAB (Sistema de Controle do Espaço Aéreo), com a transladação dos vôos regulares da Pampulha para o Aeroporto Internacional Tancredo Neves.

Bem antes, no dia 15 de setembro de 2004, o DECEA, com o grande esforço que vem empreendendo pela modernização do SISCEAB, inaugurara o novo Sistema de Tratamento e Visualização de Dados - X4000 -, em substituição às antigas consoles de visualização do radar, que serviram ao aeroporto desde sua fundação. Com isso, entregou ao DTCEA-CF uma ferramenta extraordinária para o desempenho das suas funções.

Assentado no ponto mais alto do sítio aeroportuário, o DTCEA-CF, discreta e efetivamente, participa com orgulho desse processo, consciente dos novos desafios que o esperam, mantendo a vigilância ininterrupta e trabalhando pela segurança desses milhões de usuários que passam a ter o Aeroporto Internacional Tancredo Neves como seu portal aéreo de entrada e saída.

Para o nosso Destacamento, esse é um tempo salutar de novos desafios e realizações, do qual todo efetivo participa com orgulho e inquebrantável devotamento.



... e agora, concluído

geiros bem acima daquele para o qual foi projetado, ocasionando desconforto e inquietações.

Era inevitável que fosse entregue ao Aeroporto Internacional Tancredo Neves a missão de fazer fluir as aeronaves de maior porte, que se destinam à capital mineira e que dela partem. O Aeroporto da Pampulha ficaria com o objetivo principal de atender às linhas domésticas regionais. Assim, depois de vários estudos e esforços de órgãos dos Governos Municipais, Estadual e Federal, o Departamento de Aviação Civil (DAC) publicou, no dia 10 de março, a Portaria Nº 1891/DGAC, regulamentando a transferência dos vôos do Aeroporto da Pampulha para o Aeroporto Internacional Tancredo Neves, marcando um novo tempo na expansão do tráfego aéreo em Minas Gerais.

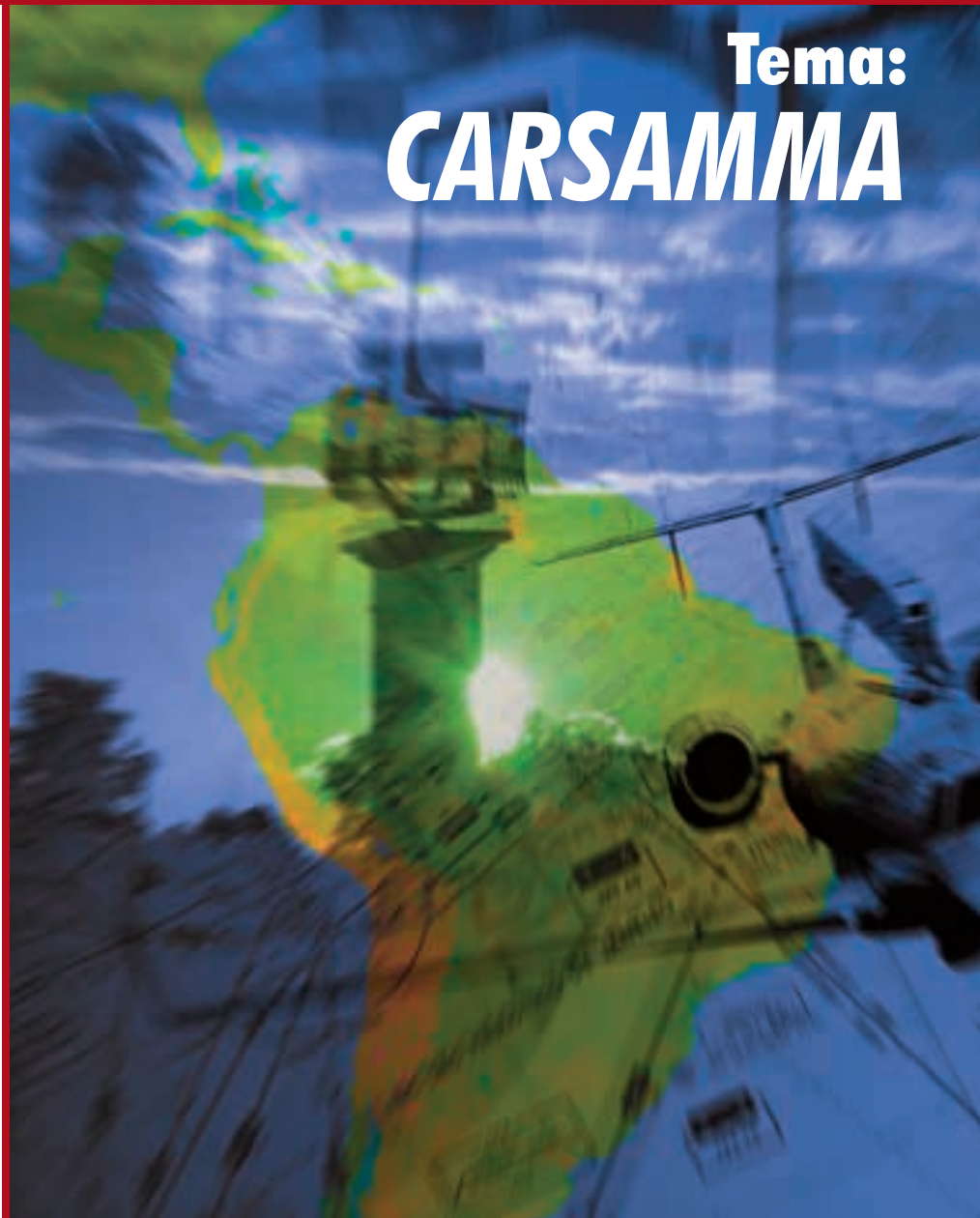
Com isso, houve, da noite para o dia, um incremento de mais de 600% no volume de

Colaboração: SAULO José da Silva - Cap Esp CTA

**Conheça a estrutura da Agência Regional de Monitoração das Regiões do Caribe e América do Sul (CARSAMMA), que, sediada em São José dos Campos, SP, desenvolve um interessante estudo de avaliação na segurança do espaço aéreo nas regiões supracitadas**

O conceito de uma Agência Regional de Monitoração (RMA) saiu do trabalho feito pelo precursor do Painel de Separação e Segurança do Espaço Aéreo (SASP), conhecido como Painel de Revisão do Conceito Geral de Separação (RGCSF), quando reconheceu que havia uma exigência de se monitorar o desempenho de manutenção de altura das aeronaves como parte do programa de implantação da separação vertical mínima reduzida (RVSM). Ao estabelecer esta exigência, o RGCSF reconheceu que a RMA teria a responsabilidade de assegurar que uma monitoração apropriada fosse realizada a fim de fornecer dados suficientes para a conclusão de uma avaliação de risco.

Enquanto o RGCSF desenvolvia o material técnico de orientação para a introdução da RVSM em uma base global e regional, reconheceu que o papel da RMA não estava limitado unicamente a monitorar o desempenho de manutenção de altitude das aeronaves. O RGCSF concebeu uma RMA como uma organização estabelecida para fornecer também serviços de avaliação e verificação de segurança para implantação e uso seguro da RVSM, dentro de um espaço aéreo designado.



**Tema:**  
**CARSAMMA**



Uma RMA é um grupo de especialistas cujo foco central das ações é a garantia da segurança das operações aéreas, de acordo com níveis de segurança estabelecidos através de acordo regional. No caso das Regiões do Caribe e América do Sul, este nível é de 5x10-9 acidentes fatais por aeronave por hora de voo. Para garantia de introdução e uso seguro da RVSM, o funcionamento contínuo de uma RMA é um pré-requisito essencial.

Em sua décima Reunião, o Grupo Regional de Planejamento e Execução das Regiões do Caribe e América do Sul (GREPECAS) acordou que o Brasil deveria, provisoriamente, exercer as funções da Agência de Monitoração das Regiões do Caribe e América do Sul (CARSAMMA). Em 2003, o GREPECAS ratificou sua decisão e estabeleceu, definitivamente, a Agência de Monitoração no Brasil.

Atualmente, a Agência tem sua sede nas dependências do Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea (CGNA), na cidade de São José dos Campos, SP, que, a partir de janeiro de 2006, funcionará na cidade do Rio de Janeiro.

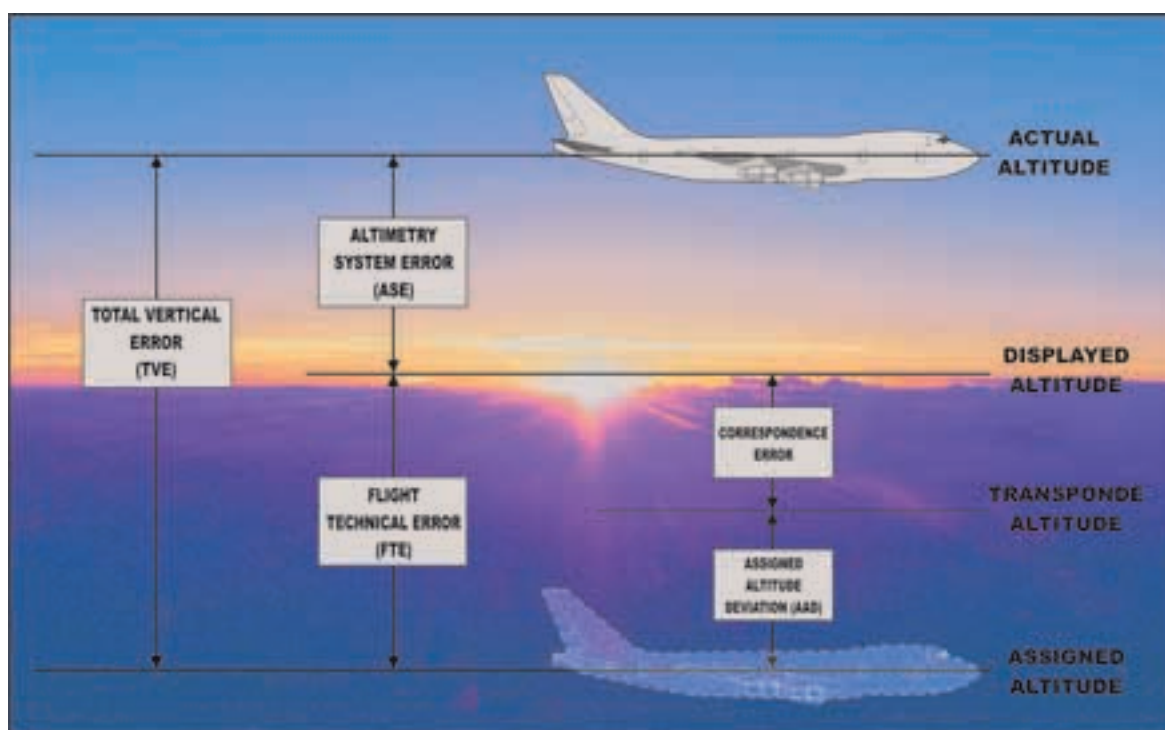
Dentre suas principais funções, em coordenação com os Estados das Regiões do Caribe e América do Sul, e as demais agências de monitoração, a CARSAMMA deve:

- estabelecer e manter um registro de todas as aeronaves e operadores aprovados para operações RVSM no espaço aéreo das Regiões do Caribe e América do Sul;

- estabelecer processos de troca de informações com as demais agências de monitoração;
- estabelecer e manter uma base de dados contendo os resultados da monitoração da performance de manutenção de altitude das aeronaves, bem como dos grandes desvios de altitude (desvios maiores ou iguais a 300 ft);
- prover aos Estados informações referentes ao status de classificação dos diversos tipos de aeronaves para fins de monitoração;
- prover meios de identificar aeronaves não aprovadas RVSM utilizando a espaço aéreo das Regiões do Caribe e América do Sul e notificar as autoridades de aviação civil dos diversos Estados quando estas operações não forem permitidas;
- coletar e analisar amostras de movimento de tráfego com vistas a se determinar os diversos parâmetros do modelo de risco de colisão, bem como avaliar as operações no espaço aéreo;
- conduzir análise de estado de pronto da

- frota operando no espaço aéreo RVSM;
- avaliar a segurança das operações aéreas no espaço aéreo considerado; e
- prover resumo das operações aéreas ao Grupo Regional de Planejamento e Execução, bem como propor ações corretivas que visem reduzir os índices de riscos.

Para conduzir a execução de suas tarefas, a Agência desenvolveu formulários específicos que são utilizados por Órgãos de Controle de Tráfego Aéreo, bem como Autoridades de Aviação Civil para a coleta e informação de dados que são utilizados nas diversas tarefas da Agência, como por exemplo no processo de monitoração e avaliação da segurança. Estes processos devem-se ao fato das aeronaves apresentarem um erro sistemático em sua manutenção de altitude, o que faz com que a altitude autorizada seja, normalmente, diferente da altitude real voada pela aeronave, conforme figura abaixo.





Portanto, para garantir que os erros sistemáticos não venham a comprometer a segurança das operações aéreas, são estabelecidos processos específicos de avaliação.

A avaliação de segurança realizada pela Agência, antes da implementação da RVSM garantiu que a performance de manutenção de altitude das aeronaves era compatível com uma operação com separação vertical reduzida, ao passo que a avaliação de segurança após a implementação tem a finalidade de garantir que os índices estabelecidos estão sendo mantidos e, para tanto, processos de monitoração contínua estão sendo analisados.

Estes processos visam a verificação dos riscos devidos unicamente a fatores técnicos, ou seja, exclusivos de responsabilidade dos equipamentos embarcados, bem como dos riscos devidos a fatores operacionais, ou seja, aqueles que são devidos a fatores relacionados ao processo de condução das aeronaves, bem como aos desentendimentos entre pilotos e controladores de tráfego aéreo.

Na CARSAMMA, este processo de avaliação de segurança é conduzido por um grupo de especialistas de diversas áreas pertencentes ao efetivo do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) e do Instituto de Estudos Avançados (IEAv) do CTA. Dentre as áreas do conhecimento necessárias para uma correta avaliação de segurança, estão incluídos o controle de tráfego aéreo, a matemática e a estatística avançada, bem como a computação. Os resultados dos estudos de avaliação de

segurança são compartilhados com as demais agências de monitoração estabelecidas para as diversas Regiões da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), bem como são apresentados aos diversos Estados da Região, através de reuniões internacionais de coordenação, com propostas de ações que visam a redução dos riscos.

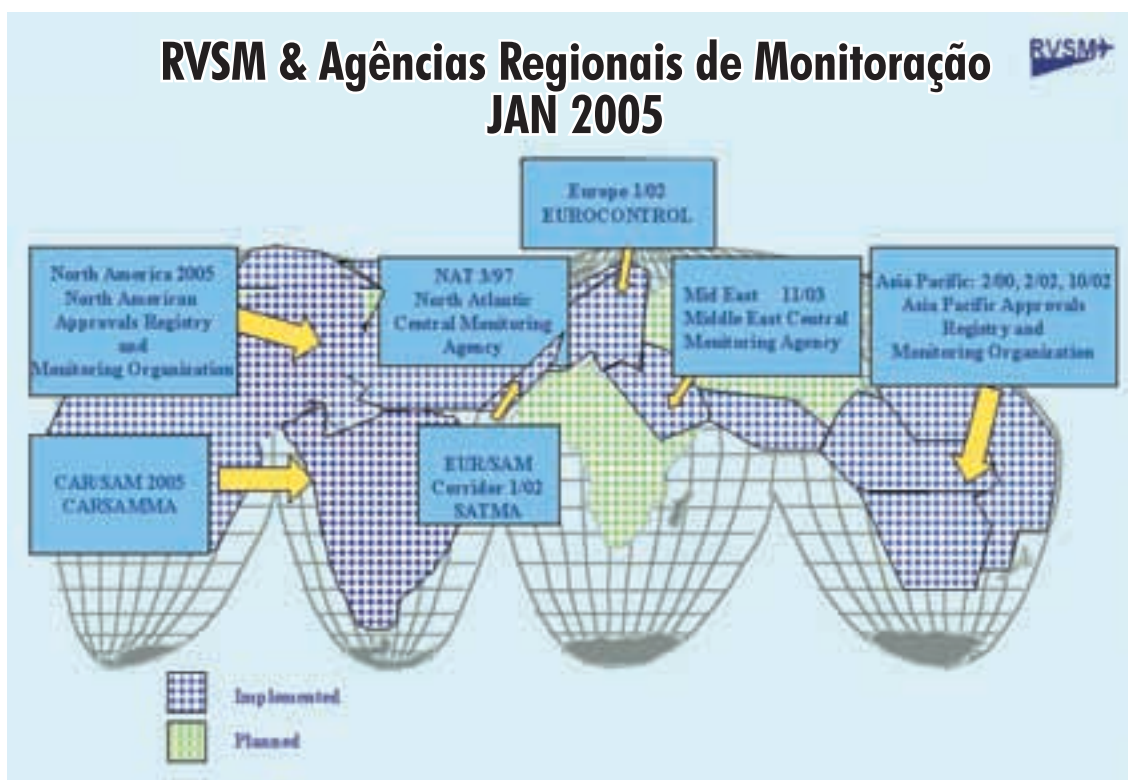
A figura abaixo mostra as diversas Agências Regionais de Monitoração estabelecidas no mundo e suas respectivas áreas de jurisdição.

Atualmente, a Agência Regional de Moni-

das Regiões do Caribe e América do Sul.

Os resultados foram avaliados na Décima Reunião de Autoridades e Planejadores de Espaço Aéreo, realizada na cidade de Lima, Peru, no período de 10 a 14 de maio do corrente ano.

Dentre as tarefas futuras da Agência está a definição dos processos e meios de monitoração de longo prazo da performance de manutenção de altitude das aeronaves, ainda em discussão nos grupos encarregados da avalia-



toração das Regiões do Caribe e América do Sul está trabalhando na avaliação de segurança pós-implementação, com vistas a verificar o índice de segurança das operações aéreas, já com a aplicação da separação vertical reduzida, introduzida em 20 de Janeiro de 2005 em todo o espaço aéreo

ção das operações aéreas nos espaços aéreos onde se aplica a separação vertical reduzida.

A citada avaliação tem fundamental importância para a garantia da segurança das operações aéreas, considerando a instabilidade do sistema altimétrico de alguns tipos de aeronaves.

# Literalmente Falando

**Estamos inaugurando, nesta edição, a "Literalmente Falando" - uma seção voltada aos amantes da literatura. Neste espaço, nossos leitores terão a oportunidade de tornar públicos, livremente, seus pendores literários em qualquer modalidade desta manifestação: prosa, poesia, crônica, pequenos contos etc. O lançamento da seção conta um pouco da história da poetisa e 2ª Tenente do Quadro Complementar (QCOA) em Serviços Jurídicos (SJU) Fabiana Borgia Barbosa, que - desde dezembro de 2004, trabalha na Assessoria Jurídica (AJUR) do DECEA.**

## Um sopro de sensibilidade na aridez tecnológica

Nossa poetisa é paulista de Rio Claro, formada em Direito pela PUC de Campinas e com Especialização em Direito Público na Escola Superior de Advocacia, no Rio de Janeiro, em que apresentou o trabalho "A Administração Militar: os poderes hierárquico e disciplinar nas Forças Armadas".

Ela chegou a se mudar de Campinas, cidade em que morou por cinco anos, na época de faculdade, para São Paulo, com o intuito de fazer cursos de atualização na área jurídica e com o objetivo de se preparar para concursos públicos, ocasião em que fez curso no Complexo Jurídico Damásio Evangelista de Jesus.

Em Campinas, durante sua vida acadêmica, ela fez estágios na Vara de Execuções Criminais e na Justiça Federal.

Antes de ingressar na FAB, foi participante do curso "Comunicação Social e Violência", realizado em 2002, na Escola Superior de Guerra (ESG).

Na busca de um lugar de qualidade para

advogar, surgiu o desejo de entrar na Força Aérea. O interesse pela FAB aconteceu por considerar este ambiente como sendo um dos poucos lugares em que se trabalha com seriedade.

Iniciou sua carreira militar em setembro de 2002, quando foi aprovada no concurso para o Estágio de Adaptação de Oficiais Temporários (EAOT), realizado no Centro de Instrução e Adaptação da Aeronáutica (CIAAR), em Belo Horizonte.

Antes de trabalhar no DECEA, prestou serviços na Secretaria de Coordenação de Assuntos Jurídicos (SAJ), na Seção de Análises e Pareceres, da Diretoria de Administração do Pessoal (DIRAP). Também serviu na Intendência, na Seção de Licitações da Base Aérea de Santa Maria (BASM/RS).

Advogar não é o único talento de Fabiana. Ela escreve poemas há cerca de dez anos, mas nunca os publicou, nem ao menos em revistas ou periódicos de qualquer espécie (ostracismo

que vai quebrar nesta nossa edição!).

"Sempre gostei de escrever. Eu não consigo imaginar minha vida sem escrever. Eu sinto necessidade de despejar minha alma. É assim que funciona", relata.

Fruto destes anos de inspiração e trabalho, seu primeiro livro: "Trechos de Personalidade" está prestes a ser lançado pela Editora Scortecci, de São Paulo. São poemas que tratam de sentimentos em sua totalidade - "sejam eles bons ou negativos", como ressalta a poetisa.

O lançamento será no Rio de Janeiro e está previsto para o segundo semestre deste ano, aguardando, apenas, o término da revisão. A capa, elaborada pela própria Fabiana, traz uma foto de diversos livros misturados a figuras e álbuns de fotografias, como uma combinação que serviu de base para seus escritos. São livros de Psicologia, Filosofia, poesias, letras de música e fotos. "Tudo muito sugestivo, e como o meu livro, são trechos...", ela comenta.

Na verdade, ela já está adiantando o projeto

de seu terceiro livro. O segundo, ainda não editado, também é de poemas, mas o enfoque é o momento presente, reflexões sobre sermos nós mesmos e a importância de colocar nossa alma em tudo aquilo que fazemos. “Dizem que os poetas quase sempre estão em choque com a realidade. É a pura verdade. Na maioria das vezes, a emoção toma conta”, reflete Fabiana.

Dois poemas do seu primeiro livro estão participando do concurso “Prêmio Literário Livraria Asabeça”, intitutados, respectivamente, “Promessas” e “De tudo fica um pouco, Drummond”. Este último é o escolhido para inaugurar esta nova seção. Sobre ele, Fabiana conta que foi escrito em sala de aula, no terceiro ano do Ensino Médio, quando ela tinha dezessete anos.

Este poema também foi escolhido para compor o “Livro de Ouro da Poesia Brasileira Contemporânea”, pela Câmara Brasileira dos Jovens Escritores, a ser publicado neste mês de maio.

Outro projeto no qual está envolvida, também, é a antologia de poesias “Palavras



que Falam”. O livro está sendo estruturado pela Editora Scortecci e terá sua publicação na Bienal Internacional do Livro de São Paulo, prevista para o próximo ano.

A sua motivação é sempre o ser humano e os enfoques são seus conhecimentos nas áreas da Literatura, Filosofia e Teologia. “Amo Literatura. Antes, tinha tempo para me dedicar. Depois, o Direito ocupou muito espaço em minha vida. Hoje, quero retomar tudo isso. Só colocar no papel os sentimentos é muito pouco para quem gosta de arte. É preciso estudar para não ser medíocre”, filosofa nossa poetisa.

Para a autora, a “poesia é algo que se aproxima do conceito de idéia. Não tenho a pretensão de que gostem do que escrevo. Escrever poemas é ‘dar a cara para bater’.

A gente se expõe demais ao fazer poesia, mesmo que ela não se identifique com sua personalidade. E não adianta querer interpretar. A poesia é livre. Qualquer interpretação é vaga demais, insuficiente, pobre, diante do que ela pretende dizer”.

Quanto à Teologia, Fabiana diz que fez parte de sua vida por um ano e meio, na época da faculdade. Hoje, ela procura na Teologia um descanso.

Voltando à Literatura, ela sofre influências de Carlos Drummond de Andrade, Vinícius de Moraes e outros poetas do Modernismo. Mas Fabiana não ama só poesia. É fascinada, também, por Machado de Assis, Aloísio de Azevedo, por Realismo e Naturalismo.

Planos futuros não faltam e incluem projetos relacionados à Filosofia da Arte.

Atualmente, ela está estudando sua mais nova paixão: teatro. Nos fins de semana, ela faz o curso de teatro amador “O Tablado”, no Rio de Janeiro.

Um novo objetivo é escrever peças teatrais. “Ninguém pode me parar”, conclui.

Vamos - agora - ao “LITERALMENTE FALANDO”.

## DE TUDO FICA UM POUCO, DRUMMOND

*Inspirado em Carlos Drummond de Andrade (Resíduo)*

*Por Fabiana Borgia*

*De tudo fica um pouco. Do último raio de sol atravessando a fresta da porta. Do vento que sopra, afastando tudo, mas deixando um pouco. Da lua dos poetas, sonhadora e misteriosa. Do beijo instantâneo, que não perde o gosto. Do suor do trabalhador. Dos pais. Do DNA. Das estrelas com o som dos grilos numa noite vazia, repleta de encantos. Do som do violão apreciado na fogueira.*

*De tudo fica um pouco. Das águas que correm e que se esquecem do tempo, levando um pouco e deixando outro pouco. Do cheiro da rosa que murcha, que permanece. Do perfume de mulher. Fica um pouco...*

*Fica um pouco do sonho que acabou, do braço que abraçou. Fica um pouco do sorriso amarelo. Fica um pouco da carne mole. Da boca seca. Do rosto pálido. Do mau hálito. Do bafo de cerveja. Fica um pouco verão, um pouco inverno. Fica um pouco do casulo da borboleta. Fica um pouco de lágrima na mesa. Fica um pouco de desilusão. Fica um pouco nublado. Um pouco sol, um pouco chuva. Um pouco de suor na testa.*

*Também fica um pouco de amor guardado, reciclado. Fica um pouco de bebida na garrafa. Do amargo. Da ressaca. Fica um pouco de areia nos chinelos. E fica um pouco de cabelo na roupa. Um pouco do brilho no olhar apaixonado. Fica um pouco de saudade, um pouco culpa, um pouco remorso. Um pouco de mágoa.*

*Fica um pouco de música na cabeça. Um pouco do retrato rasgado. Fica um pouco da carta de amor. Do nóculo. Do caco de vidro estilhaçado. Da porcelana rachada. Do trapo. Da traça. Da ferrugem. Um pouco de esmalte na unha. Da marca de batom. Um pouco da dor do parto. Um pouco de carnaval. Da criança correndo na sala. Um pouco de argila para brincar. Um pouco da cadeira de balanço.*

*Fica um pouco de lembrança, um pouco de esquecimento, um pouco de ressentimento. Da sensação ao fechar os olhos. Fica um pouco do gosto de desgosto ao abri-los. Um pouco da risada marota. Um pouco de malícia. Um pouco da planta que secou. Do cheiro da erva. Do cigarro. Do tapa na cara. Do nó na garganta. Da humilhação. Do mofo da sala. Fica um pouco de vinho na garrafa. Um pouco da granada. Da guerra. Do fuzil. Do ataque terrorista. Da data.*

*Mas, de tudo, sempre fica um pouco. Fica um pouco do choro e da vela derretida. Mas sempre há este pouco, que tantas vezes parece muito, por se fazer lembrar.*

# SRPV-RJ

## Uma história

Por **ALMIR Coelho SANTOS Filho, Ten Cel Av**  
O autor é Chefe Interino do SRPV-RJ

A criação do Serviço Regional de Proteção ao Vôo do Rio de Janeiro data de 17 de outubro de 1972, quando se aprovou o Regulamento da Diretoria de Eletrônica e Proteção ao Vôo (DEPV). Foram desativadas as Divisões de Proteção ao Vôo das Zonas Aéreas, substituídas pelos Serviços Regionais de Eletrônica e Proteção ao Vôo (Decreto n° 71.261, de 17 de outubro de 1972), revogado pelo de n° 81.998, de 19 de outubro de 1978, sem alteração do disposto anteriormente, quanto aos Serviços Regionais de Proteção ao Vôo. Tais Serviços continuaram sob o Regimento Interno da Diretoria de Eletrônica e Proteção ao Vôo, até a aprovação de seus Regimentos próprios e Autonomia Administrativa. Em 19 de abril de 1976 é aprovado o Regulamento dos Serviços Regionais de Proteção ao Vôo, alterando a expressão "Serviços Regionais de Eletrônica e Proteção ao Vôo" para Serviços Regionais de Proteção ao Vôo. (Decreto n° 77.459, de 19 ABR 1976).

Coube ao SRPV-RJ a missão institucional de prover os serviços de proteção ao vôo e telecomunicações do Comando da Aeronáutica, bem como conduzir as aeronaves que têm por missão a manutenção da integridade e da soberania do espaço aéreo brasileiro, na área definida como de sua responsabilidade (Estados do Rio de Janeiro, de Minas Gerais e do Espírito Santo), com aproximadamente 678.500km<sup>2</sup>.

Nesses 32 anos de existência, o SRPV-RJ vem cumprindo bem a missão que lhe foi atribuída. Seus feitos foram muitos, dentro das áreas de telecomunicações e do controle de tráfego aéreo.

Porém, quis o destino que, através da visão aguçada e totalmente voltada para a proficiência das Organizações Militares que compõem o Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB), buscando fazer MAIS com MENOS (não só em quantidade, mas, principalmente, em qualidade), foi concretizada a idéia de convocar uma reunião com os Comandantes dos

CINDACTA I e II, os Chefes dos SRPV do RJ e SP, bem como todos os Chefes de Divisões destas Organizações, na manhã de 09 de outubro de 2003, no auditório do SRPV-SP.

Inicialmente, foi apresentada a Diretriz que continha no corpo do documento os motivos que levaram àquela reunião:

"O cenário atual e a previsão do cenário futuro, é mister um melhor dimensionamento do pessoal do SISCEAB, para fazer frente aos crescentes encargos, principalmente, nas áreas técnica e administrativa, no intuito de se disponibilizar recursos humanos, cada vez mais escassos, para a área operacional.

"Uma das maneiras de racionalizarmos e de modernizarmos, ainda mais, nossas atividades é através do aperfeiçoamento de processos, eliminando tarefas semelhantes ou redundantes, agrupando-as em um único setor, sempre que isto for possível. A fusão e o enxugamento de empresas é uma realidade no mundo moderno, por conta da sobrevivência, sendo perfeitamente aplicável ao nosso meio, na medida do possível. A questão, colocada de forma objetiva, é a seguinte: como administrar de forma eficiente e eficaz um Sistema complexo e custoso, como o SISCEAB, que é imprescindível ao País?

"Temos, assim, uma grande tarefa a cumprir:

"a) como empregar melhor, e de forma mais racional, os nossos recursos;

"b) como e onde podemos economizar esses recursos (diminuir gastos);

"c) como podemos melhor aproveitar tais recursos"

Desta forma, foi enunciado o seguinte problema:



"Racionalizar a estrutura organizacional do SISCEAB, até dezembro de 2005, a fim de atender à demanda de recursos humanos, escassos no Sistema."

Iniciou-se, assim, o Estudo de Estado-Maior com a participação dessas OM, através de um grupo de trabalho (GT); e em 12 de novembro de 2003, foi apresentado o EEM n° 01/03 aos Oficiais Gerais do DECEA e aos Comandantes e Chefes das OM envolvidas, em uma das salas do antigo IPV, no CTA, mostrando a comparação dos aspectos mais significativos, e apontando a 2ª Solução como a que melhor atendia aos interesses do DECEA, qual seja:

"Criar uma nova OM, cuja jurisdição será a área geográfica compreendida pelas TMA-SP, TMA-RJ, TUBULÃO e o DTCEA-GW.

"Transferir os encargos do SRPV-RJ para o CINDACTA I não incluídos na área compreendida pela nova OM, acrescido do DTCEA-YS, com a extinção daquele SRPV.

"Transferir os encargos do SRPV-SP para o CINDACTA II não incluídos na área compreendida pela nova OM, com a extinção daquele SRPV.

"Tudo até dezembro de 2005."

Deste Estudo de EM, gerou-se uma outra necessidade, a de implantar o Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea (CGNA), no qual já tinha sido concebido em anos anteriores, ocupando como Núcleo as instalações do CTA e tendo alguns dos seus produtos já validados dentro do Subdepartamento de Operações do DECEA (SDOP).

# Passagem de Cargo da Vice-Diretoria de Planejamento do DECEA

Dentro do mesmo escopo das exigências apontadas na primeira Diretriz do EEM nº 01/03, ficou estabelecido, através de Diretriz específica, de 24 de setembro de 2004, a necessidade de implantar, nas atuais instalações do SRPV-RJ, o CGNA, e dentre outros encargos, o de manter o nome do SRPV-SP, como a Organização que terá como área de jurisdição, as Terminais do Rio de Janeiro, de São Paulo e a área do TUBULÃO (que liga estas duas terminais), após a desativação do SRPV-RJ, o que está previsto para 31 de dezembro de 2005, aprovada pelo DECEA em 27 de agosto de 2004.

Na história do SISCEAB, registra-se que, a partir da década de 60, como decorrência do desenvolvimento alcançado pelo Brasil, houve um crescimento acelerado do transporte aéreo no território nacional, não só no tráfego doméstico como também no de vôos internacionais. Assim, grandes investimentos foram aplicados na modernização dos meios de controle de tráfego aéreo e dos auxílios à navegação, à aproximação e ao pouso, prioritariamente, nas áreas de maior intensidade de tráfego aéreo.

Com o Sistema DACTA implantado a partir da década de 70, através da criação do CINDACTA I, e após com os CINDACTA II, CINDACTA III e o futuro CINDACTA IV, em um tempo não muito distante, o próprio SRPV-SP terá os seus encargos absorvidos pelo CINDACTA I, buscando o mesmo princípio que levou o estudo da desativação do SRPV-RJ.

E assim, o Diretor-Geral do DECEA, consciente dos reflexos desses benefícios para o País, vem manifestando no cenário nacional e internacional a importância de se ter cada vez mais ferramentas eficazes e eficientes para melhor prestar a Nação Brasileira um serviço à sua altura, altura esta que condiz com a da nossa Força Aérea, dentro de um espírito de economia de meios.

Coincidência ou não, nos seus, praticamente, 33 anos de existência, o SRPV-RJ deixa de existir através da geração de uma nova vida, como uma borboleta que acaba de sair de seu casulo, alcançando outras realizações dentro do SISCEAB, como um organismo que viveu, vive e se transformará em um amanhã breve!

Em cerimônia realizada no dia 28 de abril de 2005, o Brig Ar Leci de Oliveira Peres transmitiu o cargo de Vice-Diretor de Planejamento do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) ao Maj Brig Ar Luiz Paulo Moraes da Silveira, atual Vice-Diretor Executivo do DECEA.

Presidida pelo Excelentíssimo Senhor Diretor-Geral do DECEA, Ten Brig Ar José Américo dos Santos, a cerimônia marcou, também, a transferência para a Reserva Remunerada da Força Aérea Brasileira do Brig Leci de Oliveira Peres, que por 18 anos atuou no Sistema de Controle do Espaço Aéreo (SISCEAB).

O Maj Brig Silveira passa, assim, a acumular as duas Vice-Direções (Executiva e de Planejamento).

O Brig Peres e sua família receberam as homenagens do Departamento de Controle do Espaço Aéreo.



Cerimônia de Passagem de cargo



Brig Ar Peres



Maj Brig Ar Silveira

# Conhecendo o DTCEA Morro da Igreja-SC

## O Destacamento e suas Peculiaridades

O DTCEA-MDI está localizado no Morro da Igreja, a 1.822 metros de altitude, distante 32 km da cidade de Urubici - SC, que - por sua vez, fica distante 140 km de Lages - SC e 160 km de Florianópolis - SC. O Destacamento está subordinado técnica e administrativamente ao CINDACTA II. As operações do DTCEA-MDI tiveram início em 06 de novembro de 1987 e conta com Radar Primário Modelo TRS 2230, Radar Secundário RS 870, Radar Meteorológico RMT 100, Casa de Força (KF) e Sistemas de Rádio e Telecomunicações VHF 200, UHF TELERAD, TF3 e TF4.

Outra característica importante é a ocorrência de baixas temperaturas no período do inverno, quando - freqüentemente - os termômetros registram valores negativos, já tendo ocorrido reportes de temperaturas abaixo dos -10°C. Tal fato, acrescido de fortes rajadas de vento, faz com que a sensação térmica possa ser de temperaturas ainda mais baixas, havendo necessidade dos militares estarem bem agasalhados para poder suportar tal adversidade.

Para tanto, há disponibilidade de abrigos e calçados apropriados para serem usados no inverno, que normalmente começa em meados de abril e termina no final do mês de setembro. Nesse período podem ocorrer nevascas, fato que contribui para a vinda de turistas à região de Urubici. Devido à presença constante de frio, nas encostas de pedras, formam-se placas de gelo que, muitas vezes, permanecem por dias sem derreter, havendo o perigo de formação dessas placas também no asfalto da estrada, o que implica em maior cuidado na condução de veículos, sendo necessário, nos casos mais acentuados, a colocação de correntes nas rodas dos veículos, para evitar acidentes. Nos casos de temperaturas mais baixas, em alguns locais, pode ocorrer o congelamento de pequenas cachoeiras.

Como o Destacamento está situado em área de montanhas, outra peculiaridade é com relação à altitude, que é de 1.822m, permitindo



Novos uniformes

que se tenha a visão de um belo cenário natural à sua volta, com altas escarpas cadeias de montanhas e platôs, o que faz da região um importante local de atração turística.

Verifica-se também a ocorrência de fortes ventos, com rajadas que podem ultrapassar 130 km. Tal fato implicou na execução de radomes para proteção das antenas dos radares, pois os ventos já causaram sérias avarias em instalações, viaturas e equipamentos.

Em decorrência dos detalhes e adversidades acima reportados, a adaptação dos militares a situação local, muitas vezes, ocorre com dificuldade. Porém, a necessidade do cumprimento dos trabalhos de cada um faz com que as barreiras sejam superadas.

## O Comandante

O 1º Ten QOE Com Marcos Rogério Alves de Oliveira comanda o DTCEA-MDI desde 12 de janeiro de 1999. Natural de Passo Fundo (RS), Marcos é casado com Míriam Carubim de Oliveira. Ingressou na FAB em julho de 1981, na EEAR. Após a conclusão do CFS na EEAR, em julho de 1983, na Especialidade de Eletrônica, foi classificado na Base Aérea de Santa Maria (BASM), onde serviu até março de 1996. Cursou a Faculdade de Engenharia Civil na Universidade Federal de Santa Maria (UFSM). Em 1996 foi



1º Ten Alves

transferido para a Base Aérea de Manaus (BAMN), onde serviu até o final do ano de 1997, tendo sido transferido para o CIAAR, no ano de 1998, a fim de realizar o CFOE (Curso de Formação de Oficiais Especialistas).

## O Efetivo

O DTCEA-MDI conta com 39 militares (um oficial, um suboficial, 13 graduados, sete cabos e 17 soldados). A maioria tem formação técnica, e alguns cumprem atividades administrativas, de segurança, transporte e suprimento. Com exceção dos soldados, que são naturais da cidade de Urubici, a maior parte dos militares é oriunda de outras regiões. Apesar de existirem algumas diferenças culturais, a interação dos mesmos com a população local é boa, sendo bem recebidos e, normalmente, tendo um bom relacionamento, e há uma convivência harmoniosa entre os militares e os urubicienses.



### A Vila Habitacional e o Hotel de Trânsito

Em Urubici estão localizados o Clube e a Vila Militar do DTCEA-MDI. Para apoio de moradia, existem 14 casas (área de 150m<sup>2</sup>) de madeira, com dois quartos e uma suíte, banheiro social, sala de estar/jantar com lareira, cozinha/copa conjugadas, área de serviço, dependência de empregada, varanda e garagem para graduados e uma casa para oficial. Não há militares na fila de espera para ocupação de PNR. Existe, também, um prédio com seis apartamentos para cabos.

Há um pequeno Hotel de Trânsito com capacidade de hospedagem para três oficiais e 18 graduados, cuja principal finalidade é apoiar as equipes que vêm realizar serviços no DTCEA-MDI.

Na Vila Militar, há um campo de futebol e um galpão com churrasqueira para realização de pequenos eventos. Para festividades maiores há o Clube Bracatinga.



Vila habitacional

### A Saúde

Os militares e dependentes contam com atendimento de profissionais, clínicas e hospitais credenciados à UNIMED da cidade de Lages - SC, contratada pela SARAM para prestar serviços ao Destacamento. Casos mais graves, que dependem de apoio mais complexo, são encaminhados para Lages ou Florianópolis.

Para atendimento odontológico, há no Clube Bracatinga um consultório, onde dentistas do hospital do CINDACTA II, periodicamente, prestam atendimento aos militares e dependentes do Destacamento.

### A Economia

Urubici tem 10 mil habitantes, tendo como base econômica atividades agropastoris. Destaca-se como grande produtora de hortaliças, mel e frutas, principalmente maçã, cuja produção é uma das maiores do País. Entre outros produtos, há também a criação de trutas. Urubici é rica em

cachoeiras e montanhas, o que, nos últimos anos, tem propiciado uma nova fonte de renda para o município, o turismo.

### O Lazer

Além das opções de lazer ligadas a passeios ecológicos, outras opções são um tanto restritas, pois não existem muitas disponibilidades de restaurantes ou bares para vida noturna, havendo dois clubes. Há um CTG (Centro de Tradições Gaúchas) que promove atividades de rodeio, bailes e cavalgadas. Existem grupos que promovem reuniões de jipeiros para a realização de trilhas, pois a região tem locais que propiciam o desenvolvimento dessa atividade. Outras atrações são os vôos de asa delta e *paraglides*. O acesso à informação fica restrito à disponibilidade de uma Rádio AM, uma FM e poucos canais de televisão.

### A Educação

Há uma escola particular para os 1º e 2º graus, existindo, também, ensino gratuito pela rede pública de escolas de 1º e 2º graus. Na área de ensino superior, a UNIPLAC (Universidade Particular de Lages) mantém, como curso de extensão, o Curso de Administração em Urubici. Muitas pessoas realizam outros cursos no período noturno em Lages. Porém, para os militares essa possibilidade é praticamente inviável, devido à dificuldade de compatibilizar o horário de expediente com a saída dos ônibus que transportam os estudantes para Lages. Essa dificuldade, muitas vezes, é o fator que leva os militares a buscarem a movimentação para um centro maior.

### O Comércio

Existem apenas três bancos na cidade: Bradesco, SICOB e BESC (Banco do Estado de Santa Catarina). Há lojas que trabalham com uma boa variedade de produtos, embora, para consumidores mais exigentes, muitas vezes, ocorra a necessidade de deslocamento para centros maiores para encontrar determinadas marcas ou modelos de produtos. No tocante a supermercados, não há estabelecimentos de grandes redes, mas, nos existentes, pode-se encontrar a maioria dos produtos que normalmente são necessários para o consumo rotineiro, existindo, também, uma restrição relacionada à variedade de produtos.



Plantação de alfaca

### A Segurança

Urubici conta com um Grupamento da Polícia Militar de Santa Catarina e uma Delegacia de Polícia. Como município de pequeno porte, não apresenta grande incidência de violência. Poucos são os casos de roubos e crimes, o que torna a cidade um bom local para morar, principalmente para quem tem filhos pequenos.



Vista aérea de Urubici

Quem é?

# 1ª Ten Lislaine



Quando a 1ª Ten Int Lislaine Link Gama entra numa competição de Orientação, não tem pra ninguém; ela ganha todas! Esta curitibana muito bem orientada venceu o XXVII Campeonato Militar de Orientação das Forças Armadas (CAMORFA).

O evento aconteceu no período de 11 a 18 de abril, em Bonito (MS). Participaram da CAMORFA militares das três Forças Armadas e, pela primeira vez, o troféu foi conquistado por uma equipe feminina.

Ten Lislaine é casada com Rafael Fernandes Gama, 1º Tenente Intendente que serve no Parque de Material Aeronáutico do Galeão (PAMA-GL). Sua mãe é professora de Geografia e seu pai foi sargento do Exército. Seu único irmão entrou para a Escola Preparatória de Cadetes do Ar (EPCAR) e hoje serve na Base Aérea de Canoas (BACO). Tendo intenso contato com a carreira militar, Lislaine sentiu-se motivada a entrar para a Força Aérea Brasileira e assim o fez. Ingressou na Academia da Força Aérea (AFA) em 1998, formando-se Intendente. Até agosto de 2002 ela serviu na Base Aérea do Galeão - RJ (BAGL), onde cursou o Estágio de Intendência, passando por todas as funções da área.

Desde setembro de 2002 trabalha no Centro de Computação da Aeronáutica do Rio de Janeiro (CCA-RJ) e atualmente é Chefe da Seção de Intendência, trabalhando, entre outras tarefas, com contratos, controle de créditos e pedido e controle de materiais.

Quando perguntamos sobre o esporte na sua vida, ela declarou que “era sedentária até entrar para a AFA”, ocasião em que teve seu primeiro contato com a Corrida de Orientação, quando decidiu-se por este esporte dentre as demais opções.

A última competição da qual saiu campeã foi o XXVII CAMORFA. O segundo lugar foi da Ten Ana Paula Littig Gomes de Oliveira, do Terceiro Comando Aéreo Regional (COMAR III). A terceira posição ficou para a Ten Elaine da Silva Plaza, da Base Aérea do Recife (BARF), seguida pela Sargento Wilma Barbosa de Souza, do Terceiro Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego (CINDACTA III).

Ainda no início dos treinos para o XXVII CAMORFA, Lislaine venceu as três competições de orientação, realizadas em março deste ano, sendo todas na categoria D21E (Damas de Elite).

A primeira prova - 1ª Etapa do Circuito Paraense de Orientação - ocorreu na cidade de Rio Negro (PR), no dia 06 de março. A segunda competição foi a Corrida de Orientação na Lagoa Rodrigo de Freitas, no Rio de Janeiro, no dia 13 do mesmo mês. Por fim, em Itaitiá (RJ), participou da 1ª Etapa do Campeonato de Orientação do Rio de Janeiro, no dia 20 de março.

Os treinamentos para o CAMORFA foram realizados em Curitiba, no Segundo Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego (CINDACTA II) - e na Base Aérea de Campo Grande (BACG). Ela treinou por duas semanas em cada organização, tendo duas semanas de intervalo entre os treinos para retomar suas atividades no CCA-RJ. Durante estes períodos, Lis-

laine treinou diariamente nas pistas de orientação, dando ênfase à parte técnica, que consiste em aprimorar o uso da bússola e do passo duplo (a pessoa correndo sabe precisar quantos metros percorreu).

O tempo de cada exercício variou de acordo com o tamanho da pista e do tipo de geografia do local (morros, desníveis de pista, lagos etc.). A média ficou, levando em consideração os aspectos citados, entre 40 minutos e três horas.

O treinamento físico é sempre realizado na sede de cada atleta. O mesmo não ocorre com o trabalho técnico, que necessita de uma equipe logística para confeccionar os mapas, demarcar a pista, colocar os prismas, entre outros.

O próximo passo da Ten Lislaine é representar o País no XXXVIII Campeonato Mundial Militar de Orientação, que será realizado no período de 10 a 15 de junho, na cidade de Lappeenranta, na Finlândia. Desta vez não será a equipe feminina da FAB competindo, mas a Equipe Brasi-



leira, composta por atletas da Aeronáutica e do Exército. Os treinos para a competição deverão começar no dia 02 de maio, em Pouso Alegre - MG. No dia 03 de junho, uma semana antes do campeonato, a equipe irá embarcar para Finlândia.

Competir e ganhar vem sendo uma rotina para a atleta. Ela participou - e levou o primeiro lugar - dos campeonatos civis de 2002, 2003 e 2004, sendo também campeã da categoria D 21 E (Dama de Elite - 21 anos) do VII Campeonato Brasileiro de Orientação (CAMBOR) na primeira etapa, realizada em São João do Polésine (RS), nos dias 22, 23 e 24 de abril.

De acordo com a Confederação Brasileira de Orientação (CBO), “a categoria Elite é uma categoria especial, restringida a um número limitado de competidores, classificados como atletas de elite pela CBO”.

A segunda etapa, porém, será realizada em

São João Del Rei (MG), no dias 18 e 19 de junho. Provavelmente, a tenente não poderá participar, porque - neste período - ela estará concorrendo a final do Campeonato Mundial.

Nos campeonatos militares ela participou em 2001 (como Cadete), 2002 (sendo Aspirante - neste ano ela participou das Seletivas das Forças Armadas e do Campeonato Sul-americano), e em 2004 (já como Tenente). Só não levou o prêmio em 2003, porque não houve campeonato neste ano!

“A Orientação é um esporte solitário de auto-superação”, define ela.

Cada competidor faz seu percurso sozinho, munido apenas do mapa e da bússola. A pontuação é contada separadamente. A equipe feminina é composta por quatro atletas, sendo que só os três melhores tempos são contabilizados. Já na masculina, são sete atletas e quatro melhores tempos computados. A premiação é feita pelo tempo individual de cada participante. No primeiro dia da competição o percurso é curto e o que conta mais é a rapidez e o condicionamento físico. Já no segundo dia o percurso é longo e exige mais técnica. Todos os participantes devem usar um uniforme de mangas longas, calças compridas e caneleiras para evitar machucados em espinhos, pedras e troncos. O calçado deve ter travas para proporcionar atrito e dar segurança na corrida. Lislaine costuma usar chuteiras para ter um bom desempenho.

A Tenente tem também o costume de usar, durante as provas, um freqüencímetro para registrar e controlar os batimentos cardíacos (ela não pode ultrapassar os 183) e um cronômetro para e marcar os tempos que faz entre cada prisma. Desta forma, ao final de um percurso, ela pode avaliar sua atuação e otimizar os treinos para outras competições, tendo ciência de como e onde pode superar seus limites.

Mas o que realmente importa é a rota escolhida pelo atleta na hora do percurso. Às vezes o trajeto marcado no mapa indica uma passagem por um lago. Como nadar leva tempo, o participante deve optar por uma rota que otimize o tempo. Como são várias as opções, ele poderá se sair bem ou não com sua escolha e isto implicará em ganho ou perda de tempo na prova. Aí reside a técnica, a precisão e a adrenalina do esporte.

Lislaine está cursando o sexto período da faculdade de Direito na Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ. Por conta das competições está com sua matrícula trancada, mas deseja voltar aos estudos no próximo semestre.

“Parar de correr? Só em uma circunstância: um intervalo para ter meus filhos! E isso só depois de formada”, diz, categoricamente, Lislaine.

A Aeroespaço parabeniza esta atleta “hours concurs” e fica torcendo por um novo troféu no XXXVIII Campeonato Mundial Militar de Orientação. Boa sorte!

# SRPV-MN recebe a visita do Secretário de Defesa dos EUA



Donald Rumsfeld, ao lado do Cel Scariot, no SRPV-MN

No dia 23 de março de 2005, o Serviço Regional de Proteção ao Voo de Manaus (SRPV-MN), recebeu a visita do Secretário de Defesa dos Estados Unidos - EUA, Donald Rumsfeld, recepcionado com honras militares pelo Chefe do SRPV-MN.

Durante a visita, foram proferidas palestras sobre as atividades do SRPV-MN e do Centro Técnico Operacional (CTO) do Sistema de Proteção da Amazônia (SIPAM).

O Secretário recebeu, ainda, um briefing sobre a estrutura dos Sistemas de Vigilância e Proteção da Amazônia (SIVAM/SIPAM), suas subordinações e as principais atividades de cada um dos seus órgãos componentes.

Durante a palestra, foram apresentados ao Secretário de Defesa todos os passos seqüenciais, quando da localização e da interceptação de aeronaves desconhecidas, dentro do processo de tomada de decisão para a autorização de um tiro de destruição.

O secretário Donald Rumsfeld ficou a par, ainda, do entrosamento existente entre a Força Aérea e a Polícia Federal, no combate a ilícitos, como também dos resultados obtidos nessa ação conjunta.

Durante a apresentação sobre o SIPAM, por diversas vezes, o Secretário de Defesa fez perguntas sobre os desmatamentos e as ações coercitivas do Governo Brasileiro,

para inibir esse tipo de atividade. Em resposta aos seus questionamento, recebeu a informação de que algumas áreas desmatadas tiveram, na seqüência, o seu reflorestamento.

Em sua visita ao ACC (Centro da Amazônia), Donald Rumsfeld demonstrou ter ficado bastante impressionado com o grau de profissionalismo dos operadores e com a eficácia do SISCEAB (Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro), exercido na aérea territorial da extensão da Amazônia brasileira.

Ao fim da visita, agradeceu a oportunidade de poder conhecer aquilo que o Brasil tem feito desde o advento do SIVAM.

# Capacidade operacional do CINDACTA I salva vida humana



No ambiente SALVAERO, o planejamento da missão

Os órgãos de Busca e Salvamento (SALVAERO BRASÍLIA e BRMCC COSPAS-SARSAT) e de Controle de Tráfego Aéreo (Controle de Aproximação de Cuiabá) do CINDACTA I demonstraram, mais uma vez, sua capacidade operacional.

O relato, a seguir, aconteceu no dia 4 de abril, quando o SALVAERO Brasília foi informado pelo Controle de Aproximação de Cuiabá de que a aeronave PP-EMT (helicóptero, pertencente à Polícia Militar do Estado do Mato Grosso) havia decolado para atender a uma ocorrência na BR-364, quando perdeu contato com aquele controle às 19h50.

De pronto, o SALVAERO consultou o BRMCC, órgão operacional brasileiro integrante do Programa Internacional COSPAS-SARSAT, que se utiliza de uma rede de satélites para rastrear os sinais de

emergência transmitidos pelos ELT (Transmissor Localizador de Emergência) das aeronaves e, assim, localizá-las.

Este sistema internacional constitui-se, hoje, na mais moderna tecnologia disponível para localização de aeronaves e embarcações em perigo.

Aproximadamente 40 minutos após o último contato rádio do PP-EMT, o BRMCC COSPAS-SARSAT captou o seu sinal de emergência e calculou as coordenadas geográficas do local do acidente.

Baseado nestas informações, o Grupamento Aéreo da Polícia Militar enviou outro helicóptero, localizando a aeronave acidentada. Um tripulante sobreviveu e foi socorrido em um hospital de Cuiabá. Infelizmente, outros três tripulantes não sobreviveram ao acidente.

# Ex-integrantes do GEIV desfilam no 32º aniversário do Grupo



O GEIV (Grupo Especial de Inspeção em Vôo) comemorou o seu 32º aniversário no dia 15 de abril, em casa, homenageando seus ex-Comandantes que muito colaboraram para o engrandecimento do Grupo.

Para receber a homenagem, estiveram presentes, na ordem cronológica de Comando: Maj Brig R1 Mayron, Maj Brig R1 Guido, Cel R1 Hegedus, Maj Brig R1 Normando, Cel R1 Miranda, Cel R1 Ari, Maj Brig Ar Silveira, Cel R1 Galvão, Cel Av Souza Marques e Ten Cel Av Bueno.

Os integrantes atuais do GEIV também receberam homenagens, com a entrega de prêmios ao graduado-padrão SO BMA Holanda, e ao praça-padrão CB BSP Ferreira, representantes de 2004.

Logo depois, foram homenageados: o piloto que atingiu 1000 horas de voo na aeronave EC-95, Ten Cel Fernando; o piloto mais voado, Cap Av Miguel, com a marca de 320 horas e 30 minutos; e o Operador de Sistema de Posicionamento de Aeronaves com maior número de missões, o 1S BEP Donato, com a marca de 84 dias de missão; e, ainda, o Operador de Sistema de Inspeção em Vôo mais voado, o 2S BCO Moura, com a marca de 242 horas e 15 minutos.

O Comandante do Grupo, Ten Cel Gustavo, retratou a realidade atual do GEIV, quando afirmou, em seu discurso que “na década atual, em que o DECEA está se preparando para um salto qualitativo na gerência do espaço aéreo, baseado em conceitos administrativos holísticos e em



Flagrante da comemoração



Em frente à galeria dos funcionários-padrão, o Ten Cel Gustavo e os eleitos de 2004

novas tecnologias que pretendem reduzir, significativamente, as restrições impostas pelos atuais sistemas ao fluxo do tráfego aéreo”.

O Diretor-Geral do DECEA, que presidiu a cerimônia militar, declarou que aquele era um dia especial “tanto pela história do GEIV quanto pela presença do Brigadeiro Paulo Victor, que - mais uma vez - manifestou carinho pelo Grupo”. O Ten Brig Ar

José Américo agradeceu a presença dos ex-Comandantes do GEIV ao evento, afirmando: “O meu reconhecimento sincero pelos que passaram por este Sistema e que todos se orgulhem de serem mestres fundamentais para o SISCEAB, para a FAB e para o País”.

Aos integrantes do GEIV, o Brigadeiro José Américo declarou que o sucesso e o profissionalismo do Grupo vem sendo, ao longo desses 32 anos, uma realidade no País. “Minhas últimas horas de voo foram numa aeronave do GEIV e este fato traz orgulho para a minha carreira. Quando eu olhar para este prédio, no futuro, posso dizer que deixei aqui uma semente plantada, só por ter feito parte deste Grupo. Nesses 14 meses na Direção-Geral do DECEA, tenho visto a excelência da qualidade do trabalho desses 237 homens e mulheres que integram o GEIV”.

Após a solenidade, foi realizada uma exposição estática das aeronaves do GEIV, sistemas de inspeção em vôo, e dos equipamentos de segurança, salvamento e sobrevivência. Além disso, houve visitas às novas instalações do Laboratório de Calibragem, que possui a mais nova gaiola de Faraday do Comando da Aeronáutica, e à Seção de Operações, quando foi entregue pelo Chefe do Centro de Computação da Aeronáutica de São José dos Campos (CCA-SJ), Ten Coronel Ricardo Ferreira Gomes dos Santos, o Sistema Ópera instalado.

