

AEROESPACO

Informativo do Departamento de Controle do Espaço Aéreo - DECEA

5 NOTÍCIAS

Ano 2 - Nº 11



A Segurança no CINDACTA II - Curitiba/PR

Cartas dos Leitores

Felicitamos a equipe editorial da Revista Aeroespaco pelo superlativo esmero na criação e na operação deste verdadeiro "enlace de voz e dados" a integrar os homens e mulheres do SISCEAB, os atores e as atrizes cuja arte, técnica e labor dão vida ao nosso periódico. Conteúdo, forma, texto e imagem integram-se com harmonia e estética, tornando o deslindar do exemplar recém-chegado uma experiência rica e edificante. Meus votos e minha certeza de que a Aeroespaco se consolidará como um proeminente marco da Comunicação Social do Comando da Aeronáutica.

JURANDYR de Souza Fonseca – Cel Av
Diretor Operacional da CISCEA

Devido, principalmente, ao tamanho do DECEA, não somente relacionado à quantidade de unidades subordinadas, mas, principalmente, pelo interminável leque de atribuições, sempre senti falta de um meio de obter informações atualizadas dos diversos projetos, eventos e, também, de um pouco de história da organização.

Este anseio está sendo totalmente coberto pelo informativo AEROESPACO que, além de toda a informação que presta, é um veículo que está sempre pronto para receber novas idéias.

Carlos Alberto CIRILO Ramos Jr. - Ten Cel Av
Assessor da CNS/ATM

Quando recebemos a edição número 10 da revista AEROESPACO na minha Organização e vi pela primeira vez o colibri da capa, procurei, quase sem perceber, alguma explicação do tipo Edição Especial, que justificasse a foto que, aparentemente, fugia do objetivo da publicação. Dei por mim, então, que a Seção Conhecendo o DTCEA é o que de fato tenho aguardado todos os meses.

Pudera eu, há mais de vinte anos, ter podido contar com uma coletânea de reportagens que me apresentassem os Destacamentos nos quais poderia servir. Qual não foi minha surpresa, quando descobri que minha esposa também mensalmente procurava as mesmas matérias na revista. Portanto, gostaria de parabenizá-los pelo excelente trabalho que tem sido desenvolvido com a divulgação das localidades que sediam os Destacamentos do DECEA. Este trabalho demonstra uma preocupação e uma atenção especial não só com o efetivo, mas também com seus familiares.

Mário César Machado GIGLIO - SO BCO
Chefe da Seção de Comunicação Social do SRPV-SP

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 e Editor:

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 - 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: (21) 2123-6585 - Fax: (21) 2262-1691

Editado em: agosto/2005

Fotolito & Impressão: Ingrafoto

Página 2

• Índice / Expediente / Cartas dos Leitores

Página 3

• Editorial / Nossa Capa

Página 4

• Visita de Inspeção - O DECEA no CINDACTA III
• Programa Integrar

Página 5

• SALVAERO BRASÍLIA coordena resgate da tripulação de aeronave da FAB
• CINDACTA I realiza curso de Segurança no Trabalho

Página 6

• Tenentes Brigadeiros da Reserva visitam novo cenário da FAB na Amazônia
• Ufólogos no CINDACTA I
• ICA recebe alunos da UFPR

Página 7

• 1º GCC comemora seu 23º aniversário

Página 8

• Oficiais-Generais da Aeronáutica visitam sítios implementados com recursos do Projeto SIVAM
• DECEA recebe homenagem por inclusão social
• TEAM reconhece profissionalismo do DECEA

Página 9

• Operação PARBRA I - Exercício de Defesa Aérea entre Brasil e Paraguai

Página 10

• Sistema de Tecnologia de Informação do COMAER é apresentado no CCA-RJ
• Ordem do Dia: Busca e Salvamento

Páginas 11, 12 e 13

• Seção: Eu não sabia! - Tema: CINDACTA II

Página 14

• Operação Escudo - CGNA ativa Célula de Coordenação e Decisão no CINDACTA I
• CINDACTA III - a vanguarda do Sistema de Gestão pela Qualidade ISO 9001:2000
• CCA-BR implanta novo Sistema de Controle de Contatos

Página 15

• Seção: Literalmente Falando

Páginas 16 e 17

• Brasil Novo

Páginas 18 e 19

• Seção: Conhecendo o DTCEA São Roque - SP

Páginas 20 e 21

• Seção: Quem É... Major Hélio

Página 22

• CISCEA/CCSIVAM finalizam implantação da torre de Guajará-Mirim
• Oficiais de Nações Amigas visitam o ICEA

Página 23

• DECEA participa da EXPO AERO BRASIL 2005
• Integrantes do National War College dos EUA conhecem o CINDACTA I
• DTCEA Santa Cruz comemora 29 anos

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

Já avançamos para o segundo semestre do ano de 2005 e nossa revista segue concentrando-se em mostrar o SISCEAB para o próprio SISCEAB.

De fato, em inúmeras oportunidades somos lembrados por nossos leitores de que muito do que publicamos acaba sendo uma grande novidade ou, em alguns casos, uma inesperada riqueza de detalhes empresta uma nova maneira de ver uma área ou uma atividade do Sistema que a grande maioria desconhecia.

Este, por fim, é o dever do jornalista e o papel da revista: informar e traduzir em imagens e palavras aquilo que merece e precisa ser divulgado.

Vamos, assim, cumprindo nosso papel como órgão de divulgação e cada palavra de incentivo e estímulo reforça, na equipe da Assessoria de Comunicação Social (ASCOM), a certeza de estar atendendo a um antigo anseio do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro: fazer-se conhecer.

Que todos participem dessa empreitada, é o desafio da nossa Equipe ASCOM.



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

A Segurança no CINDACTA II - Curitiba/PR



O Segundo Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo (CINDACTA II) tem um sistema de segurança eficiente e de custo otimizado que lhe permite desenvolver todas as suas atividades específicas, de acordo com os padrões internacionais de excelência.

O Canil "Gralha Azul" (nome originado da ave símbolo da Paraná) foi criado na década de 70, pelo Brigadeiro Délio Jardim de Mattos, então Comandante da Escola de Oficiais Especialistas e de Infantaria de Guarda (EOEIG), e registrado na Sociedade de Cães Pastores Alemães do Paraná, em 29 de março de 1971, passando a ser o diferencial da maioria dos sistemas de segurança implantados em outras organizações militares.

O Canil disponibiliza cães que protegem todo o perímetro do Centro de Operações Integrado (COI), circulando entre cercas paralelas, resguardando as entradas e saídas daquele "complexo subterrâneo". Os cães são adestrados e importantes no apoio à segurança, devido aos latidos de alerta, além de causar intimidação, o que lhes é peculiar.

Os cães também atuam no patrulhamento do CINDACTA II e das vilas residenciais, na segurança dos portões de entrada da Organização Militar (OM), e postos avançados como o Estande de Tiro e o Paiol de Munições, e são, ocasionalmente, utilizados em solenidades e desfiles militares e para patrulha em missões de segurança de aeronaves fora da OM.

O Pelotão de Cães de Guerra é subordinado ao Batalhão de Infantaria da Aeronáutica (BINFA), também denominado Batalhão Araucária, e tem por missão realizar toda a segurança do CINDACTA II. Esse Pelotão conta com uma equipe de militares especializados no adestramento de cães, composta por um tenente comandante, um sargento encarregado e sete soldados, que gerenciam toda a estrutura da seção e, em especial, tratam com zelo e dedicação dos sete cães pastores alemães e nove *rottweilers*, que diuturnamente auxiliam na segurança da OM. Na foto da capa vemos o 3S Tavares.

O DECEA no CINDACTA III

Visita de Inspeção

O Terceiro Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle do Tráfego Aéreo (CINDACTA III) recebeu, no dia 1º de junho de 2005, a comitiva do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), para a visita anual de inspeção.

O Diretor-Geral do DECEA, Ten Brig do Ar José Américo do Santos, esteve acompanhado do Vice-Diretor Executivo e de Planejamento, Maj Brig Ar Luiz Carlos Moraes da Silveira, dos Chefes dos Subdepartamentos de Tecnologia da Informação, Operações e Administração, respectivamente, Brig Eng Rogério Ribeiro Machado, Brig Ar Ailton dos Santos Pohlmann e Brig Ar Claudio Alves da Silva; além de outros oficiais inspetores.

Recebido com as honras militares de estilo, o Ten Brig Ar José Américo passou em revista a tropa. Dando seqüência à solenidade militar, o Cel Av Luiz Fernando de Azevedo, Comandante do CINDACTA III, ministrou palestra sobre as atividades desenvolvidas pela unidade, que foi transmitida por videoconferência para nove Destacamentos de Controle do Espaço Aéreo subordinados, dando a oportunidade ao efetivo de receber, simultaneamente, as orientações do Alto Comando da Aeronáutica.

Após a palestra, a comitiva visitou alguns setores do CINDACTA III e realizou reuniões setoriais. Ao final da visita, o Diretor-Geral elogiou os trabalhos realizados pelo CINDACTA III, ressaltando sua grande contribuição, sempre apresentando idéias e sugestões inovadoras que muito contribuem para o aperfeiçoamento do Sistema do Controle do Espaço Aéreo Brasileiro.

No dia seguinte, a comitiva seguiu para realizar visita de inspeção no Destacamento de Controle do Espaço Aéreo de Fernando de Noronha (DTCEA-FN).



O Diretor-Geral passa em revista a tropa do CINDACTA III

Programa Integrar

A atenção diferenciada nos processos de transferência dos militares e civis do DECEA

Nova cidade, mudanças de residência, escola nova para seus filhos, perda do convívio familiar, enfim, chegar no "desconhecido".

Pensando em todas essas situações, foi criado o Programa Integrar, que busca dar ao processo de transferência, de um militar ou civil, uma atenção diferenciada.

Considerando a série de mudanças na vida profissional e pessoal, e até mesmo as diferenças culturais, climáticas e alimentares,

é esperado que haja uma redução no desempenho profissional.

É justamente com a aplicação do Programa Integrar que o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) objetiva sistematizar procedimentos para a recepção dos militares ou civis transferidos para as Organizações do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB), visando facilitar a adaptação dos indivíduos a um

novo ambiente de trabalho e ajustar-se à nova condição de vida.

Uma equipe de profissionais especializados disponibiliza as informações de forma organizada, permitindo ao indivíduo reestruturar-se internamente, reduzindo a ansiedade diante do novo.

Essa é a forma afetuosa de boas-vindas que o DECEA recebe os novos integrantes, desejando, assim, integrá-los ao Sistema.

SALVAERO BRASÍLIA coordena resgate da tripulação de aeronave da FAB

Aproximadamente às 12h30 do dia 15 de abril de 2005, o Centro de Coordenação de Salvamento de Brasília (SALVAERO BRASÍLIA) foi informado pelo Controle de Aproximação do Rio de Janeiro (APP-RJ) que a aeronave FAB 1903 "PAQUERA 03", tipo Universal (T-25), do 3º/8º GAv, em vôo do Campo dos Afonsos (SBAF) para Santos (SBST), com dois tripulantes e sem contato rádio com aquele controle, declarou "emergência", através de "ponte" com o ultraleve PU-CMP, pilotado pelo comandante Joaquim Gomes, acompanhado da sua co-piloto e esposa Leila. Eles informaram que fariam pouso forçado próximo à Usina de Angra dos Reis - RJ, sem qualquer outro contato após esta informação.

Imediatamente, o SALVAERO BRASÍLIA iniciou os procedimentos de coordenação para a Operação de Busca e Salvamento (SAR) da aeronave e seus dois tripulantes, acionando o Centro de Operações Aéreas (COA-2) da Segunda Força Aérea (II FAE) que, de imediato, disponibilizou três aeronaves: um helicóptero do 2º/10º GAv (ALERTA SAR na BASC - SAR 8674), um patrulha do 2º/7º GAv (FAB 7107) e um outro helicóptero do 3º/8º GAv (FAB 8737).

Com base no relacionamento sistêmico instituído pelo SISSAR "Sistema SAR Aeronáutico", o Coordenador da Missão SAR (SMC), de sobreaviso no SALVAERO Brasília, acionou o SALVAMAR BRASIL e o Corpo de Bombeiros da região, que, de pronto, disponibilizaram uma equipe e duas embarcações (uma de Angra dos Reis e outra de Parati) para auxiliarem nas buscas e no salvamento das vítimas.

Visando otimizar o esforço aéreo na área de busca, o DECEA, órgão central do SISSAR, disponibilizou uma aeronave do Grupo Especial de Inspeção em Vôo (GEIV), que se encontrava em vôo de inspeção próximo à área. Em cinco minutos, o GEIV 51 (FAB 6051) pôde iniciar as buscas preliminares, atuar como posto de comunicação em vôo e desempenhar as funções de ACO (Coordenador de Aeronaves), durante todo o deslocamento e operação do helicóptero SAR 8674, proporcionando, dessa forma, resposta imediata, maior segurança e garantia de continuidade à Operação SAR.

A exemplo do DECEA, a Base Aérea de Santa Cruz (BASC) também disponibilizou um Sêneca (FAB 2621) para as buscas preliminares, com observadores voluntários a bordo, até que chegassem as aeronaves especializadas em busca à região.

Simultaneamente, como resultado das intensas investigações por comunicações nas comunidades pesqueiras e hotéis das cidades vizinhas, pelo ar, terra e mar, o SALVAERO BRASÍLIA recebeu confirmação de que um dos tripulantes fizera contato por meio de telefone celular com a II FAE, informando que fora socorrido pelos bombeiros da cidade de Mambucaba e que se encontrava na praia de uma ilha próxima aquela cidade. Imediatamente, o helicóptero SAR 8674 foi orientado a dirigir-se para o local e efetuar o resgate desse tripulante. O GEIV 51 prosseguia na busca do outro tripulante.

A tripulação do helicóptero SAR 8674, ao chegar ao local e após verificar que o piloto acidentado, Cap Av Machado, encontrava-

se em boas condições físicas, prosseguiu na busca do segundo tripulante, o 2S BMA Wanderson, encontrando-o logo depois da decolagem, flutuando no mar, com ferimentos na face.

Em seguida, após o resgate dos dois tripulantes do FAB 1903, o helicóptero encaminhou-os diretamente para o HAAF, para atendimento médico, concluindo as ações do Plano de Salvamento do SALVAERO BRASÍLIA, e mais esta Operação SAR da Força Aérea com pleno êxito e sucesso.

Por intermédio da importantíssima e valiosa atuação dos tripulantes do ultraleve PU-CMP, Joaquim Gomes e Leila, que tiveram a consciência aeronáutica e o senso profissional de alertar e colaborar com os órgãos do SISCEAB em uma situação de emergência; da presteza do SISSAR em coordenar o acionamento e ação dos recursos aéreos e marítimos necessários; além da prestimosa participação da equipe de bombeiros de Mambucaba, o Serviço de Busca e Salvamento Aeronáutico brasileiro, pôde, uma vez mais, prestar com êxito sua contribuição para a segurança da navegação aérea civil e militar de forma integrada e sistêmica, desta feita, resgatando e devolvendo à Força Aérea Brasileira e a seus familiares, os dois tripulantes do FAB 1903 com vida.

Esta Operação SAR permite a todos nós, elos do SISSAR, lisonjeados, consolidar o lema SAR internacional "... para que outros possam viver!" e a expressão, já comum dentre os sobreviventes dos incidentes SAR no Brasil: "Eu sabia que vocês viriam!"

CINDACTA I realiza curso de Segurança no Trabalho

Com o objetivo de capacitar os membros da Comissão Interna de Prevenção de Acidentes do Trabalho (CIPA) para que possam difundir a mentalidade de segurança no trabalho, o Primeiro

Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo (CINDACTA I) realizou, no período de 09 a 13 de maio de 2005, o curso de Segurança e Saúde no Trabalho em suas instalações.

Após o término do curso, foram entregues certificados e distintivos da CIPA aos militares e civis da sede do CINDACTA I e dos Destacamentos subordinados, participantes do curso.

Tenentes Brigadeiros da Reserva visitam novo cenário da FAB na Amazônia



A comitiva inteirou-se das novas estruturas da Aeronáutica na Amazônia

Dezoito Tenentes Brigadeiros da Reserva, acompanhados pelo Diretor-Geral do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), Ten Brig Ar José Américo dos Santos, e pelo presidente da Comissão de Implantação do Sistema de Controle

do Espaço Aéreo (CISCEA), Brig Ar Álvaro Luiz Pinheiro da Costa, chegaram a Manaus no dia 18 de maio de 2005, a bordo de uma aeronave C-99, do Primeiro Esquadrão do Segundo Grupo de Transporte (1^o/2^oGT) para reviver o ambiente amazônico.

A missão serviu para que eles se inteirassem das novas estruturas da Aeronáutica na região. Para isso, foram programadas visitas ao Serviço Regional de Proteção ao Vôo (SRPV-MN) e à Base Aérea de Manaus (BAMN).

No auditório do Centro de Operações, localizado no SRPV-MN, assistiram a apresentações do Diretor-

Geral do DECEA e do Comandante do Sétimo Comando Aéreo Regional (COMAR VII), Maj Brig Ar Cleonilson Nicácio Silva, destacando-se o avanço conquistado pela Força Aérea Brasileira nos últimos anos naquela região.

A comitiva assistiu, também, a uma apresentação do Brig Pinheiro sobre o Sistema de Vigilância da Amazônia (SIVAM). O Comandante do SRPV-MN, Cel Scariot, falou sobre a estrutura do futuro Quarto Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo (CINDACTA IV).

As instalações do Centro Técnico-Operacional (CTO) do Sistema de Proteção da Amazônia (SIPAM), subordinado à Casa Civil da Presidência, também foram visitadas pela comitiva.

Na manhã seguinte, eles seguiram para a Base Aérea de Manaus, onde visitaram as unidades aéreas.

Ufólogos no CINDACTA I

O Primeiro Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo (CINDACTA I) recebeu, no dia 20 de maio de 2005, comitiva de ufólogos brasileiros e uma equipe da Rede Globo de Televisão.

A Ufologia é a ciência que estuda o fenômeno UFO (*Unidentified Flying Object*), que, em português significa OVNI – Objeto Voador Não Identificado.

Segundo o grupo de ufólogos, este encontro com representantes da Força Aérea Brasileira (FAB) significou a abertura “de um precedente histórico reivindicado pela campanha

“UFO’s: Liberdade de Informação Já”.

Acompanhando os ufólogos, o Chefe do Centro de Comunicação Social da Aeronáutica (CECOMSAER), Brig Ar Antonio Guilherme Telles Ribeiro, apresentou algumas instalações do CINDACTA I e do COMDABRA – Comando de Defesa Aeroespacial Brasileiro.

Durante as visitas, o grupo recebeu explicações de como a FAB lida com os casos tratados pela Ufologia e pôde ter acesso a alguns documentos tratando de três episódios acompanhados pela Força Aérea Brasileira.

De acordo com uma matéria publicada no Portal/

Revista Vigília, em 07 de junho de 2005, o Brigadeiro Telles Ribeiro esclarece que “é importante ressaltar que a Aeronáutica mantém apenas os registros e relatos da visualização de fenômenos aéreos que a ela são informados. No intuito de resguardar a privacidade daqueles que prestam esse tipo de informação, os registros são classificados e guardados conforme legislação específica”. A ênfase da FAB no enfoque desmistificador da questão tem respaldo num ponto em especial, em que ufólogos e militares parecem concordar: os dados não representam, em essência, estudo apropriado.

Alunos da UFPR conhecem o ICA

Vinte e um alunos do curso de Engenharia Cartográfica da Universidade Federal do Paraná (UFPR), guiados pela professora Luciene Stamato Delazari, visitaram as instalações do Instituto de Cartografia Aeronáutica (ICA), no dia 13 de junho de 2005.

A comitiva, formada por alunos das disciplinas Cartografia Digital e Projetos em Sistemas de Informações Geográficas – SIG, assistiu aos vídeos institucionais do ICA e do Projeto Sivam e também à palestra sobre as atividades desenvolvidas pelo Instituto de Cartografia Aeronáutica, ministrada pelo chefe da Divisão Técnica – Ten Cel Marques.

Esta foi a segunda vez que Luciene traz seus alu-

nos para conhecer *in loco* as atividades do ICA.

Luciene acredita que, além do conhecimento da cartografia civil, os alunos precisam conhecer o trabalho dos cartógrafos militares, o que traz muita motivação e apresenta novas opções de trabalho na área.

Os alunos foram conhecer, nos dias seguintes, outros órgãos de referência Cartográfica no Rio de Janeiro, como a 5^a DL (Divisão de Levantamento do Exército), a DHN (Diretoria de Hidrografia e Navegação da Marinha) e ao IBGE (Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística).

No ICA, os alunos tiveram oportunidade de ver



Cel Rodrigues, Diretor do ICA, recebendo alunos da UFPR

como são produzidas as Cartas IFR e VFR, além de conhecer a mapoteca e as operações de campo, assim como as zonas de proteção de aeródromo.

A visita foi monitorada pelo Diretor do Instituto, Cel Rodrigues, com a cooperação de seu efetivo.

1º GCC comemora seu 23º aniversário

Ten Brig Ar José Américo e o
Ten Cel Xavier, lado a lado, na
cerimônia militar



Palavras de reconhecimento e incentivo marcam a comemoração do 23º aniversário do Primeiro Grupo de Comunicações e Controle (1º GCC), realizada na tarde do último dia 08 de junho de 2005.

O evento contou com a presença de autoridades do Comando da Aeronáutica, como o Diretor-Geral do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), Ten Brig Ar José Américo dos Santos, do Chefe do Subdepartamento de Tecnologia da Informação do DECEA, Brig Eng Roberto Souza de Oliveira, e oficiais representantes de outros comandos da Força Aérea Brasileira (FAB).

Na primeira parte da cerimônia militar, foram entregues condecorações e medalhas. A primeira entrega foi dos Prêmios Graduado – para o 1S Leoni Curato da Silva – e Praça Padrão – para o CB Marcos Cardoso Nobre. Os prêmios entregues pelas mãos do Comandante do 1º GCC, Ten Cel Av João Batista Oliveira Xavier, são destinados àqueles que mais se destacaram em profissionalismo, dedicação à corporação, postura militar, trato com os demais integrantes, capacidade de liderança, eficácia no trabalho, iniciativa e responsabilidade.

Em seguida, foi realizada a homenagem do 1º GCC ao SO BCT R1 Augusto Fernando da Costa Hexel. A placa, entregue pelo Brig Eng Roberto, foi um reconhecimento pelo trabalho, amor e dedicação de Hexel à Aeronáutica, em seus mais de 20 anos de serviços dedicados ao ensino da atividade de Defesa Aeroespacial.

Fechando a entrega de condecorações, o 3S BET Pablo Pontes Arraes, por ter se distinguido na criação e desenvolvimento de equipamento de interesse da FAB, recebeu, das mãos do Paraninfo, Ten Brig Ar José Américo, a Medalha-Prêmio “Força Aérea Brasileira”.

Dando seqüência à cerimônia, todo o efetivo cantou com muito orgulho o hino da organização, transcrito no box desta matéria.

Na leitura da Ordem do Dia, com um discurso muito singular e motivante, o comandante do 1º GCC proferiu palavras de reconhecimento e estímulo para cada um dos Esquadrões subordinados.

“‘Vibração’ é a palavra que dedico ao Esquadrão Profeta”, disse - destacando a atuação do grupo “em diversos pontos do País e no exterior”, estando “na vanguarda da tecnologia”.

Para o Esquadrão Aranha, a palavra escolhida foi “renovação”. Segundo Xavier, “o 2º/1º GCC sente-se cada vez mais capacitado a cumprir com a maior vibração a nobre missão de guarnecer o céu dos pampas do Brasil”.

“‘Orgulho’ é a palavra que define o Esquadrão Morcego”, declarou o comandante, ressaltando o Prêmio de Campeão Individual do Torneio de Defesa Aérea (TORDEFAE) de 2005, categoria OCO-AM – Órgão de Controle de Operações Aéreas Militares.

Já o Esquadrão Mangrulho recebeu a palavra-chave “profissionalismo”. O destaque foi dado à “participação de seu Sistema Radar em intercâmbio operacional realizado entre o Brasil e Paraguai” (junho/2005), onde o equipamento foi instalado em sítio de combate na cidade Concepción, “demonstrando, pela primeira vez em sua história, a capacidade do 1º GCC de desdobrar seus meios além fronteiras, sempre que o País assim o desejar”.

Por fim, a última palavra: “desafio”, foi atribuída ao Esquadrão Zagal. Xavier fez menção à “importante tarefa de transferir o 5º/1º GCC de Fortaleza para a cidade de Porto Velho. Seu futuro é dos mais importantes, pois fincará, permanentemente, a presença do 1º GCC no norte do Brasil”.

“Destreza em controlar, arte de comunicar – mais do que um refrão, um sacerdócio para todo o efetivo do 1º GCC”, foram as palavras finais do Comandante.

Em seu discurso, o Diretor-Geral do DECEA declarou: “as palavras são muito importantes e as ditas pelo Comandante Xavier em relação aos seus esquadrões com muita propriedade, nunca deverão ser esquecidas: vibração, renovação, orgulho, profissionalismo e desafio. E eu achei uma sexta palavra: liderança. É esta palavra que cabe ao 1º GCC.

O brilho nos olhos que nasce de seu comandante inspira a todos os seus homens e se espalha por toda região onde atua, aqui no Brasil e, hoje, fora dele. Vocês são um elo”.

Com relação ao hino, o Ten Brig Ar José Américo ressaltou a frase que diz “Somos uma história em cada homem”, pedindo que todo o efetivo prestasse atenção àquelas palavras e à homenagem aos militares que foram exemplos na história da FAB. “Vocês fazem parte da história e a Força Aérea tem uma dívida com vocês”, disse o Diretor-Geral.

“Esta unidade”, prosseguiu, “dentre as 16 subordinadas ao DECEA, é exemplo vivo do que há em cada militar: orgulho, coragem, dedicação e profissionalismo. Vocês todos estão de parabéns”.

Após os discursos calorosos do Ten Cel Av Xavier e do Ten Brig Ar José Américo, a cerimônia foi dada por encerrada e todos puderam se confraternizar com o “Braço Armado do DECEA”.

CANÇÃO DO 1.º GCC

Letra: Ricardo José Costa Maia – CB SAD
Música: José Antônio da Cunha – Ten R1

Há no espaço um campo de batalha
Onde as palavras geram decisões
Pois até a colina e o mar
Se rendem ao fiel cumprimento das missões

Somos uma história em cada homem
Que nutre o pleno zelo de escultor
Cada manobra é uma obra-prima
Fruto das mãos de um hábil operador

Olhos que guardam sonhos
Palavras que cruzam o ar
Unificando a terra, o céu e o mar
Primeiro GCC:
Destreza em controlar
Arte de comunicar

Oficiais-Generais da Aeronáutica visitam sítios implementados com recursos do Projeto SIVAM



Em Sinop-MT, a foto oficial da visita

Em duas oportunidades, nos dias 07 e 08, e 14 e 15 de junho de 2005, a Comissão para Coordenação de Implantação do Sistema de Vigilância da Amazônia (CCSIVAM) acompanhou comitiva de Oficiais-Generais da Ativa da Força Aérea Brasileira, em visitas à Região Amazônica, coordenadas pelo Gabinete do Comandante da Aeronáutica para conhecer sítios e equipamentos implementados com recursos do Projeto SIVAM.

A comitiva visitou as localidades de Anápolis-GO, Sinop-MT, Manaus-AM e Cachimbo-PA, onde conheceu as aeronaves R-99A e B, um radar portátil, estações de comunicações, estações meteorológicas de superfície e de altitude, o centro de controle de tráfego aéreo da Amazônia – Centro de

Vigilância Aérea, subordinado ao Serviço Regional de Proteção ao Vôo de Manaus (SRPV-MN), o Centro Regional de Vigilância de Manaus, atualmente denominado Centro Técnico e Operacional (CTO) de Manaus pelo Centro Gestor e Operacional do Sistema de Proteção da Amazônia (CENSIPAM), um radar meteorológico, um radar primário/secundário, um radar secundário isolado e a ampliação da hidrelétrica do Campo de Provas Brigadeiro Velloso (CPBV).

Essa viagem permitiu que os Oficiais-Generais pudessem conhecer todos os tipos de recursos com que a FAB passou a contar para a realização da sua missão constitucional, na área da Amazônia, assim como tudo o que foi implementado e integrado ao

Sistema de Proteção da Amazônia (SIPAM) para a monitorização daquela Região, especialmente na área de meio ambiente, sob responsabilidade do CENSIPAM, que está subordinado à Casa Civil da Presidência da República.

Considerando que toda a instalação de equipamentos, sensores e sistemas do Projeto SIVAM terminou em 25 de julho de 2005, a visita foi essencial para que as possibilidades e realidades do Sistema fossem conhecidas pelos militares do alto nível da Cadeia de Comando da Aeronáutica, dado que a FAB foi diretamente responsável pela coordenação da implantação desse Projeto, que não encontra similar em abrangência e conceito em qualquer lugar do mundo.

DECEA recebe homenagem por inclusão social

A Sociedade de Reabilitação e Reintegração de Incapacitados (SORRI), de São José dos Campos (SP), homenageou o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), através do Instituto de Controle do Espaço Aéreo (ICEA), em solenidade no dia 27 de junho de 2005.

A homenagem foi em virtude do trabalho de inclusão de 13 portadores de necessidades especiais na operação dos diversos simuladores de Controle de Tráfego Aéreo instalados no ICEA. A inclusão no mercado de trabalho é feita pelo DECEA desde o ano de 2000.

No ano passado, outros dez portadores de necessidades especiais começaram a atividade de digitação de dados meteorológicos que foram inseridos no Banco de Dados Climatológicos (BDC), da Subdivisão de Climatologia do ICEA.

TEAM reconhece profissionalismo do DECEA

A qualidade dos serviços prestados pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) foi reconhecida pela empresa de transporte aéreo público TEAM. Em carta enviada ao Diretor-Geral do DECEA, no dia 13 de junho de 2005, o comandante Mário Cesar S. Moreira, presidente da TEAM, agradeceu o profissionalismo da equipe do DECEA.

Leia, a seguir, a carta, na íntegra:

“Nossa empresa realiza, hoje, o que orgulhosamente chamamos ponte aérea do petróleo com até 12 frequências diárias, ligando o Rio (Aeroporto Santos-Dumont) a Macaé (capital nacional do petróleo).

“Nosso tempo médio de vôo no trecho é de 30 minutos. No entanto, por vezes, devido ao ordena-

mento do tráfego aéreo no terminal Rio, este tempo chega a 50 minutos. Representando, portanto, um aumento de 66% em nossos custos diretos de operação, além do indesejável atraso causado aos nossos passageiros.

“Diante deste fato, nosso setor de operações entrou em contato com o Serviço Regional de Proteção ao Vôo (SRPV-RJ), através de seu chefe, Ten Cel Av Almir Coelho Santos Filho, e do chefe da Seção de Operações, Cap CTA Gilmar Bento Machado, iniciando-se, aí, algumas reuniões de coordenação e até vôo em nossas aeronaves e visitas de nossas tripulações ao SRPV-RJ, para avaliação de procedimentos executados frente ao desempenho de nossas aeronaves e levantamento de possíveis soluções e/

ou agilizações de procedimentos.

“Fruto desta cooperação, hoje, nosso tempo médio de vôo voltou a patamares aceitáveis, evitando, assim, o desperdício de meios e aumentando a satisfação dos usuários.

“Desta feita, Brigadeiro, gostaria de cumprimentar V.Ex.ª. pelo profissionalismo da equipe que lidera e afirmar que, para nossa atividade, é uma satisfação e um orgulho saber que podemos contar com o ‘comprometimento com a eficácia’, demonstrado pelo DECEA.

“Muito cordialmente e com um forte abraço,”

Mário César S. Moreira
Presidente

Operação PARBRA I

Exercício de defesa aérea entre Brasil e Paraguai

Trocar experiências, estabelecer procedimentos comuns para a vigilância e o controle do espaço aéreo do Brasil e do Paraguai, monitorando aeronaves não identificadas e que, possivelmente, estão envolvidas em atividades ilícitas a nível internacional. Estas são soluções para um problema comum na área de fronteira entre os dois países.



Sítio radar no Paraguai

Buscando estabelecer e firmar um Acordo de Cooperação Mútua entre os governos brasileiro e paraguaio, foi realizado, entre os dias 10 e 14 de junho de 2005, um exercício operacional combinado na área de fronteira. A primeira quinzena de junho foi especialmente marcante para o Brasil, mais especificamente para o Comando da Aeronáutica, através do Departamento de Controle do Espaço Aéreo - DECEA.

A Operação PARBRA I consistiu-se pelo emprego de aeronaves-alvo que, simulando tráfegos ilícitos, cruzaram a fronteira entre o Brasil e o Paraguai, nos dois sentidos. Para localizá-los, foram empregados meios de detecção (radares) e de interceptação (aeronaves) de ambos os países. Na oportunidade, foram adotadas as Medidas de Policiamento do Espaço Aéreo previstas, que consistem, basicamente, em verificar qual o tipo de aeronave, a sua matrícula, a sua procedência, o seu destino e o que está sendo transportado.

Na reunião de lançamento, estiveram presentes representantes de ambas as Forças Aéreas, inclusive os coordenadores, General de Brigada Aérea Humberto Gregor Pacher e Coronel Aviador Ricardo da Silva Servan.

Na Operação PARBRA I, que envolveu cerca de 300 militares do Rio Grande do Norte, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul, Amazonas, Goiás, além do Esquadrão Flecha, os pilotos simularam missões de interceptação de aviões clandestinos.

Quando o tráfego ilícito simulado dirigiu-se

para a fronteira, houve uma coordenação entre os Centros de Operações de Defesa Aeroespacial brasileiro e paraguaio, possibilitando a transferência de informações e o acompanhamento da aeronave desconhecida pela Força Aérea de um ou de outro



O radar transportável utilizado na Operação

País. As aeronaves-alvo e de interceptação da Força Aérea Brasileira (FAB) operaram a partir da Base Aérea de Campo Grande (BACG). E, na cidade de Concepción, em território paraguaio, estavam as aeronaves-alvo e de interceptação da Força Aérea Paraguaia (FAP).

A FAB utilizou quatro aeronaves AT 27 Tucano; quatro AT 26 Xavante e dois C-98 Caravan. Enquanto que a FAP colocou em ação um Cessna 402 e três AT 27, além de outros aviões de apoio.

Esta foi a primeira vez que o Brasil realizou este tipo de exercício com o Paraguai. Operações simila-

res já foram feitas com outros países como Venezuela, Colômbia, Argentina e Peru.

Na manobra, realizada na cidade de Concepción, no Paraguai, de modo a contribuir com o controle dos operadores de defesa aérea, foi utilizado um radar transportável, operado pelo Quarto Esquadrão do Primeiro Grupo de Comunicações e Controle (4º/1º GCC) - Esquadrão Mangrullo, que fica sediado na Base Aérea de Santa Maria (BASM), Rio Grande do Sul. Este radar tridimensional é capaz de controlar a altitude, coordenadas e longitude de qualquer aeronave, em um raio aproximado de 300 quilômetros.

Com o deslocamento do Esquadrão Mangrullo para a cidade de Concepción, o DECEA empreendeu uma atividade pioneira: o emprego operacional de um de seus radares MRCS-403 em solo estrangeiro.

Foram oito meses, desde a reunião inicial de planejamento, em outubro de 2004, com base no Acordo de Cooperação Mútua para Reprimir o Tráfego de Aeronaves Envolvidas em Atividades Ilícitas Transnacionais, firmado em 10 de fevereiro de 2000.

Todo o trabalho pôde ser acompanhado em tempo real através do link www.parbra1.aer.mil.br, no site da FAB.

Concluída com sucesso pela dedicação e pelo profissionalismo dos militares envolvidos, a Operação PARBRA I é mais um motivo de alegria e orgulho para o Comando da Aeronáutica, por intermédio do DECEA, e para o País.

Sistema de Tecnologia de Informação do COMAER é apresentado no CCA-RJ



Os oficiais conheceram o STI do COMAER

Sob Coordenação da Maj QFO ANS Emília de Menezes Colonese, o Centro de Computação da Aeronáutica do Rio de Janeiro (CCA-RJ) realizou, no período de 02 a 06 de maio de 2005, o Estágio Prático da Especialidade de Analista de Sistemas do

EAOT 2005. O objetivo foi apresentar o Sistema de Tecnologia da Informação (STI) do Comando da Aeronáutica (COMAER) aos novos oficiais.

Trze alunos do Centro de Instrução e Adaptação da Aeronáutica (CIAAR), especialistas em análise de sistemas, participaram do Estágio e, durante a semana, assistiram a palestras sobre a Organização Sistêmica do STI e Redes de Comunicações do COMAER.

Os alunos visitaram, ainda, as instalações dos grupos de trabalho SIGPES (Sistema de Informações Gerenciais de Pessoal) e SILOMS (Sistema Integrado de Logística de Material e de Serviços), ocasião em que tiveram a oportunidade de conhecer, também, alguns setores do CCA-RJ, como: Atendimento ao Usuário, Redes, Sistemas de Aplicação, Banco de Dados Corporativos e WEB.

Alunos do CIAAR:

- Aroldo Cristiano Guerreiro Leal
- Barbara de Oliveira Brasil Corrêa
- Cristiano Rodrigues Pereira Júnior
- Eduardo Melione Abreu
- Glailson Lima Nogueira
- Henrique Aloice Gomes da Costa
- Juliana de Albuquerque Gonçalves
- Nehemias Pegado Cortez Neto
- Ricardo Silva Teixeira
- Rodrigo Lauro
- Sergio Ricardo Pacheco da Vitoria
- Tatiana Cavalcanti Fernandes
- Webert Tomaz

Ordem do Dia: Busca e Salvamento

Buscar e salvar sempre foram impulsos naturais dos seres humanos, pois, desde os primórdios da humanidade, já se realizavam operações visando à localização e ao socorro de pessoas desaparecidas ou em situação de perigo.

Entretanto, foi com a eclosão da Segunda Grande Guerra Mundial que o mundo aeronáutico sentiu a necessidade de organizar o Serviço de Busca e Salvamento, tendo em vista que a recuperação de tripulantes de aeronaves abatidas se configurava de vital importância, além de contribuir para a manutenção do moral elevado daqueles combatentes que partiam para confrontos aéreos sobre o canal da Mancha.

Com a Convenção de Chicago, em 1944, e a criação da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), os países signatários se comprometeram a criar e organizar seus Serviços de Busca e Salvamento, de modo a atender à grande demanda de tráfego aéreo que já se fazia antever.

Desde então, o Brasil, como signatário da Convenção de Chicago, vem implantando uma estrutura SAR consistente, constituída por órgãos de coordenação (SALVAEROS), estrategicamente posicionados e por esquadrões especializados dotados de aviões e helicópteros específicos para atender às missões SAR, em toda a vasta área de 22 milhões de quilômetros quadrados de responsabilidade brasileira.

Para alicerçar essa estrutura, com a segurança e presteza que a atividade de busca e salvamento requer, o Serviço de Busca e Salvamento brasileiro

conta com profissionais altamente qualificados e comprometidos em não medir esforços para salvar tripulantes e passageiros de aeronaves e de embarcações desaparecidas ou em situação de perigo.

A estrutura SAR inicialmente implantada sofreu as necessárias mutações impostas pelo avanço tecnológico, seja no campo do transporte aéreo e marítimo, seja nos sistemas de telecomunicações, transmissão de dados e de detecção satelital. Em consequência, o Serviço de Busca e Salvamento instituído pela Portaria 324, de dezembro de 1950, foi aperfeiçoado pelo Sistema de Busca e Salvamento Aeronáutico (SISSAR), criado em fevereiro de 1997, tornando a atividade SAR mais ágil, mais participativa e com envolvimento nacional muito maior, pois passou a congregiar sistemicamente, além dos recursos da Força Aérea, os meios terrestres e os marítimos das forças co-irmãs, além de recursos específicos da defesa civil.

Côncio das suas responsabilidades, como órgão central do SISSAR, o DECEA vem, ao longo dos anos, aumentando a capacidade técnica, operacional e humana do Sistema SAR nacional, seja com a implantação e operacionalização do moderno Sistema Internacional de Busca e Salvamento por satélites, o Sistema COSPAS-SARSAT, hoje composto, nacionalmente, por cinco Estações Terminais de Usuário Local (LUT) e pelo Centro de Controle de Missão Brasileiro COSPAS-SARSAT (BRMCC), o que assegura uma efetiva cobertura e extrapola os limites da área de responsabilidade SAR brasileira, bem como pela implementação de cursos de capa-

ciação para coordenadores SAR, controladores de RCC, operadores de estação de telecomunicações de RCC e, mais recentemente, para postos de alerta espalhados por todo o território nacional.

Neste dia, em que se comemora mais uma data alusiva à busca e salvamento no Brasil, não podemos deixar de enaltecer a participação da Força Aérea Brasileira que, com seus aviões e helicópteros tripulados por habilidosas equipes, destemidos pilotos, observadores e resgateiros, forma o braço operativo desse Sistema que, orgulhosamente, dirige como Diretor-Geral do órgão central, o DECEA.

Que, nesta data comemorativa, não seja esquecida a grande responsabilidade que nos pesa sobre os ombros, pois, a cada minuto, centenas de aeronaves e de embarcações seguem suas viagens na certeza de que, se sofrerem algum incidente que acarrete perigo para seus tripulantes e passageiros, o Sistema de Busca e Salvamento brasileiro estará presente para localizá-los e conduzi-los a lugar seguro, no menor espaço de tempo possível.

Finalmente, gostaria de cumprimentar a todos os integrantes dessa honrosa família SAR, pelo profissionalismo, amor e dedicação com que executam o seu trabalho. Profissionais que, ao contrário de esmorecerem diante das dificuldades que se apresentam, empreendem o máximo esforço para que cada missão SAR cumpra o seu objetivo de salvar vidas, enaltecendo cada vez mais o lema da busca e salvamento.

“...para que outros possam viver.”
PARABÊNS, FAMÍLIA SAR.

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

Seção:

Eu não sabia!

Tema:

CINDACTA II



Apoiado por uma rede de radares e estações de telecomunicações, implantada em áreas remotas convenientemente localizadas na região Sul do País, o CINDACTA II desenvolve, simultaneamente, duas atividades que têm as mesmas características, mas com finalidades diferentes: uma de caráter militar - defesa aérea - e outra de caráter público - controle de tráfego aéreo.



O prédio do CINDACTA II

Para contar a história do Segundo Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle do Espaço Aéreo, o nosso CINDACTA II, precisamos voltar ao início das atividades aeronáuticas no campo de aviação Bacacheri, em 1933, na cidade de Curitiba, PR, com a criação do Quinto Regimento de Aviação (5º R.Av.), uma unidade aérea do Exército Brasileiro.

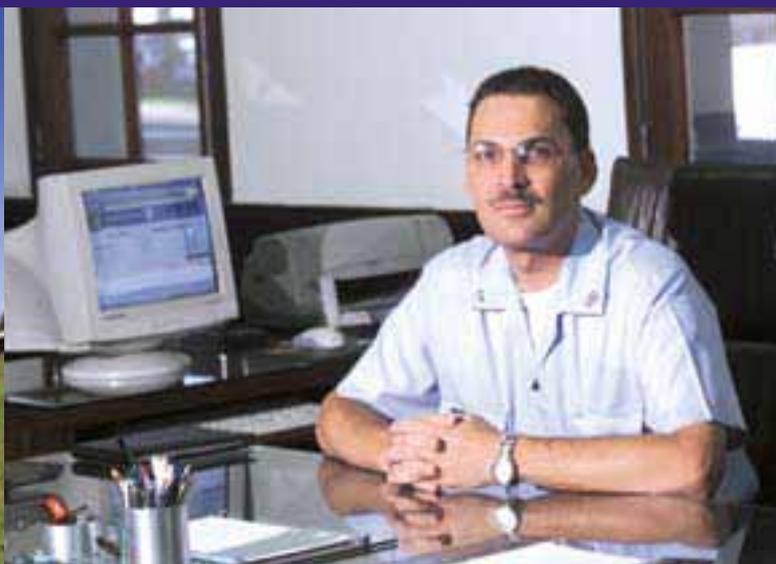
O campo de aviação de Bacacheri foi preparado durante a Contra Revolução de São Paulo, no ano de 1932, pelo então Prefeito de Curitiba, Lothário Meissner, com recursos da própria Prefeitura, que, sem medir sacrifícios, colocou seus engenheiros, operários e máquinas a serviço do Campo, tendo o próprio prefeito como dirigente dos trabalhos.

O Decreto Lei nº 2961, de 20 de janeiro de 1941, que criou o Ministério da Aeronáutica, instituiu ao mesmo tempo as Forças Aéreas Nacionais. Em consequência, com a desativação da Arma de Aviação do Exército, foi extinto o 5º R.Av. e criado o 5º Corpo de Base Aérea, que passou a ser subordinado ao novo Ministério.

Em 1953, foi criada a Escola de Especialistas e de Infantaria de Guarda (EOEIG), e - em 17 de julho de 1979 - mudou o nome para Escola de Oficiais Especialistas de Aeronáutica (EOEAer), permanecendo assim até 1º de novembro de 1982, quando foi criado o Segundo Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo (CINDACTA II), pelo Decreto Nº 87.758, de 01 de novembro de 1982, com a finalidade de exercer a vigilância e controle da circulação aérea em geral, bem como vetorar as aeronaves que têm por missão a manutenção da integridade e soberania do espaço aéreo brasileiro, na área de sua responsabilidade.



SAT-COM



O Comandante: Cel Av Aquino

Muitos foram os aspectos militares e fatores de fundamental importância para que o CINDACTA fosse implantado em Curitiba. Conheça alguns deles:

- os benefícios técnicos e econômicos relacionados com o aproveitamento da malha de comunicações do sistema nacional de telecomunicações, cuja rede é utilizada pelo sistema;

- a existência, em Bacacheri, de uma infraestrutura já montada, representada por um aeroporto e pelas instalações da Escola de Oficiais Especialistas da Aeronáutica, cuja desativação era conhecida, com recursos materiais e de pessoal suficientes para atender às primeiras necessidades de apoio;

- a existência, na região, de um pólo de desenvolvimento dotado de vias adequadas de transporte terrestre e aéreo, dispondo ainda de recursos materiais e humanos para o apoio ao empreendimento.

Para promover os estudos, elaborar as propostas de atos e coordenar as medidas necessárias à estruturação da nova Organização e seus Destacamentos de Proteção ao Voo, foi ativado, no Rio de Janeiro, o Núcleo do Segundo Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo - NUCINDACTA II, o qual teve sua sede transferida para Curitiba, ficando sob o Comando do, (então), Tenente Coronel Aviador Ronaldo Ney Telles Belchior Oliveira.

As obras do prédio do CINDACTA II tiveram início em maio de 1982. A partir de agosto do mesmo ano, o grande movimento de homens e máquinas e o grande volume de terra acumulada ao longo da escavação começam a despertar a curiosidade de pessoas que diariamente se dirigiam à escola para tratar dos mais variados assuntos. Assim, embora sem saber que tipo de obra estava sendo executada, o fato começa a

se propagar fora do âmbito da organização. Além disso, nas ocasiões de solenidades militares, havia um inevitável afluxo de autoridades, cidadãos e homens de imprensa ao recinto da unidade, o que vinha tornando cada vez mais difícil a manutenção do sigilo recomendado.

O projeto do prédio do Centro de Operações Integrado do CINDACTA II, o COI II, que abriga o ACC (Centro de Controle de Área) e o COpM (Centro de Operações Militares) foi concebido tendo em vista as premissas básicas de segurança, operacionalidade e economia.

O alto custo dos equipamentos instalados, a necessidade de contínua operação, mesmo em condições adversas, e principalmente a questão da segurança dos recursos humanos, levaram o MAer a decidir pela construção enterrada e totalmente camuflada do COI.

Os estudos que definiram a profundidade de implantação do edifício foram desenvolvidos com a assessoria da Divisão de Sistemas Bélicos do CTA (Centro Técnico Aeroespacial - São José dos Campos-SP). Tais estudos consideraram não só os possíveis efeitos causados por um eventual bombardeio aéreo convencional à estrutura do edifício, em situações severas de ataque, como também a sobrecarga do reator e os efeitos de subpressão provocados pelo lençol d'água. Nestas condições, encontrou-se uma situação de equilíbrio para o edifício, implantando-o a 17 metros de profundidade, além de uma camada de cinco metros de aterro sobre a laje de cobertura.

Do ponto de vista de arranjo, o COI é constituído de um edifício principal em forma hexagonal, com 38 metros de lado, subdividido internamente em três níveis.

O pavimento operacional possui um vão central sem apoios intermediários, com 30 me-

tros de diâmetro, dividido em dois semi-círculos destinados às áreas dos órgãos de controle do COI.

O COpM e o ACC são separados por uma divisória removível existente entre estes dois espaços, permitindo que os dois ambientes se integrem em um único recinto, em caso de crise.

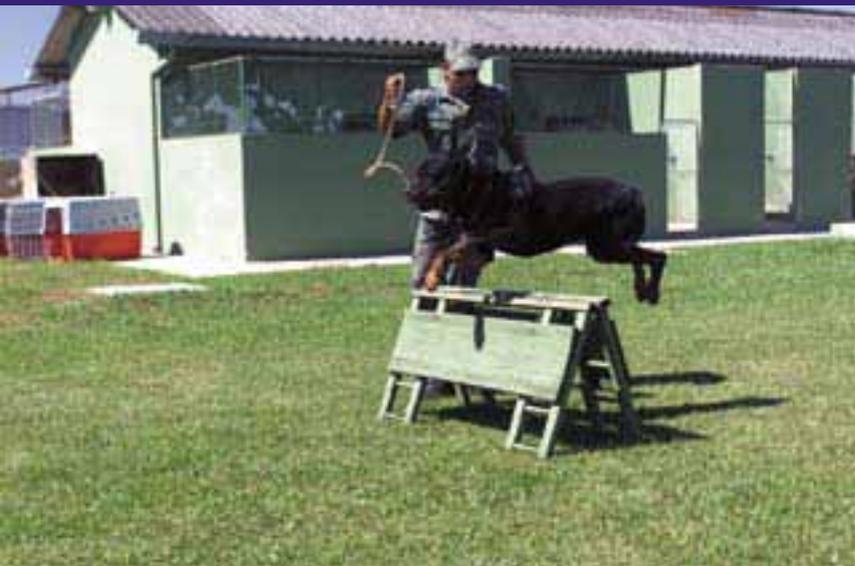
Envolvendo o núcleo principal, foram projetados locais para o Estado-Maior Operacional, salas técnicas destinadas ao Centro de Processamento de Dados e ao Centro de Comutação Automática de Mensagens, bem como aos setores de Comunicação, Meteorologia etc.

Os sistemas centrais de condicionamento de ar são setorizados para atender a todas as salas técnicas e ambientes habitáveis, permitindo condições adequadas de temperatura e umidade relativa, em função das atividades a que se destinam.

Com efeito, estes trabalhos tiveram início em 19 de janeiro de 1982. Três áreas foram pesquisadas dentro do perímetro da Escola e aquela que apresentou melhores características de terreno e, por esta razão, selecionada para as obras do DACTA II, foi a localizada em frente ao prédio do Comando.

Concluídas as sondagens, chegou a Curitiba no dia 23 de março de 1982, o Ten Cel Av José Moraes de Lima Junior, membro da Comissão de Implantação do Sistema de Controle do Espaço Aéreo (CISCEA), com a missão de participar ao Comandante da EOEAR que o Aeródromo de Bacacheri seria o local escolhido para sediar o Centro Operações do DACTA II.

Após concluídas as obras da nova Organização, em fevereiro de 1985, o então Ministério da Aeronáutica ativou o CINDACTA II e, em consequência, desativou o NUCINDACTA II. Neste mesmo período, as instalações do



Canil Galha Azul, o diferencial na segurança da Organização

CINDACTA II foram oficialmente inauguradas pelo então Presidente da República João Baptista de Oliveira Figueiredo e pelo Ministro da Aeronáutica Tenente Brigadeiro Délio Jardim de Mattos.

Com a evolução da situação regional e do tráfego aéreo no País, atualmente o CINDACTA II cobre uma área aproximada de 2.000.000Km².

A manutenção da integridade e da soberania do espaço aéreo brasileiro de responsabilidade do CINDACTA II tem sua área definida, que engloba os estados do Rio Grande do Sul, Paraná, Santa Catarina, Mato Grosso do Sul e partes de São Paulo.

No início de 1998, com a desativação do Serviço Regional de Proteção ao Voo de Porto Alegre (SRPV-PA), o CINDACTA II absorveu as atividades operacionais, técnicas e administrativas até então desempenhadas por aquele órgão.

Hoje, o CINDACTA II exerce a vigilância e o controle da circulação aérea geral, bem como vetora as aeronaves que têm por missão a manutenção da integridade e da soberania do espaço aéreo brasileiro, na área de sua responsabilidade. Em seu efetivo trabalham 2.237 pessoas, sendo 21 civis e 2.216 militares.

O CINDACTA II teve os seguintes Comandantes:

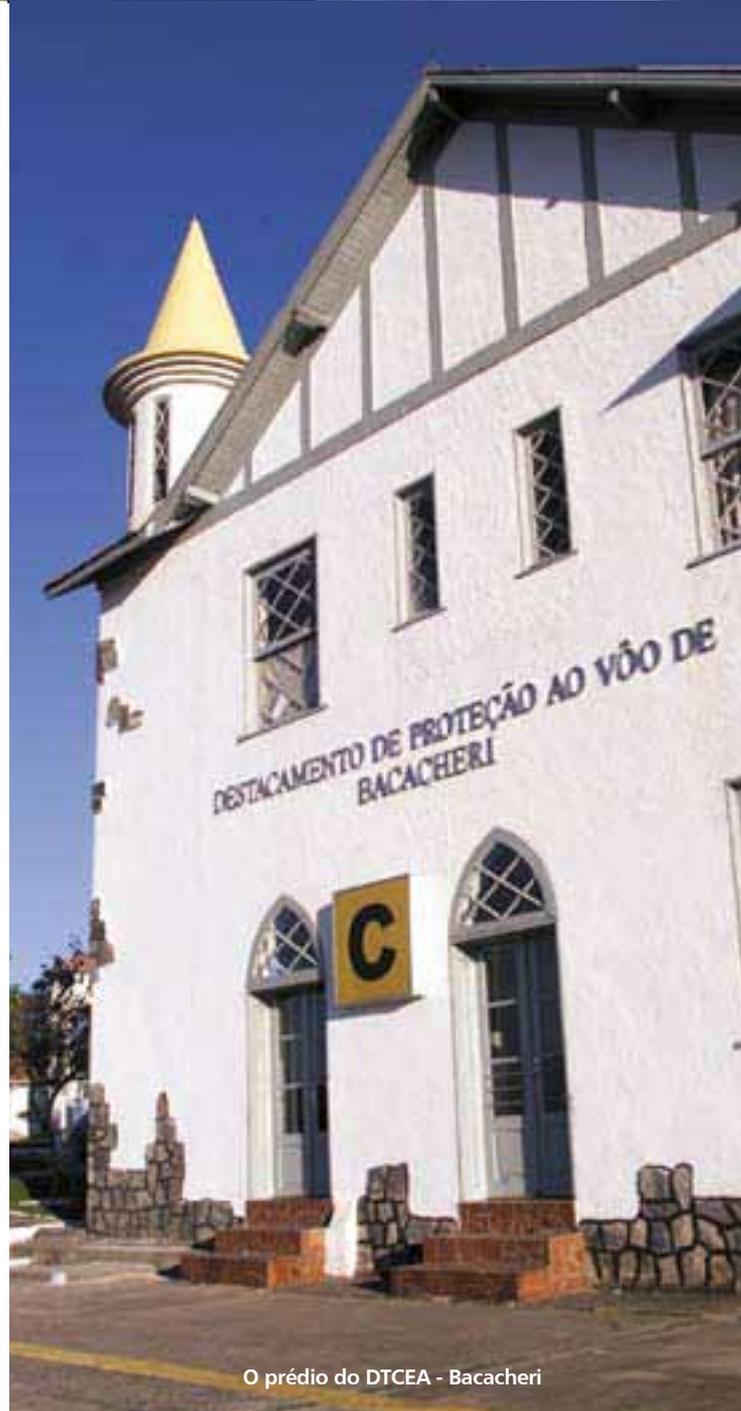
- Cel Av Ronaldo Ney Telles Belchior Oliveira (29/12/82 a 05/01/84)
- Cel Av José Flavio Celestino (15/02/84 a 22/01/86)

- Cel Av Archimedes de Castro Faria Filho (22/01/86 a 28/01/88)
- Cel Av Edson Ambrosio Pommot (28/01/88 a 25/01/90)
- Cel Av Álvaro Moreira Pequeno (25/01/90 a 29/01/92)
- Cel Av José Orlando Bellon (29/01/92 a 25/01/94)
- Cel Av Paulo Roberto Cardoso Vilarinho (25/01/94 a 31/01/96)
- Cel Av Ramon Borges Cardoso (31/01/96 a 29/01/98)
- Cel Av Ailton dos Santos Pohlmann (29/01/98 a 21/01/00)
- Cel Av Ricardo da Silva Servan (21/01/00 a 21/01/02)
- Cel Av Silvestre José Vieira Coelho (17/01/02 a 22/01/04)
- Cel Av Carlos Vuyk de Aquino (atual Comandante)

Das Unidades, citamos os 15 Destacamentos de Controle do Espaço Aéreo (DTCEA) subordinados ao CINDACTA II:

- Bacacheri - PR
- Canoas - RS
- Curitiba - PR
- Campo Grande - MS
- Florianópolis - SC
- Corumbá - MS
- Foz do Iguaçu - RS
- Porto Alegre - RS
- Santa Maria - RS
- Uruguaiana - RS
- Canguçu - RS
- Catanduvas - PR
- Jaraguari - MS
- Morro da Igreja - SC
- Santiago - RS

O consultório odontológico faz atendimento a todo o efetivo



O prédio do DTCEA - Bacacheri

OPERAÇÃO ESCUDO

CGNA ativa Célula de Coordenação e Decisão no CINDACTA I



Desenvolvida durante a realização da Reunião de Cúpula América do Sul - Países Árabes, ocorrida em Brasília - DF, de 08 a 12 de maio de 2005,

a Operação Escudo reuniu vários segmentos do Governo Federal e Órgãos do Distrito Federal.

Um dos objetivos mais destacados durante a reunião foi a descoberta recíproca de duas regiões de afinidades históricas e com um vasto potencial ainda por realizar no campo das relações bilaterais.

O deslocamento para Brasília de Chefes de Estado e de Governo da América do Sul e dos Países Árabes, bem como de altos funcionários e de Chanceleres, demandou um forte e consistente

aparato de segurança, com foco no deslocamento das comitivas.

O Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea (CGNA) participou da Operação Escudo, com a ativação de uma Célula de Coordenação e Decisão (DCC), no Primeiro Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo, CINDACTA I, que atuou de forma marcante, orientando e conduzindo com segurança as aeronaves que transportavam as comitivas com destino ao Aeroporto Juscelino Kubitschek em Brasília.

Durante a ativação da DCC, representantes das Companhias Aéreas TAM, GOL, VARIG, BRA e INFRAERO visualizavam, *on-line*, a alocação de períodos específicos de operação (SLOT) no Aeródromo de Brasília.

O objetivo da operação foi apoiar a Reunião da Cúpula América do Sul - Países Árabes

(ASPA). O trabalho de coordenação do CGNA, com os órgãos de controle do tráfego aéreo, possibilitou ao Aeroporto Internacional de Brasília - Presidente Juscelino Kubitschek não ultrapassar sua capacidade, mesmo com a presença das aeronaves que conduziam as autoridades participantes da Reunião.

Ao Centro de Operações Militares (COpM I) coube, entre outras missões, realizar a vigilância do espaço aéreo em sua Zona de Responsabilidade Operacional (ZRO), enfatizando a Terminal Brasília e, em particular, a Área Vermelha, no período de 09 a 11 de maio de 2005, operando em regime de Esforço Intensivo de Combate (EIC).

Além do controle de todo o tráfego aéreo doméstico na FIR Brasília, a condução em um curto espaço de tempo de 22 aeronaves para pouso em segurança, demonstrou - mais uma vez - o alto profissionalismo das equipes do CINDACTA I.

CINDACTA III

A vanguarda do Sistema de Gestão pela Qualidade ISO 9001:2000

A Comissão de Certificação do OCS 0016 - Organismo de Certificação de Sistemas da Qualidade, do Sistema Brasileiro de Avaliação da Conformidade, com sede no Instituto de Fomento e Coordenação Industrial (IFI), Divisão de Certificação de Sistemas de Gestão, Centro Técnico Aeroespacial (CTA), de acordo com o fax nº 141/CSG/2005, outorgou o Certificado de Sistema de Gestão da Qualidade Nº 1-2003 07-02 ao Destacamento de Controle do Espaço Aéreo de Salvador (DTCEA-SV), com escopo na Prestação de Serviço na Área de Informações de Vôo aos Aeronavegantes pela Sala AIS (Serviço de Informação Aeronáutica), pela TWR (Torre de Controle de Aeródromo) e pelo

APP (Controle de Aproximação), para o Sistema de Gestão da Qualidade, com data de emissão em 23/03/2005, e validade de 36 (trinta e seis) meses.

Desta forma, o DTCEA-SV, desde o dia 23 de março 2005, tornou-se a primeira unidade do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB) em que possuem todos os seus órgãos operacionais Certificados, tendo como base a NBR ISO 9001:2000.

Este resultado é fruto de um trabalho pioneiro do Terceiro Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo (CINDACTA III), iniciado no DTCEA de Recife, o qual obteve a primeira Certificação de Sala AIS, bem como foi o primeiro órgão com Torre de Controle

do Comando da Aeronáutica (COMAER) a obter esta Certificação.

Com a Certificação obtida pelo DTCEA-SV, o CINDACTA III tem a certeza de estar oferecendo um serviço com segurança e qualidade à altura da expectativa dos usuários do quarto maior aeroporto em movimento de aeronaves no Brasil, buscando sempre a melhoria contínua no atendimento a seus usuários. Além disso, com a referida Certificação, o CINDACTA III e o DTCEA-SV mantêm-se na vanguarda do Sistema Gestão de pela Qualidade, tornando-se referência nacional na aplicação desta moderna ferramenta administrativa.

CCA-BR implanta novo Sistema de Controle de Contratos

O Centro de Computação da Aeronáutica de Brasília (CCA-BR) implantou - no período de 18 de maio a 2 de junho de 2005, no Departamento de Pesquisas e Desenvolvimento (DEPED) e organizações militares subordinadas, o Sistema de Acompanhamento e Controle de Empreendimentos e Funções.

O aplicativo permite, agora, o acompanhamento dos empreendimentos, funções e instrumentos contratuais, destinando-se a informatizar o processo de controle dos contratos, convênios e acordos firmados; o preenchimento e o encaminhamento dos Relatórios Mensais de Obras e das Fichas Informativas de Projeto;

e automatizar o acesso às informações referentes aos programas, ações, atividades e projetos.

A entrega do primeiro módulo do Sistema de Acompanhamento e Controle de Empreendimentos e Funções aconteceu no dia 16 de maio do corrente ano.

Literalmente Falando



A Arte

Adeilson TENÓRIO da Costa - Cel Int RF
CISCEA/CCSIVAM

*É irmã gêmea da sabedoria;
É a capacidade de dar forma à imaginação;
É perícia e mágica, sensação e harmonia;
É dom divino gerado na alma e no coração.*

*É a representação maior de quem assina a autoria;
É a evolução do rudimento no trabalho e na ação;
É o alcance máximo do universo, a cada dia;
É o produto inigualável do pintor, escultor ou artesão.*

*É a alma, o sentimento, o pendor, a sintonia;
É a transcendência da própria vida, na paixão;
É intelecto, sensibilidade, gesto e, às vezes, rebeldia;
É criar sensações e produzir milagres pela vocação.*

Amigo Fiel

Luis Paulo de OLIVEIRA - 3S SAD
CINDACTA II

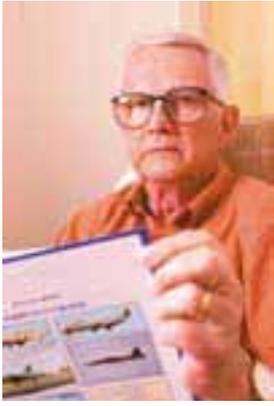
A chuva pode ser vista pela janela da sala. Faz frio e a noite está escura e pesada. Como companheiros apenas um copo de whisky e o amigo Quincas Borba. Na tela do computador, Carlos termina o penúltimo capítulo de seu primeiro e único livro. Já tinha plantado uma árvore, ficaria faltando, agora, apenas ter um filho. Embora para ele, Quincas já ocupava o lugar de um filho, afinal fazia oito anos que o encontrara, ainda filhote, abandonado pelas ruas da cidade. Levou para casa, deu banho e colocou-o na varanda para dormir. Ordenou que ficasse lá. Não ficou. Entrou, destruiu o chinelo, mijou no tapete, espalhou o rolo de papel higiênico pela casa e conquistou de vez o coração de Carlos. O nome fora dado em homenagem ao personagem de Machado de Assis e, durante os anos, o cãozinho tornou-se o único amigo sempre disponível para ouvir as lamúrias e confidências de Carlos.

O livro ainda não tinha nome. Era sobre um romance ocorrido durante a primavera entre Carlos e Ana. Fora concebido após uma gestação de quase 12 anos e saía da vida de Carlos para a tela do computador há seis meses, durante as aulas de literatura e as viagens de ônibus no trajeto do trabalho para casa. Ainda não tinha nome. Nenhuma das 12 sugestões de Carlos agradou Quincas. Carlos tinha dois nomes preferidos

e, para tentar seduzir Quincas a escolher um deles, espalhava pelo chão os 12 nomes escritos em pedaços de cartolina branca, colocando próximo dos preferidos alguns pedaços de biscoitos caninos. Quincas, no entanto, mostrava-se incorruptível; olhava para os nomes, para os biscoitos, para Carlos, sacudia as orelhas peludas e saía em direção ao sofá.

Na semana seguinte, Quincas é levado ao veterinário. Estava quieto demais e não brincava como antigamente. “Está doente”, disse o veterinário. Era um problema de saúde que já estava adiantado e que só apareceu agora devido ao seu agravamento. Agora Carlos se revezava entre escrever o último capítulo do livro e cuidar de Quincas, que piorava cada vez mais.

Terminado o capítulo, Carlos sai para comprar remédios para Quincas. Ao retornar, encontra-o deitado, imóvel no sofá com um dos nomes preferidos de Carlos na boca: “Amor de Primavera”. Tinha descansado para sempre. Carlos chora durante algumas horas a perda do grande amigo; quase um filho. Seis dias depois, Carlos senta-se diante do computador, ainda entristecido, para finalizar o livro. Faltava somente o nome. Ele fixa, durante alguns minutos, o olhar no cursor que pisca na tela. Seleciona todo o livro e o deleta. Resolve, agora, começar o livro pelo título: Amigo Fiel.



Por Ten Brig RF Marcio N. A. MOREIRA

O autor foi Presidente do CISDACTA (75/81), Comandante do CINDACTA I (73/81) e, também, Subdiretor de Operações da Diretoria de Eletrônica e Proteção ao Voo, no período 1982/1983.

Há muitos anos, jovem ainda na década de 1950, via com olhos deslumbrados a linha de aviões em Campo dos Afonsos. Naquela visão residia o futuro, mas previa que ainda veria muita coisa mais na aviação militar. Afinal, há apenas cinco após o término da Segunda Guerra Mundial, alvejado pelas notícias passadas de combates aéreos, via o futuro de piloto-aviador militar como o que poderia desejar no futuro próximo. Já em 1953, ao adentrar o Esquadrão de Seleção de Piloto de Caça (3º/1º GpAvCa), pude vivenciar o clima de puro entusiasmo daquele grupo de pilotos, alguns veteranos de combates na Itália, envergando macacões de voo. Agora estava integrado para sempre ao espírito de combate.

Passados os anos de reviravoltas políticas, algumas sérias, outras nem tanto, chegamos ao ano de Juscelino Kubstichek, o presidente do Plano de Metas, aquele que procurava o desenvolvimento de 50 anos em cinco anos. Sucessos e erros na exe-

cução do plano não invalidaram o entusiasmo do presidente. Procurava demonstrar que o entusiasmo nos transformaria num país desenvolvido, um Brasil Novo. E foi o que aconteceu: a nova capital começou a impulsionar o desenvolvimento para o interior do país, mormente para o Centro-Oeste. Porém, mesmo depois da implantação de Brasília, alguns bolsões de resistência ainda coexistiam em oposição ao grupo que via uma grande oportunidade de continuar o desenvolvimento do País. Foi aí que a presença da Força Aérea Brasileira (FAB) veio para contribuir para o desenvolvimento do País.

Sabíamos que, na época, o controle do tráfego aéreo era, no mínimo, uma imagem de subdesenvolvimento. O único radar existente no Brasil era o radar de vigilância de aeroporto (ASR3), montado e operado na pista do aeroporto de Congonhas. Afinal, o chamado Brasil Novo não tinha chegado à FAB. Entusiasmado um pequeno grupo de Oficiais, o Ministro da Aeronáutica Márcio de Souza e Mello, determinou (Mem005 de jan1968) a elaboração de um projeto que pudesse viabilizar a implantação de um sistema moderno de controle de tráfego aéreo e que fosse estudada, também, a implantação de um sistema de defesa aérea.

Em 1976, oito anos depois do início dos projetos, a FAB entrava nesse Brasil Novo. Não só estava solucionado o problema do controle do tráfego aéreo da chamada "circulação aérea geral" (CAG), como estava implantado e operava o sistema de controle da defesa aérea, ambos sistemas abrangendo o quadrilá-

tero que abrangia Brasília, Belo Horizonte, Rio de Janeiro e São Paulo, uma área de $1,5 \times 10^6$ km², vigiando e controlando um volume considerável de espaço aéreo sobreposto à mencionada área. O espaço era vigiado inteiramente por várias estações de radares primários, secundários, meteorológicos e tridimensionais, bem como por dezenas de estações de telecomunicações e de transmissão de dados. O controle desse imenso espaço tridimensional era

"Sabíamos que, na época, o controle do tráfego aéreo era, no mínimo, uma imagem de subdesenvolvimento."

realizado por aeronaves de interceptação (F5E e F103E) diligentemente lotados em diferentes bases aéreas ou aeródromos compartilhados. Mas o espírito de desenvolvimento fazia que novos grupos, baseados no conhecimento adquirido pelo grupo anterior, se lançassem na implantação do que é conhecido, agora, como o SISDACTA II (Região Sul) e como o SISDACTA III (Região Nordeste). E assim foi feito. Parte do País, agora, estava coberta por uma rede de radares e telecomunicações que vigiava e controlava as rotas aéreas de maior movimentação de aeronaves, tanto civis como militares.

Restava resolver o problema da vigilância e do controle aéreo da região Amazônica. Estávamos na década de 1990; urgia uma solução que abrangesse a região. Todavia, o problema era gigantesco. Não era só de enorme dimensão (mais de cinco milhões de km²), como era de altíssima complexidade, porquanto envolvia estações terrenas, estações

Brasil Novo



aéreas (aviões) e estações satelizadas. Anos depois, a idéia estava concretizada. Em 2005, o Sistema de Vigilância da Amazônia (SIVAM) está implantado e operando. E, praticamente, tudo foi realizado pela Força Aérea Brasileira, aquela que com espírito “Fabiano”, desbravador e conquistador, permitiu construir um Brasil Novo. E o trabalho continua. Brevemente estará operando o CINDACTA IV, que utilizará o potencial da visualização multiespectral, entre outros modos de visualização, e de todo o potencial das telecomunicações. Todavia, o problema de controle aéreo dessa imensa região continua. As regiões Sul, Sudeste, Centro-Oeste e Nordeste estão cobertas, vigiadas e visualizadas por dezenas de estações-radar (radares primários, secundários, tridimensionais e meteorológicos), por dezenas de estações de telecomunicações e de transmissão de dados, bem como controladas pelas aeronaves de combate de interceptação Mirage III e F5E. Essas aeronaves de segunda geração cumpriram satisfatoriamente as missões para as quais foram concebidas, mas faltava ao F5 um radar multimodo, já que o radar de tiro é insuficiente. O problema do F5 foi resolvido com a modernização completa de sua aviônica. E o F103? Decidida sua desativação em 2005, restava um vácuo para o cumprimento completo da defesa aérea. Com a postergação do projeto FX, a solução foi encontrada pela atual administração, com a aquisição de 12 aeronaves Mirage 2000 para a substituição dos F103. Paulatinamente, os problemas encontram suas alternativas.

Voltemos ao problema do controle aéreo da região Amazônica. Ainda na década de 1990, o controle aéreo começava a ser equacionado: vários AT27 foram lotados nas Bases Aéreas de Boa Vista e Porto Velho, armados e municiados, tiveram por missão controlar o espaço aéreo, contudo, ainda restritos a seus raios de ação. Com a operatividade do SIVAM, e com a entrada em vigor da Lei do Abate (concebida na década de 1970 pelo CINDACTA I), começaram a ser interceptadas aeronaves de pequeno porte e de baixa velocidade, resultado da eficácia dos centros de vigilância recém-implantados. E quanto às aeronaves de alta velocidade que cruzam o espaço aéreo da Amazônia? São muitos os vôos diários de aeronaves de empresas comerciais nacionais e internacionais, vigiadas e identificadas pelos pulsos magnéticos emitidos pelas aeronaves e recebidos pelos radares secundários das estações terrenas. Tudo bem, são aviões “amigos”, tanto os nacionais e os internacionais, quanto os civis e os militares. Resta saber como serão identificadas e interceptadas as aeronaves voando à altas altitudes e à grandes velocidades, e que sejam aeronaves ditas “não cooperativas”. Do mesmo modo que na implementação do SIVAM, o controle aéreo da região Amazônica exige a ativação de bases aéreas (algumas já em implantação), como também aeronaves de interceptação lotadas nessas bases aéreas. A

solução seria alocar aeronaves de terceira geração, porém algumas já sendo ultrapassadas pela entrada em serviço de aviões de quarta geração.

Os Mirage 2000, os Mirage F1 e os Super Étendard serão substituídos pelos Rafale; do mesmo modo, a USAF vai substituir os F16 e F15 pelos F22 (Raptor); do mesmo modo a RAF, a FAItaliana e

“Do mesmo modo que na implementação do SIVAM, o controle aéreo da região Amazônica exige a ativação de bases aéreas (algumas já em implantação), como também aeronaves de interceptação lotadas nessas bases aéreas.”

Luftwaffe vão substituir seus aviões de combate aéreo pelos Typhoon. E, finalmente, a FASueca, mais adiantada que as outras forças aéreas, já tem o SAAB Gripen em seu inventário.

A decisão quanto à aquisição do FX foi postergada. De certa maneira, não foi má idéia a postergação. Veja bem, íamos adquirir, e/ou montar, e/ou manufaturar partes de uma aeronave de terceira geração; todavia essas aeronaves estão começando a entrar em processo de desativação. Por quê não envidar esforços para estabelecer os requisitos técnico-operacionais de uma aeronave de quarta geração? O estabelecimento dos requisitos vai demandar outros meses de trabalho? A decisão futu-

ra vai alcançar resultado somente daqui a alguns anos? É provável, mas, certamente, teremos uma aeronave *up-to-date*; porém, se adquiríssemos ou fabricássemos uma aeronave de terceira geração, quando o avião, finalmente, estivesse à disposição da FAB, teríamos, depois de cinco ou mais anos, uma aeronave ultrapassada.

A Amazônia tem o melhor e mais moderno sistema integrado (DACTA) implantado na Região Amazônica. Por quê não utilizar esse potencial de vigilância e de telecomunicações e transformá-lo em poder aeroespacial, através da alocação de aeronaves de combate aéreo de quarta geração? Afinal, aviões com aviônica de quarta geração, a FAB já tem, e os opera com sucesso na Amazônia; porém suas missões, entre outras, estão voltadas para o sensoriamento remoto, para a vigilância e servem, ainda mais, como centros de comando e controle (R99-B-COpM aerotransportado).

Qual seria a melhor aeronave de combate de quarta geração capaz de exercer o poder aéreo na região? Uma nova análise será necessária, pois que devem ser levados em consideração os fatores climáticos como as altas temperaturas, o alto grau de umidade, a intensa precipitação pluviométrica, e a proteção dos aviões e equipamentos de solo e de oficina. Mas não se fazem necessários, desde agora para os aviões e equipamentos de terceira geração lotados nas outras regiões? Certamente que sim, porém, na Amazônia, terão que ter ainda maior proteção do que nas demais regiões.

Contudo, é inegável que a prioridade a ser dada à região Amazônica é de primeira instância. O potencial fornecido pelo SIVAM e pelo CINDACTA IV, adicionado ao potencial das aeronaves R99-A e R99-B, é suficiente para o atendimento da vigilância aérea. Falta colocar o poder aéreo adequado.



Conhecendo o DTCEA São Roque - SP



O Comandante



Cap Fernando

O Capitão Especialista em Comunicações Fernando Antônio de Oliveira é formado em Engenharia Elétrica pela Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG). Nascido em Caratinga, MG, tem 46 anos e está casado há 21 anos com Rosa Maria Rocha Oliveira. O casal tem dois filhos.

O Cap Fernando está no Comando do Destacamento de Controle do Espaço Aéreo de São Roque (DTCEA-SRO) desde 18 de fevereiro de 2005. Antes de assumir o atual cargo, foi Comandante do DTCEA de Santa Teresa - ES.

Foi promovido ao atual posto em 25 de dezembro de 2004 e, no período de 2002 a 2004, atuou como instrutor do CFOE-COM. Há 27 anos no serviço ativo da Aeronáutica, Fernando é praça de fevereiro de 1978 (EEAER - especialidade BET) e foi declarado oficial em novembro de 1996, após estágio de adaptação - 4º CPREP - realizado na EPCAR. Serviu também no DTCEA do Galeão - RJ, DTCEA de Confins - MG, e no Serviço Regional de Proteção ao Vôo do Rio de Janeiro (SRPV-RJ).

O histórico do DTCEA-SRO

O DTCEA-SRO foi ativado em junho de 1974. Está localizado na cidade de São Roque, SP, em uma região denominada Ponte Lavrada, a uma altitude de cerca de 1.170 metros, dentro da Mata Atlântica, que tem como seus representantes, no local, belíssimos manacás-da-serra, ipês e quaresmeiras.

Até os dias de hoje, seis comandantes cuidaram da missão do Destacamento: a manutenção e operação dos equipamentos de proteção ao vôo e de defesa



O efetivo do DTCEA-SRO em formatura

aérea: radar primário TRS 2230 - substituto do LP-23, radar secundário RS 870, radar meteorológico RMT 0100D - substituto do Volex; frequências de VHF que utilizam os equipamentos PARK AIR em substituição aos VHF 200; UHF TELERAD (defesa aérea); sistema TELESAT e sistema de microondas LINK NEC (enlace com aeroporto de Congonhas e EMBRATTEL).

O DTCEA-SRO é subordinado ao CINDACTA I e, assim como o DTCEA do Pico do Couto - RJ, foi um dos primeiros Destacamentos de Proteção ao Vôo do SISDACTA a serem implantados.

A cobertura radar

A cobertura dos radares primário (TRS 2230), secundário (RS 870) e meteorológico (RMT 0100D) compreende um raio de 400 Km, dentro do qual encontra-se o estado de São Paulo, sul dos estados do Rio de Janeiro e Minas Gerais, norte do Paraná e as duzentas milhas territoriais a Leste.



Sob a cobertura radar do DTCEA-SRO estão aeroportos de grandes movimentos

As peculiaridades do DTCEA-SRO

O clima em São Roque é muito frio no inverno, com as temperaturas atingindo à noite, facilmente, a faixa de 10 a 15°C. Já houve registro de até -4°C. Por conta dessa temperatura, o uniforme diário dos militares é o 10º RUMAER. Nos dias mais frios, eles utilizam os abrigos jaquetão camuflado com gorro e capuz, eventualmente luvas e o abrigo tipo polar.

Em São Roque, estão instalados equipamentos/sistemas responsáveis pela defesa e controle do tráfego aéreo de uma importantíssima região do País.

Uma pane nos radares TRS 2230 e/ou RS 870, que são chamados de radares de rota, acarreta grandes transtornos à aviação e ao controle de tráfego aéreo, uma vez que, sem a cobertura radar, as aeronaves necessitam, dentre outras providências a serem tomadas pelos órgãos de controle, ter uma separação maior entre si.

De acordo com informações do Comandante, esta separação causa congestionamentos de aeronaves no solo e no ar. Sob a cobertura dos radares do DTCEA-SRO, estão aeroportos de grande movimento como Congonhas, Guarulhos, Cumbica e Campinas. “Uma pane em nosso sistema de microondas e VHF também prejudicaria seriamente o controle do tráfego aéreo da região, uma vez que o ACC-BR, ACC-CT, APP-CG E APP-GR são usuários desses sistemas”, alerta o Comandante.

“Graças a uma equipe técnica, formada por profissionais experientes e conscientes e ao apoio a nós dispensado pelo CINDACTA I, a incidência de panes é minimizada, e quando elas ocorrem, trabalhamos para que sejam sanadas dentro do menor tempo possível”, explica o Cap Fernando.

A modernização dos radares



O Radar Meteorológico

Dentro de um cronograma de modernização dos radares do Sistema de Proteção ao Vôo, o radar secundário RS 870 será substituído pelo moderno RSM 970 (radar mono pulso) e o radar primário TRS 2230 terá sua cadeia de recepção modernizada. Esses trabalhos, já iniciados em outros Destacamentos, estão previstos para o final de 2005 e/ou início de 2006.

A Vila Habitacional



Os 42 PRN atendem ao efetivo do Destacamento

A Vila Residencial Santos-Dumont (VRSD) está situada na região central da cidade de São Roque (a 17 Km do Destacamento). São 42 Próprios Nacionais Residenciais (PNR), sendo quatro casas para oficiais, 14 para graduados e, ainda, quatro prédios com 24 apartamentos para os graduados. Os PNR atendem aos oficiais, suboficiais, sargentos, cabos e civis. Há, também, um pequeno alojamento de trânsito para atender aos militares que executam serviços no DTCEA-SRO. Na área de lazer da Vila há piscina, quadra esportiva, bar e clube. Atualmente não há fila de espera para ocupação.

O deslocamento do efetivo da cidade para o Destacamento é realizado por um ônibus e um micro-ônibus.

O atendimento médico e odontológico do efetivo

Composto por 66 militares e seis civis, o efetivo conta com atendimento médico para emergências, consultas eletivas e exames laboratoriais, que é realizado

na rede UNIMED-São Roque, através de Convênio entre a SARAM e a empresa GAMA-SAÚDE. Casos e exames mais complexos são encaminhados ao Hospital de Aeronáutica de São Paulo (HASP).

O atendimento odontológico é realizado em um consultório montado na Vila. Uma vez por semana, a oficial dentista do HASP, Ten Zuleide, faz o atendimento (triagens, profilaxia e pequenas intervenções). Casos que requeiram intervenção especializada são encaminhados à Odontoclínica do HASP. O Comandante do DTCEA-SRO ressalta o importantíssimo apoio prestado pelo Diretor do HASP, para a manutenção do atendimento odontológico ao efetivo do DTCEA-SRO na Vila.

A cidade

São Roque tem, aproximadamente, 70 mil habitantes e está situada a 70 Km da cidade de São Paulo e a 40 Km de Sorocaba.

A cidade tem uma boa infra-estrutura e conta com um hospital particular (UNIMED) e um público (Santa Casa), alguns postos de saúde e várias clínicas médicas e laboratórios.

Há uma ótima rede bancária (Banco do Brasil, Caixa Econômica Federal, Itaú, Real, Bradesco e Banespa).

A telefonia fixa e móvel funciona muito bem.

O comércio local é bom e os supermercados possuem uma boa variedade de produtos. Na região existem pequenos produtores de vinhos. Aliás, uma das atrações da cidade é o Circuito das Adegas, onde são servidos para degustação e venda os vinhos produzidos na região.

A Festa da Alcachofra, evento realizado anualmente em outubro pela prefeitura e pelos produtores da região, é outra grande atração de São Roque, onde são encontrados (para consumo e/ou preparo) diversos pratos feitos com a exótica planta.



Vista aérea de São Roque

Em São Roque existem três faculdades particulares que oferecem os cursos de Ciências Contábeis, Administração, Informática, Tecnologia e Direito. Há, também, ótimos colégios particulares de 1º e 2º graus (Anglo e Objetivo), e uma boa rede pública de ensino.

Na área de lazer, existe o *Ski Mountain Park*, um clube com pista para prática de esqui. No inverno, o clube tem sua pista recoberta com gelo artificial. Neste local são realizadas, também, competições de *bicicross* e *motocross* (nos níveis estadual e nacional).

Na cidade há bons restaurantes, dois ótimos hotéis e outros considerados bons; e, ainda, diversas pousadas, e um pequeno *shopping center* com dois cinemas.

O custo de vida na cidade é considerado alto.

O clima é quente no verão e muito frio no inverno.

São Roque não é considerada uma cidade violenta e possui um bom policiamento ostensivo. Há, também, uma guarnição do Corpo de Bombeiros e uma Guarda Municipal.

O relacionamento do efetivo do DTCEA-SRO com a sociedade local é considerado harmonioso. Os militares sempre são convidados pelas autoridades locais para eventos e solenidades e vice-versa.



Quem é? Maj Hélio

Hélio Rodrigues Costa, 37 anos, é um aviador apaixonado pela Tecnologia da Informação (TI). Nosso entrevistado é o Chefe da Subdivisão de Sistemas do Centro de Computação Aeronáutica do Rio de Janeiro (CCA-RJ), onde – em conjunto com sua equipe - trabalha desenvolvendo sistemas corporativos usados por todo o Comando da Aeronáutica, tais como sistemas de almoxarifado, prefeituras e controle de patrimônio.

Sua equipe conta com dez profissionais, que trabalha de acordo com as necessidades do usuário final. Eles pesquisam as demandas e estudam uma forma de resolver os problemas apresentados. Todos os dados levantados e as requisições se transformam em linguagem técnica e a equipe trabalha para achar a melhor maneira de satisfazer as necessidades dos usuários.

Atualmente, ele está totalmente envolvido com a TI, mas sua vida na Aeronáutica, por 13 anos, sempre foi voar. O Major Hélio conta que essa mudança foi radical:

“Sou aviador e eu saí da Academia da Força Aérea (AFA) em 1989, e fui para a Base Aérea de Natal (BANT) e como Aspirante, que na época

chamava-se Comando Aéreo de Treinamento (CATRE), e fiquei um ano por lá no curso de caça. Depois, seguindo a carreira, passei quatro

“Quando completou 20 anos na FAB, parou para pensar no seu futuro. O que faria quando saísse da FAB? Não tinha uma profissão convencional. Fora da Aeronáutica não poderia pilotar aviões de caça. Mas a sua vida teria que continuar e, de preferência, com muita atividade. Ele precisava de novos desafios.”

anos em Santa Maria, no Primeiro Esquadrão do Décimo Grupo de Aviação (1º/10º GA),

cumprindo missões de Reconhecimento Tático. Voltei para o Rio de Janeiro e, no 1º/16º GA, fiquei voando AMX por mais seis anos”.

Na aviação de caça, Hélio participou de manobras no exterior (Operação Red Flag em 1998, nos EUA) e diversas manobras nacionais e intercâmbios com forças aéreas de outros países, foi instrutor de todas as aeronaves. Ele diz que já havia feito tudo a que se propunha na aviação de caça. Porém, movido a desafios, quis novas experiências.

Quando completou 20 anos na FAB, parou para pensar no seu futuro. O que faria quando saísse da FAB? Não tinha uma profissão convencional. Fora da Aeronáutica não poderia pilotar aviões de caça. Mas a sua vida teria que continuar e, de preferência, com muita atividade. Ele precisava de novos desafios.

“Pensei que em dez ou 11 anos teria que sair da FAB. Não tinha experiência em nenhuma outra área. Pensei na Informática, mas era um usuário normal de computação, apenas um curioso”.

Nesta época, servia na Base Aérea de Santa Cruz, quando começou a ter experiências na área de simulação de vôo e treinamentos ba-

seado em computadores. Sua atividade básica era voar, mas sempre pensava em ter outra especialização. Queria voltar a estudar, ter outras habilidades.

“Eu era capitão antigo e, aos poucos, você vai voando cada vez menos. Então, eu tinha duas opções: ou me acomodava com a situação ou procurava especialização em outra área, tais como logística, pessoal, informática etc.”

Nesta época, em 2001, ele resolveu fazer um curso de pós-graduação com especialização em análise de sistemas (CEANSIS) para oficiais, no Instituto Tecnológico da Aeronáutica (ITA). Ficou um ano em São José dos Campos e, assim que terminou o curso, foi transferido para o CCA-RJ.

Sendo aviador, Hélio - diante do novo desafio - quis aprimorar seus estudos, capacitando-se melhor na nova área de atuação. Fez um curso de MBA (Master Business Administration) em Gerência de Projetos e outras especializações em desenvolvimento de software. Resolveu, então, fazer Mestrado em Ciência da Computação na Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Começou a estudar Economia e transferir tudo o que aprendia para a área de software, defendendo a tese “Uma abordagem econômica baseada em riscos para a avaliação de uma carteira de projetos de software”.

Segundo o Major Hélio, “gerenciar riscos em projetos tem sido uma preocupação cada vez mais crescente em todos os domínios de aplicação, especialmente na área de desenvolvimento de software, onde encontramos um mercado extremamente competitivo e um ciclo evolutivo de conhecimentos e tecnologias, que fazem com que profissionais que trabalham nesta área tenham que estar muito atentos aos riscos que podem contribuir para o insucesso de projetos, que, em muitos casos, levam a prejuízos financeiros”.

Diante deste cenário, ele desenvolveu uma técnica para quantificação de riscos em projetos de software e, aliado a conceitos econômicos de riscos de crédito do mercado financeiro, criou uma abordagem para a avaliação de uma carteira de projetos, baseado nos riscos levantados, nos seus custos e no retorno esperado para os projetos.

O trabalho teve como base uma pesquisa que ele realizou com 50 gerentes de projeto de

27 empresas na cidade do Rio de Janeiro, onde foi possível levantar o grau de contribuição de uma série de fatores de risco que levam ao insucesso de um projeto. Em seguida, os conceitos de risco de crédito financeiro foram transpostos para o contexto de desenvolvimento de projeto de software e foi possível criar uma ferramenta de simulação, onde gerentes de projeto e empresários podem avaliar qual o melhor contexto e onde é mais vantajoso aplicar os recursos de uma organização, de modo que os lucros sejam maximizados.

A importância do trabalho realizado vem sendo reconhecida no meio acadêmico e empresarial, de tal forma que o Major Hélio tem suas pesquisas publicadas em congressos nacionais e internacionais tais como:

- **Software Project Risk Evaluation Based on Specific and Systemic Risks– 26^o SEKE (Software Engineering and Knowledge Engineering), Jun/ 2004;**
- **Evaluating Risk Factors in Software Projects - 1^o ESELAW (Empirical Software Engineering Latin American Workshop), Out/2004;**
- **A Risk Based Economical Approach for Evaluating Software Project Portfolios - 7^o EDSE (Economic Driven Software Engineering Research), In Proceedings of 27^o ICSE (International Conference on Software Engineering), Mai/2005;**
- **Melhoria de Processo de Software - Uma Visão Holística - 1^o Simpósio de Desenvolvimento e Manutenção de Software da Marinha, Set/2003; e**
- **Uma Abordagem Econômica Baseada em Riscos para a Avaliação de uma Carteira de Projetos de Software - 19^o Simpósio Brasileiro de Engenharia de Software.**

Este último foi selecionado entre os três melhores artigos do Brasil na área de Engenharia de Software e está na disputa do primeiro lugar, mas o resultado só será divulgado em outubro, por ocasião do congresso.

Atualmente, o Major Hélio está voando C-130 no Primeiro Esquadrão do Primeiro Grupo de Transporte de Tropa (1^o/1^o GTT), realizando curso de Doutorado em Engenharia de Software, e pretende estender seus estudos para a área de Tomada de Decisão, apoiada por simulações, dados estatísticos e conhecimentos

gerados por outros projetos. Hélio deve concluir o Doutorado em 2007/2008, quando seguirá sua carreira, cursando a Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica (ECEMAR).

Fora da FAB, ele é um carioca com espírito aventureiro, que gosta de esportes radicais, como escalas, caminhadas e mergulho submarino. Hélio já percorreu o Caminho de Santiago de Compostela, na Espanha, e dessa experiência, escreveu um livro, ainda não publicado.

Outra grande aventura, foi fazer o percurso Rio de Janeiro-Florianópolis (1.144 km), de bicicleta. Já esteve, também, nas trilhas de Machu Pichu, no Peru, quando teve a oportunidade de conhecer de perto a civilização dos Incas e foi de Jeep até Ushuaia, na Terra do Fogo.

Voltando ao tema Tecnologia da Informação (TI), Hélio diz que depois de alguns anos trabalhando nesta área, tem algumas opiniões pessoais sobre como a TI poderia ser melhor aproveitada no Comando da Aeronáutica (COMAER) e promete escrever, em breve, um artigo para a Aeroespacia. Vamos aguardar!

“Eu tinha duas opções: me acomodava ou procurava especialização em outras áreas, tais como logística, pessoal, informática etc.”



O último dia 14 de maio de 2005 foi de grande importância para todo o efetivo da CISCEA/CCSIVAM (Comissão de Implantação do Sistema de Controle do Espaço Aéreo/Comissão para Coordenação do Projeto do Sistema de Vigilância da Amazônia).

De acordo com as palavras do Presidente da CISCEA/CCSIVAM, Brig Ar Alvaro Luiz Pinheiro da Costa, os “esforços no sentido de dotar os radares transportáveis da Amazônia com torres que também pudessem ser transportadas, foram coroados com a finalização do trabalho de implantação da torre no sítio de Guajará-Mirim-RO”.

O radar tridimensional (TPS-B34) de Guajará-Mirim foi instalado sobre uma torre transportável, a 12 metros de altura. Essas torres transportáveis irão assegurar uma melhor qualidade na detecção de aeronaves, especialmente a baixa altura, onde quer que os radares sejam instalados.

Ao todo serão instaladas seis torres transportáveis – uma em cada Unidade de Vigilância Transportável



Guajará-Mirim - a primeira das seis torres transportáveis que serão implementadas

(UVT) localizada em pontos estratégicos da Amazônia Legal (a saber: Guajará-Mirim – RO; Sinop – MT; Tefé – AM; Porto Esperidião – MT; Cruzeiro do Sul – AC e Eirunepe – AM). As UVTs complementam os recursos de detecção de dados e telecomunicações na região.

Os radares já foram instalados em cinco sítios, faltando somente o de Eirunepe. Todos as UVT já receberam as torres transportáveis. A primeira a ser instalada foi a de Guajará-Mirim e a próxima será a de Porto Esperidião.

Com estes dados pode-se compreender a complexidade do trabalho a que a equipe de engenhei-

CISCEA/CCSIVAM finalizam implantação da torre de Guajará-Mirim

ros e técnicos se dedicou, durante um bom tempo, para garantir a segurança e confiabilidade de todo o processo.

Em agradecimento ao efetivo da CISCEA/CCSIVAM, o Brigadeiro Pinheiro declarou que: “Face ao exposto, como Presidente da CISCEA/CCSIVAM, não poderia deixar passar mais esse marco de sucesso no Projeto SIVAM, sem externar meu justo elogio àqueles que se destacaram na implantação dessa primeira das seis torres transportáveis que estão sendo instaladas, a tudo sobrepujando, em um exemplo de dedicação e profissionalismo que merece ser destacado”.

No dia 31 de maio de 2005, o Instituto de Controle do Espaço Aéreo (ICEA) recebeu a visita de oficiais das Nações Amigas que estão em curso na Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica (ECEMAR). A comitiva era composta por oficiais do Peru, da África do Sul, do Panamá, da Venezuela, da Guatemala e da Argentina.

Como parte das atividades curriculares da ECEMAR, a visita proporcionou à comitiva conhecimento

sobre as atividades do Instituto, os programas desenvolvidos e os ambientes de simulação empregados na formação e capacitação dos controladores de tráfego aéreo, bem como a importância do ICEA no Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB).

Durante a visita, os oficiais conheceram as atividades do ICEA

Oficiais de Nações Amigas visitam o ICEA



Integrantes do National War College dos EUA conhecem o CINDACTA I



Os visitantes tiveram oportunidade de conhecer um dos órgãos do SISCEAB

O Primeiro Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo (CINDACTA I) recebeu, no dia 17 de maio de 2005, a visita de integrantes do *National War*

College dos EUA.

Depois de recebidos pelo Comandante, Cel Av Paulo Gerarde Mattos Araujo, os visitantes assistiram a um audiovisual acerca das atividades da Organização e, na sequência, conheceram alguns de seus órgãos operacionais.

Na despedida, a comitiva agradeceu pela recepção e externou a satisfação de ter conhecido uma instituição do Sistema de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo.

DTCEA Santa Cruz comemora 29 anos



No palanque, oficiais prestigiam o evento

O Destacamento de Controle do Espaço Aéreo de Santa Cruz (DTCEA-SC), localizado na Base Aérea de Santa Cruz (BASC), comemorou, no dia 13 de maio de 2005, o seu 29º aniversário de criação, com o efetivo sempre atento à missão de operar e manter os equipamentos de auxílio à navegação aérea, proporcionando um voo seguro às aeronaves durante a realização de suas missões, conservando em elevado nível o espírito da proteção ao voo.

A cerimônia militar foi presidida pelo Comandante da BASC, Cel Av Paulo Érico Santos de Oliveira e, na ocasião, foram entregues diplomas de distinção aos SO BCT José Antônio de Mendonça Mendes, SO BET Adelino

Auto de Jesus e para o SO BCT José Luiz Andrade de Barros, militares que se destacam pelo entusiasmo, dedicação e competência com que exercem suas atividades no DTCEA-SC por mais de 25 anos.

Esteve presente à cerimônia militar o Chefe Interino do Serviço Regional de Proteção ao Voo do Rio de Janeiro (SRPV-RJ), Ten Cel Av Almir Coelho Santos Filho. Também estiveram presentes o Cel Av José Carlos Comin, Maj Av Antônio Carlos da Rocha Galluggo e o Maj Av Renato Pietroforte Carvalho, todos ex-comandantes do DTCEA-SC.

Na ocasião, houve o encerramento do Curso de Operação em Radar de Aproximação de Precisão (ATM009), ministrado naquele DTCEA, no período de 02 a 13 de Maio de 2005, com entrega de diplomas de conclusão de curso, onde participaram sete militares como alunos, sendo quatro da Marinha Brasileira (Navio Aeródromo São Paulo) e os demais da Força Aérea Brasileira (DTCEA-Santa Maria).

DECEA PARTICIPA DA EXPO AERO BRASIL 2005



Araras: 30 mil visitantes movimentaram a cidade

Durante os dias 23 e 26 de junho, o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), representado pelo Serviço Regional de Proteção ao Voo de São Paulo (SRPV-SP), participou do evento Expo Aero Brasil, festa aeroviária que completou, em Araras (SP), sua 9ª edição.

A feira, que ocupou 250 mil metros quadrados, contou com um novo pátio de exposição estática, que tem a virtude de facilitar a entrada e a saída das aeronaves que fizeram demonstrações aéreas.

O público, que totalizou 30 mil visitantes, pôde se deleitar com o show das 500 aeronaves, das quais se destacam as da Esquadrilha da Fumaça, o AMX, o Bandeirantes e o Tucano.

Já a Embraer, além do ERJ-190, levou para o evento a mais nova aquisição de sua frota, a aeronave agrícola Ipanemão, que é equipada com motor à álcool.

No estande do DECEA, que dividiu espaço com o do Departamento de Aviação Civil (DAC), foram distribuídos cerca de 500 materiais publicitários, entre folders, DVDs institucionais e revistas Aeroespaço. Também foi apresentado pelo representante do DECEA na feira, Filipe Bastos, o software de Controle de Tráfego Aéreo X-4000, produzido pela Fundação Atech. Os negócios fechados no evento ficaram na casa dos US\$ 60 milhões.



Equipe do SRPV-SP na sala AIS e o estande do DECEA



Militares da Aeronáutica recepcionados pelos organizadores do evento

