

Flight Level

REVISTA APCTA.VOL4 #32. JUL15



APCTA

Associação Portuguesa
dos Controladores de
Tráfego Aéreo

Boas férias!

INTERNACIONAL: **54ª Conferência IFATCA / 47ª Reunião ATCEUC**
FACTORES HUMANOS: **Dois meses a CISMAR...**
SINCTA/APCTA: **A Década Fundadora – Rumo ao Futuro**
NA TERRA DOS CANGURUS: **Land and Hold Short Operations**
HISTÓRICOS DA AVIAÇÃO: **Messerschmitt 262**
DESTINO: **Hawaii – Welcome to the Aloha State!!**

Flight Level

Flight Level Revista da APCTA

Associação Portuguesa dos Controladores de Tráfego Aéreo

Presidente do SINCTA:

Pedro Barata

Presidente da APCTA:

Paulo Encarnação

Director: Carlos Valdez

Coordenação Editorial: Andreia Lopes

Colaboradores: Leonor Casanova, Nuno Catarina, Nuno Chambel, Mário Coelho, Rita Costa, Bruno Figueira, Ana Cristina Lima, Rui Margal, Pedro Matos, Abel Paraíba, Nuno Simões, Luís Tojais

Tradução: Rita Costa

Correspondentes: Delegações da APCTA

Propriedade: APCTA (Associação Portuguesa dos Controladores de Tráfego Aéreo)
Rua de Matola 4 – 1800-270 Lisboa

Distribuição: Gratuita aos Sócios

Design gráfico: FPreto – graphic design for closed and open media

Impressão: Grafisol – artes gráficas

Periodicidade: Trimestral

Tiragem: 650 exemplares

Lisboa, Julho de 2015

TEMAS / PESSOAS / LOCAIS
CONTRIBUA COM IDEIAS
E SUGESTÕES PARA:
flightlevel@sincta.pt

EDITORIAL

Pedro Barata
Presidente do SINCTA



1. Esta é a última edição da Flight Level a ser produzida ainda durante o mandato dos actuais órgãos sociais dos SINCTA e da APCTA, pelo que não poderia deixar de aproveitar estas linhas para fazer uma referência a esse facto.

Ao longo dos últimos dois anos, num contexto externo muito complexo – e que vivemos também no mandato anterior – a equipa que agora cessa funções procurou conduzir os destinos da classe sempre com o objectivo de minimizar o impacto da situação económica e social, procurando até a sua reversão e reposição de alguma normalidade. A avaliação do sucesso ou insucesso da nossa actividade é algo que fica a cargo de todos os colegas. Da minha parte, queria apenas deixar publicamente expresso o meu agradecimento pessoal aos membros da equipa pela sua disponibilidade, empenho e dedicação. A todos, muito obrigado!

2. Mas, porque o tempo não pára, vislumbra-se já novos desafios na linha do horizonte no que aos Controladores de Tráfego Aéreo diz respeito, logo, obviamente, ao SINCTA e à APCTA. E destes, destaco a absoluta necessidade de contribuir para romper com o imobilismo que, em muitas áreas, vem caracterizando a acção da NAV Portugal, em particular no que respeita a opções estratégicas claras e concretização dos investimentos planeados – e tão necessários.

Na verdade, seja por condicionalismos externos (políticos e outros), seja por debilidades internas, começa a ficar em causa a capacidade da Empresa em responder positivamente aos desafios do Céu Único Europeu, como aliás se constata pela não concretização de investimentos indispensáveis e continuamente adiados. Como é possível que a Empresa se tenha comprometido com o Network Manager a acréscimos anuais de capacidade na ordem dos 3% e, em simultâneo, apresente sempre baixas taxas de realização de investimentos – tendo até que creditar aos clientes, através do sistema de taxas, valores que supostamente seriam utilizados em novas ferramentas, mas que não chegaram a ver a luz do dia durante o RP1 (primeiro período de referência 2012 a 2014)? Quem assume tais compromissos perante as instâncias europeias, desconhece a realidade da Empresa ou, pura e simplesmente, espera que os CTA continuem a “fazer omole-tas, sem ovos”?

E nem se pode dizer que seja por falta de capacidade instalada. Comparativamente com a maioria das suas congéneres europeias, a NAV Portugal dispõe – em proporção – de recursos humanos equivalentes. Então o que falta?

SUMÁRIO

- 02 **Internacional:** 54ª Conferência IFATCA
- 04 **Internacional:** 47ª Reunião ATCEUC
- 06 **Factores Humanos:** Dois meses a CISMAR...
- 08 **SINCTA/APCTA:** A Década Fundadora – Rumo ao Futuro
- 14 **Na terra dos cangurus:** Land And Hold Short Operations
- 18 **Históricos da Aviação:** Messerschmitt 262
- 24 **Destino:** Hawaii – Welcome to the Aloha State!!
- 28 **Ecos da Imprensa:** Uma seleção de interesse ATC
- 30 **Breves:** European Controllers CUP Salou 2015 – Lisboa Radar Team
- 32 **Breves:** European Controllers CUP Salou 2015 – Equipa Porto-Faro-Santa Maria
- 34 **Breves:** Voo Humanitário / Torneio APCTA Futebol 7 – Tróia
- 36 **Breves:** Torneio de Padel / Visita a Loulé / D. Paula

54ª CONFERÊNCIA IFATCA

Controladores de Tráfego Aéreo de todo o mundo encontram-se na cidade da sabedoria, Sofia - Bulgária, para mais uma Conferência Internacional da IFATCA.

No passado mês de Abril decorreu a 54ª Conferência Internacional da IFATCA, organizada este ano pelos nossos colegas búlgaros na bonita cidade de Sofia. Cerca de 65 Associações Membro da Federação compareceram para mais uma semana de intenso trabalho e partilha de experiências entre Controladores de Tráfego Aéreo de todo o mundo. A APCTA esteve uma vez mais presente em representação de todos os CTA portugueses.

Após uma primeira manhã protocolar, com discursos de todos os ilustres convidados e abertura solene da conferência com a presença do Senhor Ministro dos Transportes Búlgaro, iniciaram-se os trabalhos dos Comitês A, B e C. Não entrando em grandes detalhes e fazendo uma descrição extremamente sumária, refira-se que o Comité A aborda todas as questões administrativas e estatutárias da IFATCA – orçamentos, admissões, suspensões, expulsões, ideias políticas, relatórios dos Presidentes e Vice-Presidentes da Federação, etc... Por sua vez, o Comité B lida com as questões técnicas e operacionais do mundo ATM, enquanto o Comité C trata das questões legais e profissionais da nossa profissão. É do altamente valori-



zado trabalho destes dois comités que saem as recomendações que, no seu conjunto, constituem o Manual Técnico e Profissional da IFATCA. Este documento é de extrema importância para a Federação, pois é nele que se baseiam todos os representantes da IFATCA para defender a visão dos Controladores de Tráfego Aéreo nas mais importantes organizações da aviação, estando à cabeça a ICAO, claro.

O trabalho desenvolvido pelos representantes da IFATCA na ICAO é importantíssimo para nós, CTA, pois é a forma de termos ouvidos pela mais importante organização da aviação civil. Muitas vezes perguntam-me para que serve a IFATCA. Pois bem, serve para muitas coisas, como por exemplo para partilhar as melhores práticas no âmbito ATM entre todas as Associações Membro para que todos os CTA, em todas as regiões do globo, delas possam beneficiar. Porém, o trabalho desenvolvido pela IFATCA ao nível da ICAO é, sem sombra de dúvida, o mais importante. É através da participação nos painéis da ICAO que a IFATCA consegue influenciar as decisões da mais importante organização da aviação civil.

Em todas as Conferências Internacionais da IFATCA, os representantes da Federação dão conta dos últimos desenvolvimentos de todos

Estados da ICAO. A presença da IFATCA neste órgão revela bem a importância e a expressão que a Federação tem na ICAO, e é reveladora da forma como os restantes parceiros da aviação civil reconhecem a IFATCA como voz internacional dos CTA. No último ano, alguns dos temas discutidos foram a possibilidade de Global Tracking das aeronaves (no seguimento do desaparecimento do Malasia 370), análise de espaço aéreo nas zonas de conflito ou a reestruturação do painéis da ICAO.

Surveillance Panel: este painel lida com as questões ligadas aos dados de vigilância utilizados na prestação do serviços de gestão de tráfego aéreo, incluindo ADS-B. Nos últimos anos tem sido dada grande importância à correcta utilização do Mode-S, que permite ao CTA ter dados da aeronave de forma directa, como velocidade, nível, rumo e razão vertical seleccionados. As redes de segurança, como por exemplo o TCAS, são também discutidas e analisadas neste painel.

Separation and Airspace Safety Panel: este é um dos mais importantes para nós CTA, dado que é aqui que são propostas as novas separações com a definição dos requerimentos técnicos para a sua aplicação. Além disso, as orientações para procedimentos técnicos ATM e para

UAS (Unmanned Aircraft Systems), mas com a adopção oficial do termo RPAS e com o enorme desenvolvimento nesta área, decidiu-se pela criação de um painel específico para este tipo de aparelho. A ICAO prevê publicar as primeiras SARPS específicas para RPAS durante o ano de 2018, sendo que a maioria das orientações serão estudadas e propostas por este painel. Com o crescimento exponencial da utilização de RPAS, vulgo drones, o desafio para uma integração segura destes aparelhos no sector actual da aviação civil será enorme.

Há muitos outros que não irei mencionar pelos constrangimentos de espaço sempre existentes em qualquer publicação editorial, porém, gostaria de referir que a IFATCA tem representantes em mais de 10 painéis da ICAO.

Reunião regional europeia informal

Como habitualmente, a região europeia aproveitou a comparência de todos nesta Conferência Internacional para reunir e debater os temas específicos da região. Alguns destaques:

Espanha: cerca de 60 CTA da FIR de Barcelona foram processados disciplinarmente pelo ANSP espanhol, ENAIRE, ainda no seguimento dos eventos de Dezembro de 2010 e após os tribunais terem cessado os processos criminais por falta de matéria. Como é óbvio o descontentamento de nuestros hermanos é enorme e é possível que haja algum tipo de acção sindical nas próximas semanas. A acompanhar de perto.

Ucrânia: o nosso colega ucraniano presente em Sofia apresentou dados impressionantes sobre a quebra de tráfego aéreo em todo o espaço ucraniano. Relembrou, de forma emocionada, que a única zona onde o espaço aéreo foi encerrado por motivos de segurança é a zona este do país, na vizinhança do local do “acidente” do Malasia 17, mas que neste momento todas as companhias aéreas estão a evitar a totalidade do espaço aéreo ucraniano. Esta situação poderá vir a ter um impacto severo nas contas do ANSP ucraniano e, consequentemente, na vida dos nossos colegas.

IFATCA 2016

No próximo ano a Conferência Internacional da IFATCA decorrerá em solo Norte-Americano, na cidade de Las Vegas, entre 14 e 18 de Março. Até lá! ■



os painéis da ICAO. Este ano, irei destacar esta parte da conferência, que é desenvolvida ao longo de todos os dias da semana de trabalho, abordando alguns dos painéis onde a IFATCA está presente.

Air Navigation Commission: esta comissão é um dos órgãos de alto nível da ICAO, acima dos painéis, e é onde são decididas as SARPS e PANS para posterior aprovação pelo Conselho de

determinação dos indicadores de segurança aérea são também desenvolvidos neste painel. Nos últimos anos o desenvolvimento de novas separações menos restritivas, baseadas na utilização de RNP, RCP, RSP e ADS-C, tem sido muito importante, nomeadamente para o espaço aéreo oceânico.

Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS) Panel: a ICAO tinha um grupo específico para

47ª REUNIÃO ATCEUC

Roma, 27 a 30 de março de 2015

Roma foi o palco da 47ª reunião do Comité do ATCEUC, onde estiveram presentes 22 dos actuais 29 sindicatos membro, representando controladores de tráfego aéreo de Alemanha, Bélgica, Bulgária, Chipre, Croácia, Eslovénia, Espanha, França, Grécia, Holanda, Irlanda, Islândia, Itália, Macedónia, Malta, Montenegro, Roménia, Sérvia, Suíça, Polónia e Portugal. Em representação do SINCTA estiveram presentes os CTAs Carlos Valdrez e Rui Marçal.

Para esta reunião a direcção do ATCEUC decidiu dividir a sessão aberta em duas partes. A primeira parte contou com as tradicionais apresentações da Confederação Europeia de Sindicatos Independentes (CESI), do *SESAR Joint Undertaking* (SESAR JU) e do *Network Manager* (NM). A segunda parte foi uma novidade e teve o propósito de trazer peritos em diversas áreas para discutir o tema da *Just Culture* sob a moderação do SINCTA.

Sessão aberta

A apresentação do *Network Manager* merece algum relevo pois Joe Sultana, não só analisou o ano de 2014 como também se referiu ao futuro da organização.

Relativamente ao ano de 2014 foram referidos os diversos indicadores nomeadamente da capacidade e do ambiente. Para a capacidade, o objectivo de atraso médio por voo de 0,5 minutos não foi cumprido pois o valor final deverá aproximar-se dos 0,61 minutos. Esta

contrariedade teve como principais contribuintes Chipre, França, Grécia, Polónia, Portugal e Espanha.

Os objectivos relacionados com o ambiente foram estabelecidos considerando a eficiência média de voo horizontal em rota, da trajetória real e da rota constante no último plano de voo apresentado. Os conflitos bélicos na Ucrânia e Síria tiveram algum impacto nestes indicadores, impedindo que o objectivo fosse atingido pois o planeamento dos voos tem sido prejudicado nas rotas que ligam a Europa ao Médio Oriente, Ásia e Oceânia.

Para o futuro do NM e da gestão do tráfego aéreo na Europa foram destacados alguns factores cuja influência não poderá ser ignorada. A evolução dos blocos funcionais de espaço aéreo (FAB) é uma incerteza pois a própria Comissão Europeia já percebeu que esta não foi a melhor solução e começa a referir a cooperação entre ANSPs como o factor vital para a reorganização da prestação do serviço de navegação aérea. Espera-se também que o SESAR tenha um grande impacto no aumento da capacidade e na redução de custos, no entanto, a implementação de alguns projectos só se verificará no início do terceiro período de referência, ou seja, 2020. Nesta matéria, o recém criado *Deployment Manager* deverá ter um papel preponderante no alinhamento das prioridades e na efectiva implementação das novas tecnologias, pelo que devemos estar atentos a esta



nova estrutura. O próprio Eurocontrol e a EASA deverão assistir a remodelações no sentido de clarificar as suas funções e responsabilidades.

O tema da *Just Culture* contou com a presença de uma lista de ilustres convidados: Pietro Antonio Sirena – juiz do supremo tribunal italiano, Radu Cioponea – perito de segurança operacional no Eurocontrol, Sofia Michaelides-Mateou – professora assistente de direito numa universidade Cipriota, Stefano Paloochi – perito de segurança operacional no ANSP italiano, Roberto Anastasi – CTA italiano formado em direito – e Paul Neering – IFATCA.

Ao longo das apresentações foi possível perceber as diferentes experiências e abordagens dos convidados. O juiz do supremo tribunal abordou o novo regulamento europeu sobre a comunicação, análise e seguimento de ocorrências na aviação civil onde o conceito de *Just Culture* é referido. Nas suas palavras foi possível perceber que apesar da legislação entrar em vigor, não será possível assistir à harmonização deste conceito, pois cada Estado tem os seus próprios códigos penal e civil nos quais a União Europeia não tem qualquer influência.

A professora de direito trouxe a análise de alguns casos de acidentes que tiveram diferentes resultados de acordo com o país onde foram julgados. Perante este cenário, propôs uma abordagem harmonizada, pelo menos a nível Europeu, através por exemplo de um tribunal dedicado a julgar este tipo de casos.

O representante do ANSP italiano tentou demonstrar que o sistema de comunicação de ocorrências implementado na ENAV já cumpre

com os requisitos do novo regulamento mas sublinhou que conhece diferentes níveis de aceitação das contribuições do pessoal e de comprometimento por parte dos ANSP.

Do Eurocontrol veio uma experiência interessante que se baseia no balanço entre a justiça e a segurança operacional. Em parceria com a IFATCA, o Eurocontrol tem vindo a realizar sessões de formação a elementos do ministério público em diversos países europeus. Durante essas sessões pretende-se demonstrar o valor que o conceito *Just Culture* tem para a segurança operacional e o equilíbrio necessário para o sistema funcionar, pois a utilização de 28 diferentes definições para negligência grosseira colocam em risco a construção de um modelo comum para a aplicação da política de *Just Culture*. Nesse sentido o papel do ministério público é fundamental.

O controlador de tráfego aéreo italiano, que também é advogado, trouxe uma abordagem diferente para o conceito de negligência grosseira e sua caracterização bem como uma leitura mais protetora do conceito de *Just Culture* – o modelo que bonifica a sua aplicação.

A IFATCA sublinhou a necessidade das associações de controladores serem envolvidas no processo de implementação do regulamento europeu mas também enalteceu o modelo que tem sido utilizado pelo Eurocontrol, apresentando o conceito de *Just Culture* às autoridades judiciais de cada um dos Estados-Membro.

Tratou-se portanto de uma sessão na qual os CTAs puderam discutir diversas abordagens sobre o tema da *Just Culture*. Em conclusão, é necessário continuar o trabalho a nível europeu sem esquecer a vertente nacional, tentando sempre atingir resultados e partilhando-os de forma a criar uma percepção global das realidades vividas em cada um dos países.

Sessão fechada

A direcção do ATCEUC abordou os diversos acontecimentos durante os seis meses que passaram desde a última reunião do Comité. Foram apresentadas matérias relativas ao SESAR, EASA, SES2+ e Diálogo Social.

Foram evidenciados uma série de projectos do SESAR mas os representantes do ATCEUC destacaram a participação em dois deles: *Remote Towers* e *Sectorless*. O primeiro, apesar de já ser uma realidade na Suécia, continua a ser testado em diferentes cenários. O ATCEUC já demonstrou a sua posição oficial na qual

considera inaceitável a possibilidade de um controlador prestar serviço simultaneamente para mais do que um aeroporto. Relativamente ao desenvolvimento *Sectorless*, trata-se de um conceito ainda numa fase embrionária que pretende demonstrar a possibilidade de prestar o serviço de controlo de tráfego sem a existência de sectores, ou seja, o controlador em vez de ter um determinado sector passaria a ter sob sua responsabilidade um conjunto de aeronaves, independentemente da sua rota...

A apresentação sobre o trabalho desenvolvido no âmbito da EASA esteve a cargo do SINCTA e versou sobre diversas frentes, com algum destaque para os novos grupos de trabalho relativos às torres remotas e aos serviços de tráfego aéreo. Também foram brevemente apresentados os diversos documentos produzidos pela EASA como a avaliação de segurança das alterações aos sistemas funcionais, as regras do ar europeias (SERA), os indicadores de desempenho relativos à segurança operacional (SPI), a revisão do regulamento base (BR) e os requisitos aplicáveis aos prestadores de serviços e à sua supervisão. No entanto, esta apresentação focou-se essencialmente no recém publicado regulamento sobre o licenciamento CTA e no regulamento sobre a comunicação, análise e seguimento das ocorrências da aviação civil, nomeadamente no trabalho que a Comissão Europeia está a coordenar para a criação de um modelo de política para a *Just Culture*.

Interessa ainda evidenciar a entrada dos CTAs do Kosovo como membros de pleno direito do ATCEUC e de mais um observador, desta feita um sindicato do Eurocontrol do qual fazem parte elementos do *Network Manager*, do IANS e do *Route Charges Office*, entre outros.

Próxima reunião

A reunião de outono ficou marcada para a cidade de Marselha, decorrendo entre os dias 30 de setembro e 2 de Outubro. Nesse momento já teremos em nossa posse a versão final dos planos de desempenho que tiveram de ser revistos, um modelo de política de *Just Culture* preparado pela Comissão Europeia – que funcionará como documento de orientação para as organizações na implementação do regulamento 376/2014, e saberemos também quais os Estados que pediram derrogações à implementação do regulamento sobre o licenciamento CTA. ■

FACTORES HUMANOS

Andreia Lopes
Fotos de Nuno Chambel
e Pedro Gaspar



Dois meses a CISM ar...



No passado dia 26 de Abril realizou-se o 1º Workshop CISM FAMÍLIAS, no anfiteatro do edifício 118, em Lisboa. Este Workshop, destinado aos familiares de CTAs e TICAs, iniciou-se com uma apresentação realizada pela responsável clínica pelo Programa CISM, a Dra. Marta Aleixo.

CISM FAMÍLIAS

Os temas abordados foram os seguintes:

- Stress e Fadiga: como estas duas problemáticas são sentidas nestas profissões (nomeadamente devido à exigência do trabalho operacional e ao horário por turnos) e que estratégias de coping podem ser utilizadas pelos operacionais e pelas suas famílias para reduzir o seu impacto.
- Incidente crítico: o que é? Reações e sintomas expectáveis ao viver um acontecimento traumático e estratégias para mitigar essas respostas, recuperar os níveis de confiança no trabalho e retomar a rotina quotidiana.
- Programa CISM: a equipa, objetivos e áreas de atuação.

- CISM FAMÍLIAS: integrar as famílias no CISM.

Após esta apresentação seguiu-se um espaço para perguntas/comentários, que foi bastante participativo. Houve ainda tempo para uma visita à Torre e ao ACC de Lisboa, com o objetivo de aproximar as famílias do nosso local de trabalho.

Apesar o número de participantes ter ficado um pouco abaixo das expectativas, o evento foi um êxito, recebendo comentários muito positivos de todos os participantes.

A equipa CISM considera que o objetivo desta iniciativa foi amplamente atingido, pois os familiares presentes ficaram não só a conhecer melhor o nosso local de trabalho como

também as especificidades da profissão. Por outro lado puderam familiarizar-se com as reações de stress decorrentes de acontecimentos críticos vividos no local de trabalho e com estratégias para que esses acontecimentos indutores de stress possam ser mais rapidamente ultrapassados.

O sucesso deste 1º Workshop incentiva a que esta iniciativa se volte a realizar noutra data e noutros órgãos, para permitir que um maior número de famílias possa contactar com o Programa CISM (e recorrer a ele quando necessário), esclarecendo dúvidas ou questões e adquirindo ferramentas para apoiar os familiares em momentos mais exigentes.

A equipa CISM agradece a todos os familiares que aderiram à iniciativa, bem como aos CTAs que participaram neste encontro, à NAV, à APCTA e à APTICA pelo apoio na realização desta iniciativa e em especial à Dra. Marta Aleixo, ao CTA Rui Filipe e à CTA Leonor Ferreira pela organização e colaboração na realização do evento.



De 29 a 31 de Maio realizou-se o 12º Encontro Nacional de pares CISM, no hotel Tryp Lisboa Aeroporto.

12º Encontro Nacional de pares CISM

No dia 29, após a abertura formal do Encontro, seguiram-se quatro apresentações de trabalhos de equipas CISM nacionais e europeias. A primeira apresentação ficou a cargo da Dra. Luísa Sales, psiquiatra e coordenadora do Centro de Trauma do Centro de Estudos Sociais da Universidade de Coimbra, que expôs os objectivos do Centro de Trauma, uma instituição que actua ao nível da prevenção e intervenção no trauma psicológico, e que nesse âmbito tem vindo a realizar vários protocolos com outras instituições, nomeadamente com a NAV Portugal.

A segunda apresentação foi realizada por Lisa Wills e David Cropera, da Irish Aviation Authority, com o tema 'Group Intervention –

the Cork Crash 2011'. Explicaram-se os factos do acidente, o processo de activação do programa CISM, como decorreram as intervenções da Equipa CISM, quais os benefícios da sua actuação e os aspectos a melhorar no futuro.

Seguiu-se a apresentação da Netjets, feita por Thomas Born e Tatiana Ivanovsky, intitulada 'What factors influence the request for CISM support in a multicultural environment – CISM Survey'. Foram abordados os desafios com que o programa CISM da Netjets se depara actualmente devido à sua especificidade multicultural e dispersão geográfica. Neste momento é objetivo da equipa procurar saber quais os fatores que influenciam os pedidos de intervenção da equipa CISM, tendo sido realizado um questionário cujos resultados estão ainda em fase de análise. Falou-se ainda do apoio que esta equipa prestou aos colegas da Germanwings, após o acidente nos alpes franceses.

A última apresentação ficou a cargo da FAP e foi realizada pelo Capitão Nuno Gama e pelo Sargento-Ajudante Joaquim Condeço, com o tema 'CISM at Air Base Number 4: Lajes, Azores'. Depois de uma pequena apresentação sobre as características da Base, abordou-se a questão particular de ser um local de trabalho partilhado entre a FAP e a Força Aérea

Americana, esta última com uma elevada rotação do seu pessoal, bem como as implicações que essa situação tem para a aplicação do programa. No período de perguntas e respostas foi ainda debatida a forma como uma hierarquia rígida pode ter impacto nas intervenções feitas pela equipa CISM.

Da parte da tarde a equipa CISM NAV reuniu para debater questões ligadas ao programa.

Nos dias 30 e 31 foi lecionada uma formação pelo psicólogo clínico, Dr. Marco Ramos, que já tinha estado com a equipa no Encontro de 2010, na Horta.

'A pele à flor dos nervos: Relação de ajuda e Inteligência emocional' foi o nome dado à acção que abordou temáticas como o Stress e a Relação de Ajuda, o autoconhecimento e a gestão de emoções.

Quer pelo interesse que o tema despertou, quer pela qualidade do formador, todos os pares da equipa presentes sentiram que a formação foi muito positiva e de grande interesse, fornecendo novas ferramentas para que a equipa esteja bem preparada para apoiar os colegas que passam por situações de stress no decorrer das suas funções.

Um agradecimento à NAV por continuar a apoiar o Programa e a realização destes Encontros anuais, que são essenciais para manter o espírito de união da equipa, melhorar o desempenho individual e cimentar o projeto. ■

A DÉCADA FUNDADORA RUMO AO FUTURO

Com este 3º artigo terminamos a reconstituição de factos ocorridos num período de cerca de uma década, os quais, de forma direta ou indireta, contribuíram para a extraordinária evolução e reconhecimento da carreira dos Controladores de Tráfego Aéreo, em Portugal. Balizámos esta “década fundadora” da classe que hoje somos, desde o nascimento da APCTA e da publicação do Decreto-Lei 503/75, até à entrada em operação da nova sala de operações do ACC de Lisboa, em 1986.

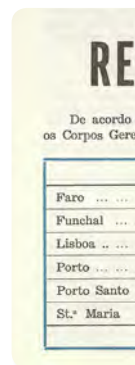
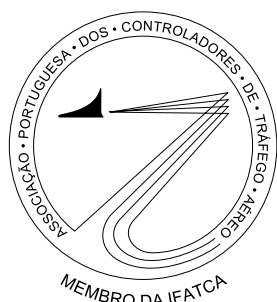
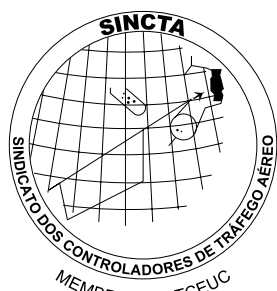
No artigo anterior ficámos em 1981, no auge dos debates em torno das opções sindicais. Mas um acontecimento com repercussões graves obrigou a uma pausa para se dar apoio...

tos militares. Ficaram a faltar uns milhares, degradando-se por muitos anos a qualidade dos serviços e colocando em causa a segurança (o que levará Reagan, mais tarde, a investir naquilo que veio a ser o “TCAS”). Os dirigentes da associação foram presos e a própria associação foi forçada a pagar uma pesada multa e ... extinguiu-se. Só muitos anos depois reapareceu uma substituta, a atual ACTA, mas sem o carácter laboral que a anterior tinha.

A IFATCA assumiu uma frontal campanha em defesa dos controladores presos e dos despedidos. O tom foi subindo e apontava-se para a recusa de prestação de serviço a voos destinados aos Estados Unidos e dar informação a cada voo com mensagens denunciando aquele espaço aéreo como perigoso. Decidiu-se por uma grande conferência em Amesterdão. Os CTA portugueses compareceram com uma tripla representação (SITAVA/APCTA/Comissão Instaladora do SINCTA), o que se compreendia dada a posição geográfica tampão das FIR de Lisboa e S. Maria nos voos para a América do Norte e também pelas posições firmes demonstrando querer seguir as recomendações da IFATCA, o que fez recair a atenção dos meios de comunicação (correu mundo uma entrevista

Solidariedade mundial aos CTA dos Estados Unidos

No Verão de 1981, Ronald Reagan, recém-eleito presidente dos Estados Unidos, enfrentou uma greve dos controladores, declarada ilegal, e decide despedir todos os grevistas, sem jamais voltar atrás, apesar dos apelos generalizados. Conta com o apoio da opinião pública interna, explicado pela má reputação que a poderosa associação destes profissionais (PATCO) teve quando foi a única corporação laboral que apoiou o candidato mais conservador (que retribuiu com promessas, as quais não cumpriu como presidente, bem pelo contrário). Foram despedidos mais de 12000 CTAs, sendo colocados em operação todos os CTA que desempenhavam funções não operacionais, desfalcando muitas torres e integrando uns quan-



SULTADOS ELEITORAIS

com a Comissão Eleitoral, foram os seguintes os resultados finais das eleições para antes do SINCTA, para o biênio 1982/83, e que deram a vitória à lista B:

	Votantes	Abst.	Lista A	Lista B	Nulos	Branços
	13	—	4	9	—	—
	19	—	17	2	—	—
	135	7	52	71	1	4
	14	1	8	5	—	—
	18	1	9	7	—	1
	50	6	12	32	—	—
Total	249	15	102	126	1	5

do Fernando César a uma das maiores cadeias de televisão americana, deixando em aberto todas as hipóteses).

As pressões políticas acabaram por produzir efeito. Contrariando as expectativas, a IFATCA, no último momento, reduziu a posição da conferência para algo pouco mais que simbólico. Só o **Canadá e Portugal**, coerentemente com as suas firmes convicções, acabaram por levar a cabo ações efetivas de solidariedade, apesar de, no nosso caso, também ter havido pressão a alto nível (antes da partida para Amsterdão o ministro convocou o presidente da comissão instaladora do SINCTA com ameaças caso os CTA portugueses apoiassem ou adotassem medidas contra os Estados Unidos). Foi um momento de grande projeção para os CTA portugueses, ganhando com isso, merecidamente, respeitabilidade e reconhecimento.

As primeiras eleições do SINCTA

Depois de muitas hesitações, foram finalmente marcadas as primeiras eleições para os corpos diretivos do SINCTA, para os dias 30 de Novembro a 2 de Dezembro de 1981. Tal como se referiu no artigo anterior, vão surgir duas listas, tendo como candidatos a Presidente da Direção, respetivamente, **Fernando Carranca**, pela lista A como continuidade da Comissão Instaladora e **Raúl Teixeira**, com um programa radicalmente oposto, como lista B. Um facto relevante e, quiçá, decisivo, vai ser a opção de **António Correia**, o qual desde a primeira hora integrara a Comissão Instaladora e que surpreendeu todos ao mudar de campo, integrando a lista B (juntamente com **António Albuquerque**, **Fernando César** e **Manuel Freitas**). Por sua vez, o grande trunfo da Lista A, foi o prestigiado **Henrique Silveira**, além de **Maria Adelaide**, que pertenceu à Comissão Instaladora desde o início. A campanha elei-

toral vai ser disputadíssima, com comícios intensos de ambas as listas em todos os órgãos. O número de votantes foi extraordinário, atingindo 94% dos inscritos!

Os resultados finais deram a vitória à lista de Raúl Teixeira, com 55% dos votos expressos. A tomada de posse ocorreu no dia 11 de Dezembro de 1981, conseguindo a direção eleita, em pouco tempo, a união que se desejava. Esta coesão em torno do SINCTA (no qual agora quase todos se reviam numa demonstração de maturidade democrática), teve uma importância transcendente, tendo em conta a divisão em que a classe se encontrava pouco tempo antes. Esta **unidade sólida**, com uma liderança legitimada e forte e com um programa bem definido (o futuro o confirmará como bem ajustado), é mais um aspeto marcante da nossa “**década fundadora**” que temos vindo a definir e a exaltar.



A BLANK CHECK FOR REAGAN: PUBLIC OPINION AND THE 1981 PATCO STRIKE

Joel Smollett, Sr.

On October 20, 1980, the Republican candidate for president, Ronald Reagan was near the end of his campaign. On that day he sent a letter to Robert Poli, the president of the Professional Air Traffic Controllers Organization (PATCO). Poli's union represented air controllers nationwide. In his letter, Reagan contended that he had been told of the difficulties the workers faced, including too few people working unreasonable hours with obsolete equipment. Reagan ended his sympathetic note to Poli with a clear promise, "I pledge to you that my administration will work very closely with you to bring about a spirit of cooperation between the President and the air traffic controllers." Less than ten months later, and after just six months in office, President Reagan fired almost the entire air traffic controller workforce and destroyed PATCO.

TO ALL MEMBER ASSOCIATIONS:

During the Emergency Special Conference held in Amsterdam on August 22nd and 23rd, 1981, the Directors received an update on the U.S.A. (PATCO) situation and formulated a plan of action to deal with these circumstances.

The Directors were appalled at the reports and information they received (copies of some documentation hereafter attached), which included:-

- near miss and operational irregularity reports filed by the U.S. Air Line Pilots' Association (ALPA), and the Aviation Safety Institute (U.S.A.) which belie the FAA and ALPA statements that U.S. skies are safe and incident-free.
- near miss and operational irregularity reports filed by the Canadian Air Traffic Control Association with the Canadian Department of Transport that reveal a high incidence of Canada/U.S. trans-border irregularities.
- statistics and information on some of the unqualified personnel who are operating the substitute U.S. A.T.C. service, and
- a report on the 12,000 controllers who have been fired by the U.S. Administration with no apparent prospects of being rehired.

During the two days of the meeting the Directors considered several alternatives that would form a plan of action to allow IFATCA to be instrumental in returning safety to the U.S. A.T.C. system by gaining the re-employment of U.S. Controllers. For security reasons it is not possible at this time to communicate all of the details of the plan adopted by the Directors. As President Henschler's Press release of August 23rd says in part,

"It would not be in the interest of a negotiated settlement to publish in any way details of any contemplated or agreed action at this time."

however, it can be said that the objective is to achieve a negotiated settlement in the U.S. and the Directors have prepared a course of action that contemplates severe action if required.

In order to support the above objective the Directors agreed that one ingredient necessary to ensure success was adequate financial backing and guarantees to Member Associations. With this in mind the Directors have created a special financial fund to support the plan with the objective of collecting at least five million U.S. dollars within 30 days. Aside from PATCO members this amount



Na vertente laboral, a direção teve um intenso trabalho desde a tomada de posse. O Acordo Coletivo de Trabalho abrangia todas as carreiras, sendo a discussão conjunta. A preparação para a revisão, em 1983, contou com plenários em todos os órgãos, em geral com participações próximas dos 100%, com exceção de Lisboa que se ficou pelos 50%. Adivinhava-se uma negociação difícil, dada a situação do país. O governo "AD" era presidido por Pinto Balsemão, que se demitiu, sendo realizadas eleições, tudo isto durante as negociações. Além disso, o ministro da tutela no início das negociações - Viana Batista, era no final de novo o presidente da ANA. O fim do processo negocial foi atribulado, com uma Assembleia Geral Extraordinária de Emergência a terminar 80 horas depois, após várias interrupções.

Intensa vida sindical

Tratando-se da primeira direção de um sindicato novo, tudo estava por fazer, como é natural. Conseguimos ter uma ideia dessa intensa atividade pelas notícias inseridas no "Boletim SINCTA", pequena publicação mensal da direção que pretendia manter os associados informados e envolvidos. Além disso, ao contrário do tempo imediatamente anterior, dispomos para este período das actas da direção e de muita documentação em arquivo.

Eram tempos de grande esperança mas também de dificuldades, algumas elementares. Desde logo, a falta de recursos financeiros do SINCTA, que obrigava o funcionamento orgânico a basear-se em muitas boas vontades, como era o caso da primeira sede do SINCTA. Durante quase dois anos, foi usado um andar cedido gratuitamente por um associado e membro da direção (António Manuel Pina Correia). Aliás,

aos mais atentos não passará despercebido o papel relevante por ele assumido em todos os momentos decisivos que estamos a reconstituir (neste artigo e nos dois anteriores).

Finalmente, em 1983, houve condições para se avançar para a aquisição de uma pequena moradia, no Bairro da Encarnação. Para que tal fosse possível, foi lançada uma arrojada campanha para recolha de contributos voluntários para reunir verba para a entrada inicial. Os contributos podiam ser de 3000 escudos a fundo perdido ou 6000 reembolsáveis, quantias apreciáveis para a época. No Boletim nº 16 são apresentadas as contas finais, com lista de nomes (dos que contribuíram e dos que o não fizeram) e com gráfico comparativo relacionando com o número de associados: Horta 100%; Madeira 90%; S. Maria 83%, Faro 84%; Porto 77%; Lisboa 64%. A verba reunida foi

NAV 1: Contrato está para breve

gociações finais e deve vir a ser formalizado a breve trecho.

SUBSTITUIR MATERIAL VELHO DE DEZ ANOS

O sistema de controlo de tráfego aéreo actualmente em funcionamento no Continente baseia-se, no que respeita ao radar, em duas instalações de radar primário, situadas no perímetro do Aeroporto da Portela: um radar dito "de área", com um alcance de 170 milhas, localizado no Pote de Água, e um radar dito de "aproximação", que pode cobrir 30 ou 60 milhas, situado na Charneca.

O radar "de área" (no Pote de Água) é utilizado como radar de controlo "em rota", e cobre as principais rotas utilizadas pelos aviões comerciais em trânsito, com origem ou com destino no nosso País.

O radar "de aproximação" (na Charneca) cobre apenas a zona terminal do Aeroporto de Lisboa, e serve justamente para o controlo das manobras de aproximação à Portela de Sacavém. Este radar não funciona, no entanto, como radar de aterragem, já que, por meios civis, as aterragens não são garantidas por radar, mas sim pelo "ILS" (sistema de aterragem por instrumentos).

Os "sinais" destes dois radares são enviados para o Centro de Controlo de Lisboa, situado no interior do próprio aeroporto; aí chegados, esses "sinais" sofrem uma série de tratamentos técnicos, sendo apresentados aos controladores por um sistema de "imagem à luz do dia", bastante diferente dos "ecrãs" clássicos de radar.

Para além disso, os controladores de tráfego aéreo dispõem das chamadas "fichas de progresso de voo", pequenas cartolinas com a identificação dos aviões que se encontram sob sua orientação, através das quais podem acompanhar a posição dos aparelhos, que lhes é comunicada pelos pilotos.

Uma estação de telecomunicações existente no topo da Serra de Montejunto e ligada ao Centro de Controlo através de feixes herztianos, mantém as comunicações em UHF e VHF entre os pilotos e terra.

Finalmente, as interligações do Centro de Controlo de Lisboa com os outros Centros que lhe são contíguos (Santa Maria, Canárias, Ma-



O actual Centro de Controlo de Tráfego Aéreo de Lisboa: utilizando equipamento com mais de dez anos de serviço.

dríd, etc.), são asseguradas por uma rede telegráfica própria. Utilizando um sistema análogo ao "telex", esta rede telegráfica é chamada de "rede de serviço fixo aeronáutico". Serve não só para a troca de informações sobre os aparelhos que abandonam os respectivos espaços aéreos, como para a transmissão de outras informações, tais como informações meteorológicas.

Este é, em traços largos, o sistema de controlo do tráfego aéreo actualmente existente em Lisboa. Sistema que não foi implementado como um todo, e que, como referimos, não é moderno. Alguns dos equipamentos (caso dos radares) contam mais de dez anos de vida útil. Não há, contudo, uma relação directa entre a idade dos aparelhos e a sua qualidade. O equipamento em uso, até pelo tempo de funcionamento, já provou ser bom. Simplesmente, é um sistema antiquado, onde já começam a verificar-se alguns problemas de sobresselentes. Além disso, não tendo sido constituído como um todo, não é um sistema racionalizado.

Com efeito, é normal encontrarem-se no estrangeiro equipamentos ainda mais antigos que os que actualmente dispõe o Centro de Controlo de Lisboa. Esses equipamentos encontram-se em operação, mas integrados em sistemas modernos e com maior flexibilidade, o que, manifestamente, não é o caso português.

Em Portugal Continental, e uma vez que não foram praticamente realizados nenhuns investimentos neste campo, nos últimos anos, a resposta ao aumento do tráfego aéreo tem sido dada fundamentalmente pelo aumento do número das posições de controlo. Mas esta solução é limitada, quer por sobrecarga de coordenação, quer por sobrecarga dos próprios sectores.

Os próprios controladores de tráfego aéreo, já por diversas vezes têm vindo a público reclamar a modernização do Centro de Controlo, que, no seu entender, já tem funcionado, em alturas de "ponta", em condições de segurança mínimas.

AUTOMATIZAÇÃO DO SISTEMA É FUNDAMENTAL

Os radares actualmente em serviço na cobertura do espaço aéreo do Continente, são radares ditos "primários". Ou seja, radares que apenas fornecem ao controlador um "sinal" indicando a posição do avião, em tudo semelhantes nesse aspecto aos seus congéneres da II Guerra Mundial. É o controlador que, interrogando o piloto via rádio, apura da identificação do voo, da sua rota e altitude.

No estrangeiro, tanto na Europa como nos Estados Unidos, há muito que o aumento do tráfego, com o consequente congestionamento do

surpreendente: quase setecentos contos, dos quais, apenas 126 contos foram reembolsados. Houve ainda 5 não associados que também contribuíram. Poucos sindicatos conseguiriam alcançar um tal objetivo. Gesto como este, levado a cabo pelos colegas de então, merece ser visto com grande orgulho, pelo simbolismo e força de vontade para esta classe chegar a um futuro robusto.

Na vertente laboral, a direção teve um intenso trabalho desde a tomada de posse. O Acordo Coletivo de Trabalho abrangia todas as carreiras, sendo a discussão conjunta. A preparação para a revisão, em 1983, contou com plenários em todos os órgãos, em geral com participações próximas dos 100%, com exceção de Lisboa que se ficou pelos 50%. Adivinhava-se uma negociação difícil, dada a situação do país. O governo "AD" era presidido por Pinto Balsemão, que se demitiu, sendo realizadas eleições, tudo isto durante as negociações. Além disso, o ministro da tutela no início das negociações - Viana Batista, era no final de novo o presidente da ANA. O fim do processo negocial foi atribulado, com uma Assembleia Geral Extraordinária de Emergência a terminar 80 horas depois, após várias interrupções. Apesar da inflação estar a 23%, estava estabelecido um teto salarial de 17%! Os aumentos médios para os CTA foram acima dos 30%. Eram assim aqueles tempos. Quando estas negociações terminaram, estava o governo (Bloco Central, Soares/Mota Pinto) a negociar com o FMI, com as consequências que se sabem.

Não admira que se começasse a pensar que a solução futura seria uma negociação autónoma, o que só se conseguiria se o final fosse um AE separado para os CTA. Naquele ano tal ainda era utópico, mas foi nessa direção que se caminhou e lá se chegou mais tarde, constituindo claramente mais um facto decisivo para o futuro da classe.

O 1º Encontro Nacional

Em Dezembro de 1983 foi eleita a segunda direção presidida por Raúl Teixeira (com António Albuquerque, Abel Paraíba, Luísa Resende e José La Cerda, sendo suplentes Abílio Terra, Amílcar Salgueiro, Ulrich Carrasco e Fernando Magalhães, que passaram a efetivos após a 2ª alteração aos estatutos do SINCTA). A primeira iniciativa foi a realização de algo inédito e que viria a revelar-se de grande utilidade para definição de orientações estratégicas para o futuro a médio e longo prazo: O "1º Encontro Nacional de CTAs". Pela importância que teve e pelo princípio que estabeleceu, enquadra-se bem como mais um facto fundador e um marco para o futuro.

O Encontro decorreu entre 13 e 17 de fevereiro de 1984, com o seguinte programa: 1º dia - situação laboral; 2º dia - situação

técnico-profissional; 3º dia - projetos NAV I e NAV II / Articulação SINCTA / APCTA; 4º dia - Relatório das conclusões e encerramento (com a presença de convidados: dois membros do CG - Santos Ferreira e José Quinteiro e o Diretor Geral de Navegação Aérea, o ex-CTA Ludgero Dias). O momento alto foi o discurso de encerramento, pelo Presidente da direção, cuja frase emblemática ficou para a história: "UM NOVO ESPÍRITO DE PROFISSIONALISMO DESPERTOU AQUI". O teor deste discurso tocou fundo nos que tiveram a oportunidade de o ouvir, pelo eco que representava dos debates havidos e pelo sentimento geral de que tudo tinha que mudar. Deixamos apenas um dos passos, apontando um dos principais males de que padecia a empresa no nosso sector: "Aspetos de natureza organizacional e estrutural são, não nos



restam dúvidas, a razão de fundo que de forma direta ou indireta impede o necessário salto em frente, a melhor eficácia do funcionamento, o rejuvenescimento dos quadros, a necessária atualização e melhoria da qualidade do serviço prestado e em última análise, a maneira mais ou menos eficaz como se garante a segurança aérea”.

As melhorias tecnológicas

É indispensável voltar à situação que existia no início dos anos 80 relativamente aos meios utilizados para prestar os serviços de tráfego aéreo, centrando-nos apenas nos dois ACC (Lisboa e S. Maria). A decisão política vinha desde o início da criação da ANA. Em 1979 foi lançado o concurso internacional para um novo sistema de controlo de tráfego aéreo para a FIR de Lisboa (NAV I), tendo-se igualmente iniciado, pouco tempo depois, estudos para

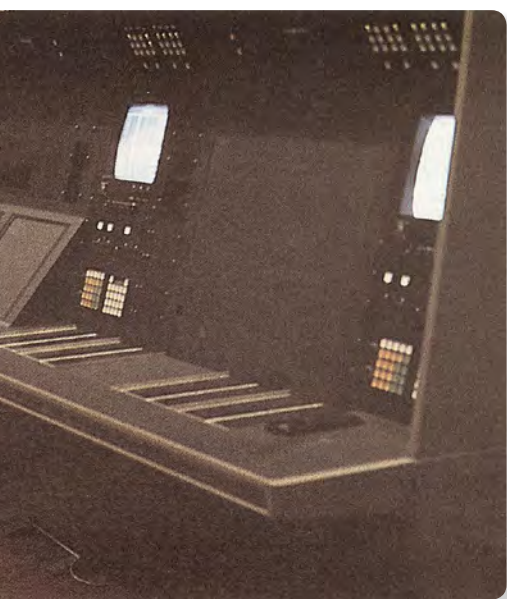
uma modernização equivalente na FIR de S. Maria (NAV II), o que vai ter um percurso muito demorado e atribulado, nomeadamente, devido à localização do ACC. Deixamos de parte os detalhes deste processo porque os investimentos só vão ocorrer nos anos 90. O que pretendemos evidenciar como mais um passo importante na “**década fundadora**” foi esta intenção de modernização e aquilo que ela representou, pois iria permitir um salto dos equipamentos ultrapassados para sistemas da geração mais atual na altura, com a participação de CTAs nas equipas de estudo, definição e projeto. Ainda que em passo lento e aos soluços ...

O NAV I — sistema intermédio, ou definitivo, ou intermédio final?

Em Junho de 1987 a APCTA organizou um “Seminário sobre o NAV I”, reunindo um conjunto de apresentações que nos fazem a his-

tória deste projeto, numa altura em que já se encontrava em operação, há 6 meses.

Segundo a apresentação institucional e oficial, do chefe do projeto (Engº. Carlos Monteiro), foi em Abril de 1979 que se lançou o concurso de pré-seleção com várias etapas até à assinatura do contrato, em Fevereiro de 1982, com a empresa vencedora, a HSA (Hollandse Signaalapparaten). O prazo de execução era de 33 meses, o que não vai acontecer por incapacidade da HSA cumprir os requisitos do caderno de encargos, em particular o respeitante ao Sistema de Processamento Multi-radar, que era considerada a parte tecnologicamente mais avançada e inovadora do sistema. Esta situação, conforme refere o chefe do projeto, levou “a que, em 1985, fosse negociado o fornecimento de um Sistema — a que se chamou de **Intermédio** — que, não alterando o objetivo último do contrato — o fornecimento de um



O que pretendemos evidenciar como mais um passo importante na “década fundadora” foi esta intenção de modernização e aquilo que ela representou, pois iria permitir um salto dos equipamentos ultrapassados para sistemas da geração mais atual na altura, com a participação de CTAs nas equipas de estudo, definição e projeto. Ainda que em passo lento e aos soluços ...

E assim aconteceu, com a concordância geral, incluindo do SINCTA e da APCTA. A 17 de Novembro de 1986 deu-se início à operação a partir da nova sala, o que representou um salto qualitativo a todos os níveis, sentindo os CTA que, finalmente, entravam no único patamar que lhes faltava nesta caminhada de evolução fundadora, que depois se alargaria a todos os restantes órgãos.

*Sistema a que se passou a chamar **Definitivo** – permitisse, a curto prazo, a transferência do Centro de Controle para o novo edifício e a sua entrada em operação satisfazendo minimamente aos requisitos técnicos e operacionais imediatos*”. Esta cedência foi a alternativa fácil e mais natural, porque estava pronto o novo edifício – o atual 118, e estavam disponíveis os 3 novos radares SSR, enquanto na velha sala do antigo ACC (localizada na base da Torre de Controlo de Lisboa), a degradação era geral e apenas havia uma antena radar (primário) de cobertura muito limitada e que servia simultaneamente para APP de Lisboa e os setores de rota.

E assim aconteceu, com a concordância geral, incluindo do SINCTA e da APCTA. A 17 de Novembro de 1986 deu-se início à operação a partir da nova sala, o que representou um salto qualitativo a todos os níveis, sentindo os CTA que, finalmente, entravam no único patamar que lhes faltava nesta caminhada de **evolução fundadora**, que depois se alargaria a todos os restantes órgãos.

Acrescente-se que desde o início desse mesmo ano, Portugal passou a ser membro da CEE (hoje em dia, União Europeia) o que levou à adesão ao Eurocontrol, cuja representação nacional ficou a cargo da nossa empresa, com todas as consequências (benéficas na sua maioria) que se conhecem.

Para que a história fique completa, per-

guntarão, e então ... para quando, o sistema Definitivo? Era essa uma das questões deste seminário: “Qual o futuro do NAV I em termos de sistema Final?”. Curiosamente, uma das apresentações, precisamente do grupo dos assessores CTA ligados ao projeto, indica como cenário exatamente aquilo que sabemos veio a acontecer: o sistema Intermédio vingou, teve os seus desenvolvimentos, foi sem dúvida otimizado até aos seus limites e resistiu até ao novo milénio, altura em que deveria ter sido substituído por um outro sistema de vanguarda, o que não vai acontecer por incapacidade do vencedor, a Thales (francesa), em cumprir os requisitos do caderno de encargos. Só que desta vez havia alternativa a nível interno e evitou-se a repetição da história anterior, nascendo o LISATM, que ainda resiste.

Nota Final

Concluimos esta deambulação pelas memórias daqueles tempos intensos, quando as incertezas foram vencidas pela tenacidade deste grupo profissional, orientado por pessoas com visão e determinadas. Procurámos mostrar o que aconteceu nessas etapas **rumo ao futuro**, numa apreciação superficial e meramente factual. Como se depreende, este é um período em que ainda há muito que pode e merece ser contado, e há muitos colegas em boa posição para o fazer. Assim não se percam as MEMÓRIAS que temos obrigação de preservar. ■



LAHSO

LAND AND HOLD SHORT OPERATIONS

Numa vida longínqua tive a felicidade de voar bastantes horas nos Estados Unidos e na Europa tendo por isso tido a oportunidade de conviver com outras realidades (bem diferentes). Menciono este ponto porque de facto, como controlador de tráfego aéreo, dada a nossa natural imobilidade geográfica, acabamos por ficar algo limitados em termos operacionais ao “nosso” espaço aéreo ou aeroporto.

Somos quase inconscientemente levados a acreditar que a aviação acaba nesse nosso “jardim”.

Naturalmente, não é assim e, como esperava, confirmei essa mesma percepção ao chegar à Austrália no final de 2014, tendo-me deparado com uma aviação com muitos procedimentos, fraseologia e por vezes até “filosofia” diferentes, e que convosco vou tentar partilhar nas próximas edições da FLIGHT LEVEL.

Apesar de ter a minha opinião acerca das diferentes formas de trabalhar em Portugal e na Austrália vou-me tentar limitar a expô-las de forma técnica e objetiva, não as vou aprofundando, por vários motivos.

Vou começar esta rubrica abordando as LAHSO (acrónimo para “Land and Hold Short Operations”) que consistem num procedimento de controlo de tráfego aéreo destinado a aumentar a capacidade aeroportuária e eficiência do sistema, sem comprometer a segurança e onde duas aeronaves (ou uma aeronave e uma viatura) são autorizadas a operar simultaneamente em duas pistas ou numa pista e num taxiway que se intercetam em determinado ponto.

Antes de aprofundar um pouco esta operação importa diferenciar o elemento “ATIVO” do elemento “PASSIVO” desta operação. O elemento “ATIVO” é o que aceita a operação, comprometendo-se a aterrar e imobilizar a sua aeronave antes de determinado ponto devidamente determinado. Já o elemento “PASSIVO” é informado de que outra aeronave está a efetuar ativamente LAHSO para uma pista que cruza a sua pista ou *taxiway*.

Basicamente, o elemento “PASSIVO” não tem qualquer alteração na sua operação podendo utilizar a sua pista na totalidade, para a sua normal aterragem ou descolagem.

Existem diferenças nas condições necessárias para a operação LAHSO nos Estados Unidos, Canadá e Austrália mas na essência a operação é idêntica. As duas maiores diferenças são a possibilidade de alguns aeroportos nesses países efetuarem LAHSO à noite ou com a pista contaminada (na Austrália nenhuma dessas operações é autorizada).

Na Austrália para que este procedimento possa ser aplicado é necessário:

- Qualificação (não averbada na licença) dos controladores de tráfego aéreo em LAHSO. Consta do Manual de Formação do órgão que tenha LAHSO, a exemplo dos procedimentos LVO, por exemplo;
- Qualificação dos pilotos (avermamento específico na licença dos pilotos) onde existe um número mínimo de aproximações LAHSO para o respetivo averbamento;

Com esta operação vários minutos (e combustível) podem de facto ser poupados aumentando a capacidade de determinado aeroporto e terminal. No entanto, como é evidente este tipo de operação só funciona se os pilotos e controladores tiverem uma compreensão muito clara do que é esperado deles. No entanto, bem sabemos que por vezes a comunicação entre dois interlocutores falha dada a natural condição humana de ser imperfeito. Aumentando o número de interlocutores (também intervenientes no procedimento) aumenta exponencialmente o risco de incorreta interpretação do que se pretende.

Os procedimentos LAHSO só são usados em três países no mundo, a saber, Estados Unidos da América, Canadá e Austrália sendo que em muitos países é expressamente proibido. Mesmo nos países onde este procedimento é adotado, a decisão final da aceitação da operação LAHSO é sempre do piloto comandante, tendo o controlador de tráfego aéreo que adotar um planeamento alternativo, continuando a garantir os *standards* de separação publicados (sempre adorei o *La Palisse*).

A operação LAHSO iniciou-se formalmente em 1968 nos Estados Unidos da América e era inicialmente chamada de SOIR (Simultaneous Operations on Intersecting Runways) tendo evoluído desta e passando a incluir taxiways ou determinados pontos na pista (além de somente pistas). Hoje, só nos Estados Unidos esta operação existe em mais de 850 combinações de pistas cruzadas em mais de 220 aeroportos sendo que muitos são grandes aeroportos internacionais.

airport markings



lahso1

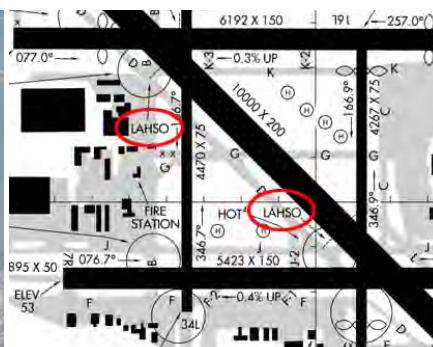


- Os operadores que estão aprovados para operar LAHSO têm uma LoA (Carta de Acordo) assinada com os Serviços de Tráfego Aéreo onde se descrevem todos os procedimentos e limitações desta operação;
- Paralelamente à existência da LoA, é publicado em AIP o nome dos operadores que podem efetuar LAHSO;
- Existência de condições meteorológicas ideais – vento de cauda limitado a 3 Kts em ambas as pistas, vento cruzado limitado a 15 Kts, pista não contaminada, boa visibilidade, sem *windshear*, ou mau tempo nas imediações do aeroporto;
- Terá que existir guiamento visual operacional para a aterragem em ambas as pistas (PAPI; VASI);
- O ponto de paragem para a aeronave ACTIVA, tem que estar claramente visível para o piloto por meio de marcação no asfalto assim como pelas luzes LAHSO (linha de luzes brancas, bem distintas, a piscar no ponto limite de paragem da aeronave LAHSO ativa);
- Valores necessários para aterrar e parar a aeronave superados pela LDA (*Landing Distance Available*) (uma curiosidade; muitos pilotos usam como “rule of thumb” a soma de 1000 pés de pista aos necessários para uma aterragem normal);
- Do lado do ATC existem durante a formação diferentes referências e técnicas próprias de cada ambiente operacional que mitigam os riscos existentes particularmente com o tempo de sobrevoio da cabeceira da pista “LAHSO activa” em relação ao tráfego “passivo” seja ele outra aterragem, descolagem ou cruzamento de pista.

No caso de estarem reunidas todas as condições acima nomeadas e se, no entender do *Line Manager* (Supervisor ou Chefe de Sala) se esperarem ganhos de capacidade do aeroporto/terminal em questão este pode decidir implementar a operação LAHSO sendo esta divulgada no ATIS.



LAHSO San Francisco



Legenda LAHSO



Marcações LAHSO

No primeiro contacto, a aeronave ao informar que tem a informação ATIS X, no caso de ser um operador LA (LAHSO APROVED) está implicitamente a aceitar uma eventual autorização LAHSO sendo que no caso de não a pretender por algum motivo (ou até porque, por exemplo, a tripulação pode não estar para tal qualificada) deverá de imediato informar o ATC.

Com todas as condições acima reunidas e sabendo quais as companhias e aeronaves LA (LAHSO APROVED), o controlador da aproximação faz o seu planeamento em conformidade. Após coordenação com a Torre, autoriza a aeronave "ACTIVA" para LAHSO na pista X. Neste momento a decisão final da aceitação da operação LAHSO é do piloto comandante.

Como em todas as clearances também nesta é vital o *read-back* (de ambas as aeronaves envolvidas) e os respectivos *hear-backs*. Aqui deixo um exemplo de fraseologia utilizada (exemplo real, de acordo com o AIP "kanguru"):

É agora vamos passar à vaca fria... e se uma (ou ambas!) as aeronaves borregam? Pois é, aí é que são elas...

Uma das condições, lembrem-se, é a existência de condições meteorológicas ótimas já que estas terão que permitir aos pilotos a manutenção de contacto visual com outras aeronaves e/ou viaturas já que no cenário crítico de um borrego a responsabilidade de manter a separação é do piloto que o executa devendo simultaneamente informar de imediato o ATC.

ATC: "QANTAS FIVE FIFTY FIVE, TRAFFIC AIRBUS 320 DEPARTING ON CROSSING RUNWAY, HOLD SHORT RUNWAY TWO SEVEN, CLEARED TO LAND RUNWAY THREE FOUR"

AIRCRAFT #1: "WILCO, HOLD SHORT RUNWAY TWO SEVEN, CLEARED TO LAND RUNWAY THREE FOUR, QANTAS FIVE FIFTY FIVE"

ATC: "VIRGIN THIRTY THREE, BOEING 737 LANDING ON CROSSING RUNWAY WILL HOLD SHORT – RUNWAY TWO SEVEN CLEARED FOR TAKE OFF"

AIRCRAFT #2: " RUNWAY TWO SEVEN CLEARED FOR TAKE OFF, VIRGIN THIRTY THREE "

Existem publicados procedimentos RLP (*Rejected Landing Procedure*) que foram desenhados e testados especificamente para a operação LAHSO e que colocam a aeronave que borrega num rumo pré-determinado (que não a iliba de se manter em condições VMC e de manter simultaneamente contacto visual com a outra aeronave...).

Todos sabemos que um borrego, apesar de ser uma manobra de voo normal e absolutamente segura representa sempre um acréscimo de carga de trabalho no cockpit acrescida do facto de ocorrer numa fase crucial do voo como é a aterragem, com a aeronave configurada, com velocidades mais reduzidas e com a proximidade do terreno. Agora, acrescentem-lhe a existência de um rumo, a obrigatoriedade de manter o outro tráfego a vista.

É se forem as duas aeronaves?

É se falhar um motor numa delas limitando a sua capacidade de subida e de manobrabilidade.

É se? Deixo-vos os "ses".

Num momento em que a política mundial é decidida com base quase exclusiva na economia deixando para segundo plano as pessoas e valores que deveriam ser fundamentais (como a saúde e a educação) é de perspetivar uma interferência cada vez mais agressiva desses mangas de alpaca no mundo da aviação. A operação LAHSO é um claro exemplo disso mesmo. Felizmente, excetuando os três países aqui mencionados não tem conseguido avançar em mais nenhum país.

Com um Abraço da Terra dos Kangurus! ■

PS – É divertido operar com LAHSO (não digam a ninguém).

PS2 – Na próxima edição vou escrever acerca da separação radar às esperas.



Marcações_Luzes_LAHSO
setas vermelhas: luzes
setas roxas: linhas limite de proteção LAHSO

BURBANK
BOB HOPE (BUR) 3 NW UTC-8(-7DT) N34°12.03' W118°21.52'
778 B S4 FUEL 100LL, JET A, MOGAS OX 1, 3 LRA Class I, ARFF Index C NOTAM FILE BUR COPTER
RWY 15-33: H6886X150 (ASPH-GRVD) S-30, D-180, ST-175, DT-300 MIRL H-4R, L-3E, 4G, 7B, A
1.2% up NW IAP, AD
RWY 15: REIL, VASI(V4L)—GA 3.25° TCH 42'. Thld dsplcd 909'.
Railroad, Rgt ttc.
RWY 33: REIL, PAPI(P4L)—GA 3.2° TCH 61'. Thld dsplcd 350'. Pole.
RWY 08-26: H5801X150 (ASPH-GRVD) S-30, D-180, ST-175,
DT-300 HIRL 0.5% up W
RWY 08: MALSR, PAPI(P4L)—GA 3.0° TCH 75'. Road, Rgt ttc.
RWY 26: REIL, Pole.

LAND AND HOLD SHORT OPERATIONS		
LANDING	HOLD SHORT POINT	DIST AVBL
RWY 15	08-26	4250

PRECEDENCE SYSTEM
RWY 08: EMAS 170'X350'
AIRPORT REMARKS: Attended continuously. Rwy 08 CLOSED tkr
multiengine over 12,500 lbs. Hang glider activity between 5 and
10 NM N of arpt 6000' AGL SR-SS. Bird activity N end Rwy 15-33
and W end Rwy 08-26. Helicopter and fixed wing acft operating
2503' MSL (1500 AGL) and below at Whiteman Arpt 5 miles NW.
Turbulent conditions near arpt at times of high winds from N and E.
Downdrafts/wind shear may occur at liftoff or final. Helicopter

Carta_BURBANK
Operações LAHSO com valores LDA claramente publicados

DOIS INCIDENTES REAIS

Não vou descrever o evento mas digo-vos que aconteceu em Toronto, no Canadá, a 25 de Agosto de 2002 (facilmente encontram o relatório da investigação na internet). Deixo só o grafismo para que fiquem com vontade de investigar.

1 On May 18, 1997, a B-737 flight crew accepted a LAHSO clearance to land on Chicago O'Hare's Runway 27L and hold short of Runway 14R. A B-747 was taking off from 14R at nearly maximum gross takeoff weight.

The B-737 landed slightly long and fast in light drizzle and gusty winds.

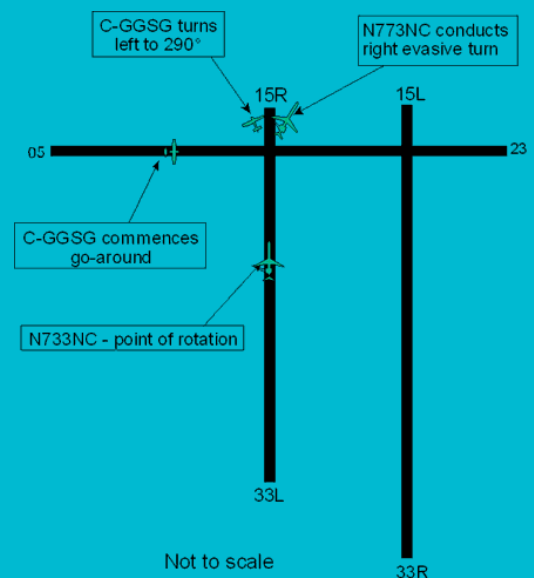
The B-747 captain saw that the B-737 was not going to stop before the intersection. He rejected the takeoff at about 130 knots, blowing six tires and taking Runway 14R out of service for some time.

2 On Nov. 30, 1998 in Charlotte, N.C, an MD-80 was on final approach and cleared to land on Runway 36R, to hold short of Runway 5. Behind it was another aircraft, which declined LAHSO.

The tower controller cleared the second aircraft to land on Runway 36R, using the full length. The crew of the lead flight read back the clearance for the other flight. The tower controller did not correct the error; the first aircraft landed and was rolling to the end of Runway 36R.

At the intersection of Runway 5, a Fokker 100 crossed in front of the MD-80 at a distance estimated by the pilots to be less than 50 feet while they were "barely airborne," having rotated early.

USA Today quoted one FAA official as saying the Charlotte near-miss was a communications problem — a controller error, not a LAHSO event. But if it walks like a duck...





Messerschmitt 262

Primeiro caça a jacto operacional da história, e um dos grandes saltos tecnológicos da aviação, o Messerschmitt 262 acabou por ter uma curta carreira, marcada por dificuldades no seu desenvolvimento, acidentes, más decisões políticas, falta de pilotos qualificados...e a capacidade de atingir velocidades e altitudes com que os pilotos dos caças inimigos só podiam sonhar.

O motor a jacto

Na década de 30 do século passado, já era reconhecido pelos engenheiros aeronáuticos que o binómio motor de explosão / hélice, como forma de propulsionar aeronaves, estava a chegar ao limite do seu desenvolvimento no que respeitava à *performance* permitida aos aviões. De facto, um grande esforço de desenvolvimento tecnológico nesta década permitiu que se batesse sucessivamente recordes de velocidade...mas por margens cada vez mais reduzidas, até este se fixar nos



a Inglaterra e a Alemanha, através dos engenheiros Frank Whittle e Hans von Ohain, respectivamente.

Whittle é geralmente reconhecido como o inventor do motor a jacto, tendo iniciado os seus trabalhos ainda na década de 20, alguns anos antes de von Ohain. O engenheiro inglês teve o seu primeiro motor a funcionar em Abril de 1937, mas não conseguiu que o governo Inglês financiasse o seu projecto, o que implicou que o seu desenvolvimento se efectuasse a um ritmo lento.

Na Alemanha, por outro lado, o trabalho de Hans von Ohain beneficiou do interesse de Ernst Heinkel, um dos maiores industriais aeronáuticos da altura, que se apercebeu do seu potencial e forneceu ao engenheiro os meios necessários para desenvolver o seu projecto... e este não perdeu tempo: o seu primeiro motor a jacto já trabalhava em Setembro de 1937, e uma evolução permitiu o primeiro voo de um avião equipado com esta propulsão revolucionária — o Heinkel He 178 — menos de dois anos depois, em 27 de Agosto de 1939, pilotado por Erich Warsitz.

Por curiosidade, note-se que o motor de turbina de gás não foi uma descoberta desta altura: os seus princípios já estavam patenteados deste o fim do século XVIII, mas só no século XX se conseguiu trabalhar os materiais que permitiram construir as componentes do motor sujeitas aos esforços e temperaturas inerentes ao seu funcionamento.

O Projekt 1065

Durante a corrida à modernização das suas forças armadas, em preparação para a 2ª Guerra Mundial (2ªG.M.), o governo da Alemanha estava consciente da necessidade de apostar em novas tecnologias. Assim, o Ministério do Ar encomendou, no início de 1938, estudos às empresas Messerschmitt e Heinkel sobre a possibilidade da construção de um avião a jacto operacional, eventualmente destinado a substituir o excelente Messerschmitt 109 como principal caça da Luftwaffe (força aérea Alemã). A propulsão deveria ser assegurada pelos motores em desenvolvimento nas empresas BMW e Junkers Motorenwerke (Jumo), também encomendados pelo Ministério do Ar.

A equipa da Messerschmitt encarregada deste projecto, liderada pelo engenheiro-chefe Woldemar Voigt, apresentou ao Ministério em Junho de 1939 o seu estudo teórico inicial, denominado “Projekt 1065”; ainda antes do fim deste ano, a fábrica concluiu uma maquete em tamanho real, cuja apreciação favorável por oficiais do Ministério levou a um contrato para a construção de três protótipos do novo avião, sob a designação Me 262 “Schwalbe” (andorinha).

Por outro lado, também o trabalho da “concorrência” (Heinkel), que viria a resultar no He 280, foi do agrado do Ministério, e este seria mesmo o primeiro a voar, a 2 de Abril de 1941, muito graças à Heinkel o ter equipado com motores fabricados “em casa” (a BMW e a Jumo enfrentavam diversos problemas nos seus projectos que atrasavam o seu desenvolvimento). No entanto, apesar de a fábrica ainda ter efectuado alguns desenvolvimentos neste projecto, motivos técnicos e políticos levaram a que o He 280 nunca passasse da fase de protótipo.

Na casa Messerschmitt, o árduo trabalho desenvolvido (não esquecer que os seus engenheiros estavam **apenas** a conceber um avião

755km/h, obtidos pelo piloto da empresa alemã Messerschmitt, Fritz Wendel, aos comandos de um Messerschmitt 209 V1, no dia 26 de Abril de 1939 — recorde da categoria que se manteria durante 30 anos.

Assim, reconhecia-se que a melhoria das *performances* dos aviões passaria por um tipo diferente de propulsão, sendo uma das hipóteses o revolucionário motor de turbina de gás (que hoje conhecemos como motor a jacto), a respeito do qual já se efectuavam pesquisas em alguns países, estando na linha da frente



totalmente diferente de tudo o que existia, e que viria a ser o primeiro jacto operacional da História) mostrou os primeiros resultados no início de 1941, data em que os três protótipos do Me 262, denominados V1, V2 e V3, estavam praticamente concluídos...

...mas infelizmente a BMW, que deveria fornecer os motores ao Me 262, ainda não tinha entregue nenhum à Messerschmitt (só o viria a fazer no fim do ano), pelo que o fabricante, de forma a poder iniciar os testes de voo, resolveu equipar o protótipo V1 com um motor de explosão, debitando 750 cavalos, accionando um hélice de duas pás. Este conjunto estava montado no “nariz” do avião, no local destinado à instalação do armamento (quatro metralhadoras e respectivas munições). O primeiro voo deste modelo híbrido ocorreu em 18 de Abril de 1941, a partir do aeródromo de Augsburg, pilotado por Fritz Wendel.

O protótipo do Me 262 era de facto diferente de tudo o que existia na altura, estreando mesmo alguns conceitos que continuam a ser utilizados actualmente. Tratava-se de um avião bimotor, totalmente construído em metal, de asa baixa, empenagem cruciforme, trem convencional, com a fuselagem a apresentar uma curiosa secção triangular, forma que tinha algumas vantagens: permitia espaço para alojar o trem de aterragem, tornava mais aerodi-

nâmica a ligação entre as asas e a fuselagem, e possibilitava uma boa visão ao piloto.

O projecto inicial contemplava asas direitas, mas cedo foi decidido alterá-las para um ângulo de flecha de 18,5°, não tanto por questões aerodinâmicas (este ângulo era demasiado pequeno para ter uma influência apreciável no aumento do número de Mach crítico, e consequentemente na velocidade máxima que o avião podia atingir), mas principalmente por se ter constatado que os motores a jacto viriam a ter um peso superior ao inicialmente estimado, deslocando a posição do centro de gravidade. Assim, este novo desenho da asa permitiu manter o equilíbrio de forças no avião, não forçando uma revisão complicada — e demorada — de todo o projecto.

Inicialmente, os engenheiros da Messerschmitt ponderaram construir um caça monomotor, mas considerações técnicas de várias ordens, bem como a reduzida potência dos motores disponíveis na altura, levaram à opção de equipar o Me 262 com duas turbinas. No que respeita ao seu posicionamento, a primeira opção era integrá-los na asa, perto da fuselagem, mas posteriormente concluiu-se que haveria vantagens apreciáveis, principalmente em termos aerodinâmicos e de facilidade da sua manutenção, em os montar suspensos das asas.

Testes iniciais

No fim do primeiro voo com o V1, Fritz Wendel reportou que o avião não apresentava defeitos de maior, referindo apenas alguma vibração das asas a cerca de 540km/h (velocidade obtida em descida; em voo nivelado, o motor de explosão não permitia mais que 420km/h, mesmo assim um valor razoável e que provava a boa aerodinâmica do Me 262), e que as características de voo eram muito boas. Os testes deste protótipo continuaram com o motor a explosão até ao fim de 1941, altura em que a BMW entregou finalmente as primeiras turbinas à Messerschmitt.

Após a sua montagem no avião e alguns testes preliminares no solo, finalmente chegou o grande dia: a 25 de Março de 1942, Fritz Wendel descolou pela primeira vez num Me 262 equipado com motores a jacto...mas não só: por uma questão de segurança, manteve-se o motor de explosão, e bem se pode dizer que Wendel precisou dele.

De facto, pouco depois da descolagem, ambas as turbinas BMW deixaram de funcionar, o que deixou o piloto numa situação muito desconfortável...felizmente, a potência do motor a explosão revelou-se suficiente para Wendel conseguir manter a altitude e trazer para o solo o valioso protótipo.

Após a aterragem, verificou-se que a ava-



ria dos motores se devia à falha de inúmeras pás dos compressores, o que era na altura inexplicável para os engenheiros da BMW, uma vez que diversos testes efectuados, tanto no banco de ensaios da fábrica como após a montagem das turbinas no avião, haviam decorrido de forma perfeitamente satisfatória. Este fracasso levou à decisão de equipar os outros dois protótipos com turbinas Jumo 004A (sendo a Jumo, recorde-se, o outro construtor encarregado pelo governo de desenvolver motores a jacto); foi também decidido que não receberiam o motor de explosão.

Como medida de segurança, os testes de voo foram transferidos para o aeródromo de Leipheim, dado a sua pista ser ligeiramente mais longa do que a de Augsburg. E um novo problema surgiu durante a Primavera de 1942: após diversos testes de rolagem a alta velocidade com o protótipo V3, Fritz Wendel constatou que o avião, apesar de atingir facilmente a velocidade de descolagem, não revelava qualquer vontade de deixar o solo...

Chegou-se à conclusão de que o problema consistia na turbulência causada pelos gases de escape dos jactos após baterem no chão (não esquecer que o trem de aterragem dos protótipos era convencional), a qual tornava os estabilizadores horizontais e os lemes de profundidade praticamente inúteis; por outro lado, a ausência do hélice diminuía o fluxo de ar nos *flaps*, o que também não ajudava à manobra de descolagem.

O problema parecia insolúvel, até que alguém sugeriu que, após atingir a velocidade

necessária, o piloto deveria carregar brevemente nos travões, de forma a levantar a cauda do avião do chão e assim retirar os estabilizadores da turbulência. Procedimento arriscado, e não adequado à operação quotidiana, mas que funcionou... e foi assim que, a 18 de Julho de 1942, Fritz Wendel efectuou o primeiro voo em que o Me 262 teve exclusivamente propulsão a jacto. Apesar da sua curta duração (cerca de 12 minutos), Wendel atingiu facilmente a velocidade de 600km/h, e constatou mais uma vez as boas características de voo do avião, que se revelou estável e muito fácil de pilotar.

Os testes continuaram, e os engenheiros da Messerschmitt e da Jumo faziam o possível por desenvolver o projecto, apesar de estarem literalmente a trabalhar na fronteira do desconhecido, o que lhes reservou algumas surpresas, por vezes bastante desagradáveis. Como exemplo, podemos mencionar o primeiro acidente de um Me 262, ocorrido com o protótipo V3, cerca de um mês após o primeiro voo: com um experiente piloto de testes da Luftwaffe aos comandos, o avião não conseguiu descolar, vindo a parar num campo cultivado alguns metros após o fim da pista. Não tendo o piloto reportado qualquer problema técnico, e tendo seguido correctamente o procedimento de descolagem, acabou por se concluir que o acidente se deveria à alta temperatura registada naquele dia, que diminuiu mais

do que o previsto a potência dos motores.

Uma outra razão contribuiu para o avanço relativamente lento de todo o projecto: o relativo desinteresse do Governo. De facto, após os contratos firmados antes do início da 2ª G.M., verificou-se, a nível oficial, alguma falta de apoio, provavelmente causado pelas retumbantes conquistas Alemãs no início do conflito, que levaram muitos a pensar que a vitória final depressa chegaria com o uso dos meios disponíveis, e que não se justificava o desvio de meios para uma tecnologia totalmente nova (de cujo enorme potencial poucos se aperceberam inicialmente), e consequentemente de difícil aplicação efectiva a curto prazo.

Deste modo, o avanço do trabalho na Messerschmitt não foi exactamente rápido, uma vez que poucos recursos foram atribuídos ao desenvolvimento do Me 262, mas o maior problema residia na indisponibilidade dos motores. De facto, o acima referido desinteresse das entidades oficiais também poderá ser explicado pelas dificuldades encontradas pela BMW e pela Jumo na produção dos motores a jacto, que sofreu atrasos sobre atrasos até os primeiros protótipos serem entregues à Messerschmitt (e mesmo assim a fiabilidade deixava algo a desejar, como se viu no caso dos BMW... mas a dos Jumo também nunca chegou a ser totalmente satisfatória).





No entanto, para além das óbvias dificuldades sempre existentes no desenvolvimento de uma tecnologia completamente nova, há também que mencionar uma importante razão para os atrasos e para a falta de fiabilidade: era difícil obter materiais nobres e caros, como níquel, cobalto e molibdénio, importantes para o fabrico de diversas peças dos motores, dada a sua capacidade de resistir a altas temperaturas. Deste modo, os engenheiros tiveram de se contentar com materiais substitutos, menos adequados e que provocavam avarias frequentes.

Os testes continuaram sem grandes problemas até à Primavera de 1943, já com o contributo do protótipo V2 (primeiro voo a 1 de Outubro de 1942), mas infelizmente este avião teve uma vida curta: a 18 de Abril despenha-se, provocando a morte do seu piloto.

A perda do V2 foi compensada com a entrega à esquadilha de testes de um novo protótipo, V4, que voou pela primeira vez em 15 de Maio de 1943. Também não teve uma vida longa — foi retirado de serviço em 26 de Julho seguinte, após um acidente à descolagem — mas neste curto intervalo de tempo um dos seus voos merece destaque, pela influência que teve no futuro do projecto.

De facto, a 22 de Maio, um certo Tenente-General Adolf Galland pilotou o avião, ao qual ficou completamente rendido...após o voo, fez o seguinte comentário: “Foi como se um anjo me estivesse a empurrar”. Estamos a falar de um experiente piloto de combate, com 104 vitórias no currículo, e que era, aos 31 anos, o responsável pela aviação de caça da Luftwaffe, posição em que respondia apenas ao comandante supremo, Hermann Goering (com quem, refira-se, entrou diversas vezes em conflito durante a sua carreira).

É Galland não se ficou pelas palavras: de imediato enviou um relato ao Marechal de



Unidades em museus / réplicas

Muitos Me 262 capturados na Alemanha foram, após a guerra, levados para os países vencedores, sendo esta a explicação para o facto de que, hoje em dia, quase todos os aviões sobreviventes residam em museus fora da Alemanha, com a excepção da unidade referida na caixa “Foi o Me 262 o primeiro avião a ultrapassar a barreira do som?”, que se encontra em Munique.

Mais concretamente, a maioria dos Me 262 hoje existentes encontra-se nos EUA (4 unidades); mais perto, podemos encontrar outro no Museu da Royal Air Force, perto de Londres, enquanto os dois restantes chegaram longe do seu país de origem: um está na Austrália e outro na África do Sul.

Apesar de tecnicamente não se tratarem de Me 262, temos ainda de referir a existência de dois Avia S-92 *Turbina* no Museu Aeronáutico de Praga — mais concretamente, um S-92 (monolugar) e um CS-92 (bilugar). Trata-se de aviões construídos pela empresa checoslovaca Avia após o fim da guerra, aproveitando peças existentes em fábricas do país dedicadas à construção do Me 262.

Dos modelos originais, nenhum se encontra em estado de voo, mas, na década de 90 do século passado, surgiu um projecto, administrado pela empresa americana Classic

Fighter Industries, Incorporated (CFII), que se propunha construir réplicas do Me 262, procurando seguir o projecto original o mais fielmente possível (apesar de haver alguns componentes que, principalmente por razões de segurança, optou por melhorar, como o trem de aterragem, ou mesmo substituir, como os motores).

Prevendo inicialmente construir cinco unidades, julgamos que apenas duas réplicas voadoras foram terminadas. A primeira, designada “White 1”, voou pela primeira vez a 20 de Dezembro de 2002, pertence actualmente à Collings Foundation, sediada em Stow, perto de Boston (EUA); a segunda, denominada “Tango Tango”, efectuou o seu voo inaugural quase três anos depois, a 15 de Agosto de 2005, tendo sido entregue no início do ano seguinte à Fundação Messerschmitt, com casa em Munique.

Uma terceira réplica voadora, “White 3”, foi reportada em estado avançado de construção em Abril de 2007, mas não há notícias de ter sido terminada. E as últimas notícias deste projecto referem ainda a existência de uma réplica estática, “Gelbe 5”, terminada em 5 de Maio de 2009, desconhecendo-se se encontrou comprador.



Foi o Me 262 o primeiro avião a ultrapassar a barreira do som?

Como já foi referido nesta rubrica, na edição 27 da Flight Level (artigo sobre o Bell X-1), há quem defenda que o Me 262 foi o primeiro avião a ultrapassar a barreira do som. De facto, o testemunho de um piloto, Hans-Guido Mutke, sobre os fenómenos aerodinâmicos ocorridos durante um voo picado a 40°, são notavelmente semelhantes aos verificados nos voos do X-1. Até mesmo o procedimento utilizado por Mutke para recuperar / manter o controlo do avião na zona transónica — ajuste do estabilizador horizontal — é idêntico ao que veio a ser recomendado aos pilotos do avião americano.

Claro que é impossível provar se Mutke excedeu ou não Mach 1, com os descrentes a basearem-se principalmente no facto de, teoricamente, o Me 262 não ser estruturalmente capaz de suportar os esforços aerodinâmicos inerentes à passagem pela zona tran-

sónica. No entanto, consta que o seu avião saiu bastante maltratado da experiência: entre outros estragos, verificaram-se deformações nas asas, e também que muitos rebites haviam saltado da estrutura.

Curiosamente, Mutke seria ainda responsável por outra pequena nota na história do Me 262: a 25 de Abril de 1945, aterrou o seu avião em Dubendorf (Suíça), alegadamente por se ter perdido... havendo no entanto suspeitas de que estava a desertar. Este Me 262 manteve-se em poder das autoridades locais até Agosto de 1957, data em que foi devolvido à Alemanha.

O avião ainda hoje existe, tratando-se de um dos relativamente poucos Me 262 sobreviventes, e está em exposição no Deutsches Museum, em Munique, sendo o único exemplar residente no seu país de origem (ver caixa “Unidades em museus / réplicas”).

Campo Erhard Milch, responsável do Governo pela produção aeronáutica, em que recomendava a atribuição imediata de todos os recursos possíveis ao desenvolvimento do Me 262, de forma a iniciar-se a sua produção em série, e consequentemente a entrada em operação, tão depressa quanto possível.

As palavras de Galland tiveram o efeito desejado, apesar de Milch, nos anos anteriores, não ter sido um defensor da adopção desta nova tecnologia. Mas tem de se entrar em conta com um importante facto: nesta altura, intensificavam-se os bombardeamentos aliados sobre a Alemanha, como tal a Luftwaffe necessitava mais do que nunca de caças interceptores...e a velocidade do Me 262 prometia uma superioridade efectiva sobre a aviação inimiga. A título de exemplo, podemos referir que um dos protótipos atingiu, a 20 de Agosto de 1943, os 960km/h...recorde-se que o máxi-

mo obtido por um avião a hélice, até esta data, era de 755km/h.

Deste modo, no fim de Agosto de 1943, o Governo contrata a Messerschmitt para que inicie a produção em série do Me 262, mas tal não aconteceria tão depressa como desejado, principalmente devido a três factores: a Jumo já informara que só poderia começar a entregar a versão de produção da sua turbina em Outubro do mesmo ano; um bombardeamento aliado, a meio de Agosto, havia danificado seriamente uma fábrica da Messerschmitt, tendo destruído maquinaria essencial à construção do avião; e deu-se a séria interferência no processo de um certo Adolf Hitler...assunto a que voltaremos na segunda parte deste artigo.

Para terminar esta secção, refira-se que ainda foi construído mais um protótipo do Me 262 (V5), ao qual se seguiram cinco unidades de pré-produção (V6 – V10). Em todos foram in-

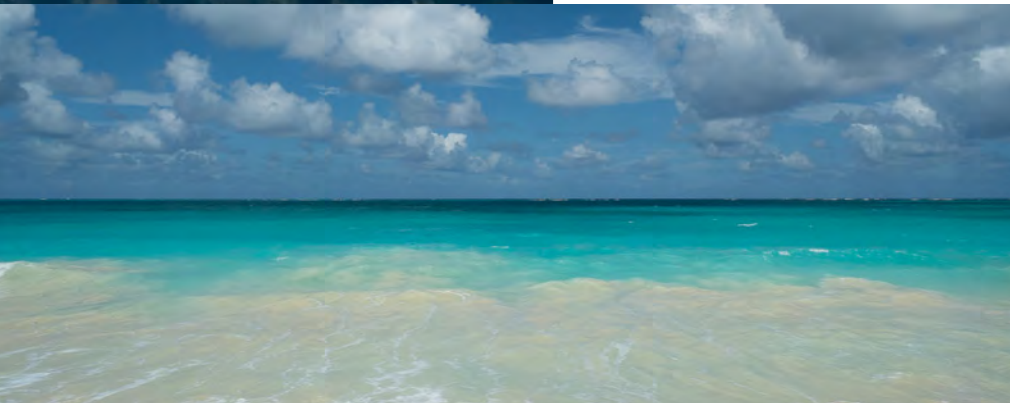
cluídos novos equipamentos, nomeadamente: V5 — adopta o trem de aterragem do tipo triciclo (que se generalizou nos modelos construídos posteriormente), o qual permitiu evitar o arriscado toque nos travões para levantar a cauda do avião durante a corrida de descolagem (primeiro voo: 6/6/43); V6 — dispõe de trem de aterragem tipo triciclo retráctil, recebendo também a nova evolução dos motores Jumo — 004B-1, com 1980lbs de impulso (primeiro voo: 17/10/43); V7 — recebe um cockpit pressurizado e nova canopy (primeiro voo: 20/12/43); V8 — equipado com armamento — 4 canhões de 30mm montados no nariz (primeiro voo: 18/3/44); V9 — destinado a testar equipamentos de comunicações (primeiro voo: 19/1/44); V10 — primeiro a ser modificado como caça-bombardeiro (primeiro voo: 15/4/44). ■



DESTINO
José Pedro

WELCOME TO THE ALOHA STATE!!

Existem muitas razões para se escolher um determinado destino de viagem. Porém, poucas me parecem tão desinteressantes e utilitárias como aproveitar o programa de pontos associado à utilização (intensiva) de um cartão de crédito. Como diria um colega nosso, no período insular das vacas extraordinárias, “a banda magnética deve ser estimulada diariamente”.



Foi isso que procurei fazer – de forma segura, ordenada e expedita – até alcançar as milhas necessárias para mais uma viagem. Durante este processo, a instituição bancária decidiu, com efeitos imediatos, exigir mais 20 mil pontos (traduzíveis em Euros) para autorizar os voos para a América do Norte; como podem adivinhar, a reclamação subsequente foi tão inexorável e acutilante que os responsáveis do programa se viram forçados a pedir desculpa por terem nascido e a garantir(-me) a “pechincha” inicial para o Hawaii...

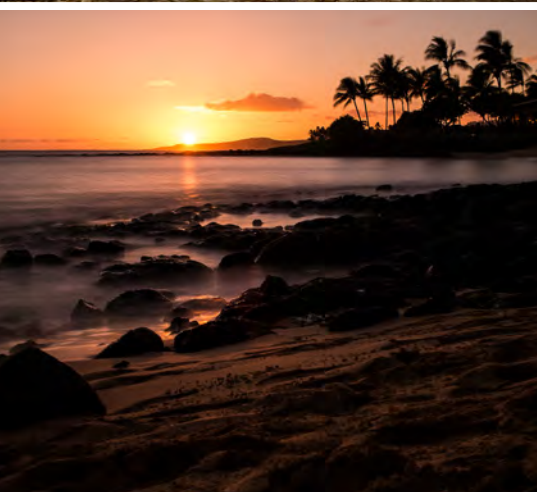
Situado no Oceano Pacífico, algures entre os N19°34' W155°30' e os N22°05' W159°30', o arquipélago é constituído por 8 ilhas de origem vulcânica – Hawaii (Big Island), Kauai, Kahoolawe, Lanai, Maui, Molokai, Niihau e Oahu – as quais ocupam uma área superior a 16 mil km². Deste vasto território, fazem também parte alguns ilhéus, atóis e recifes sem relevo geográfico. Refira-se, a título de curiosidade, que o mesmo foi “baptizado” em 1778 pelo mítico James Cook, passando a ser conhecido por “Sandwich Islands”. Calculo que tenham sido necessários quase 120 anos para digerir a monarquia indígena, uma vez que o arquipélago só foi anexado pelos EUA em 1898. A formalização

administrativa só chegaria a 21 de Agosto de 1959, data em que o Hawaii foi convertido no 50º estado norte-americano.

Para esta deslocação em serviço sem ajudas de custos, decidi convocar (com uma antecedência superior a 72 horas) dois conceituados surfistas do ACC de Lisboa: um deles qualificado num charco de Madrid, o outro na ribeira d'Alcântara. Foi uma escolha que, posteriormente, se revelou acertada: não havia ondas. Encontrei os meus ilustres companheiros de viagem no aeroporto internacional de Honolulu, capital inequívoca do Hawaii e única metrópole de Oahu, justamente conhecida por “the gathering place”. A nossa aventura tropical estava prestes a começar, faltava apenas uma cerveja bem gelada.

Oahu

A ilha principal concentra 2/3 da população do arquipélago, o que se traduz em 1.000.000 de habitantes (aliados a milhares de turistas) prontos a perturbar as merecidas férias de qualquer trio de monges. De facto, após tantas horas de voo, nada nos faria prever uma Califórnia deslocalizada: autoestradas com 6 faixas de rodagem, filas intermináveis sob um sol abrasador e uma massa humana adiposa a derreter gelados na marginal. Não foi um começo auspicioso. Felizmente, assim que nos afastámos dos arranha-céus de Waikiki, uma praia (outro) lindíssima onde pululam maus exemplos de construção mercantil, começámos a relaxar as expectativas e a apreciar a paisagem natural. Oahu, *per se*, não é uma ilha deslumbrante. Ainda assim, vale bem a pena descobrir as zonas costeiras e mergulhar na beleza de algumas praias impronunciáveis. Não é o caso de Pipeline, meca do surf na North Shore, local apazível onde apetece ficar (sem pressa) a contemplar as ondas.



Maui

Marcada por um gigantesco istmo apla-
nado entre dois vulcões, a ilha de Maui é uma
das mais procuradas pelos turistas. Percebe-se
bem porquê: praias maravilhosas, localida-
des pitorescas, *resorts* nupciais panorâmicos,
estradas sinuosas num verde sedutor, rochas
negras de origem vulcânica, pulverizadas em
areia sob um manto de azul intenso, monta-
nhas recortadas pela neblina errante. Ao vo-
lante de um *Mustang* descapotável, movido a
testosterona veraneante, percorremos espi-
rituosamente a orla da memória num *déjà vu*
mariense. Não acreditam? Experimentem voar
30 horas, recuar outras 11 pela acumulação
impiedosa de fusos horários, conduzir ao som
de um insuportável e omnipresente *reggae*

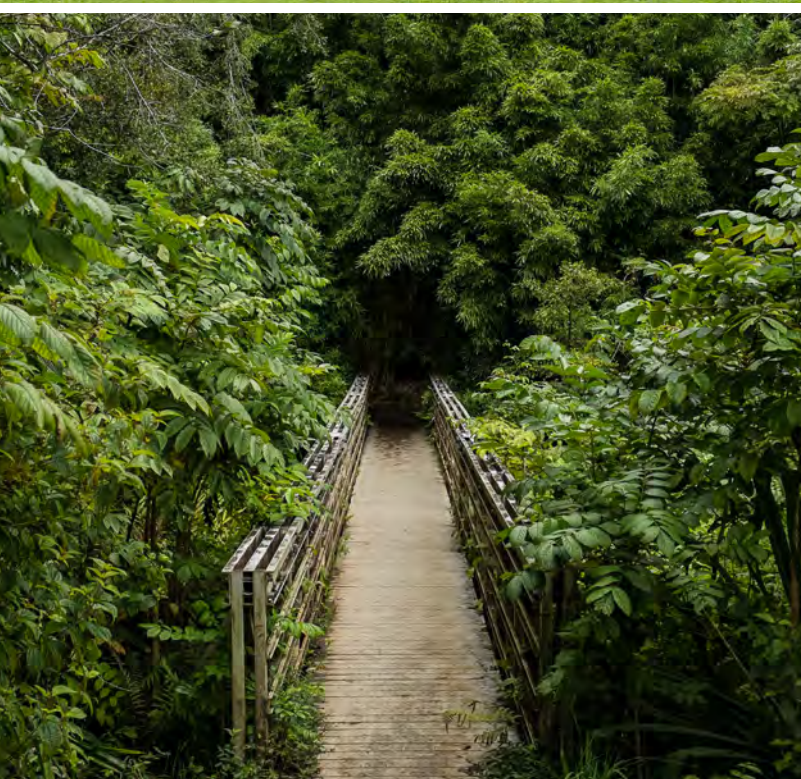
adocicado e fazer uma pausa inconfundível
num “Barreiro da Faneca” situado no outro
lado do mundo. Foi um momento absurdamen-
te hilariante. Absolutamente inesquecível, foi
também o relaxado passeio de barco que nos
levou a mergulhar no famoso atol de *Molokini*.
A presença inesperada de baleias-jubarte
(vulgo baleia-corcunda) foi muito celebrada
e prevaleceu sobre a ausência inflacionada de
fauna marinha. Ainda assim, a tonalidade idí-
lica daquelas águas continuará a ser o melhor
bilhete-postal de Maui.

Kauai

Sem a companhia dos meus camaradas – cientes das suas responsabilidades paternais ou fartos de me aturar – parti à descoberta introspectiva da “Garden Isle”, a mais antiga (e seguramente a mais bonita) das ilhas Hawaianas. Não é um exagero afirmá-lo: Kauai justifica plenamente uma viagem longa até ao paraíso. Todos os adjectivos serão escassos para descrever o êxtase visual proporcionado pelo magnífico voo panorâmico organizado (e filmado) pela *WingsOverKauai* – obrigado, Nuno Rainho! Durante 4 dias, de avião, de jipe, numa prancha de *stand up paddle* ou a pé, perscrutei intensamente as paisagens da *Na Pali Coast*, do *Waimea Canyon* (conhecido por *Grand Canyon* do Pacífico), da

estrada costeira entre *Wailua* e a *North Shore*, das praias de *Po’ipu*, *Ke’e* e *Hanalei Bay*, dos cenários indeléveis posterizados em filmes como “*Jurassic Park*” e “*The Descendants*”.

Dependendo das expectativas, do tempo disponível e das ilhas a visitar, o Hawaii pode gerar *expensive mixed feelings* aos viajantes que o procuram. Uma vez mais, confirmei que o marketing turístico dos EUA funciona muito bem com gente formatada pelo consumo previsível e descartável. Não obstante, mediante uma escolha criteriosa, é possível encontrar locais maravilhosos e experienciar uma invejável qualidade de vida, muito distante dos nossos padrões habituais. ■



DICAS DE VIAGEM:

- Alguma literatura de viagem indica uma época alta entre Janeiro e o final de Abril. Contudo, em termos climáticos, é relativamente tranquilo visitar o arquipélago durante todo o ano.
- Não sendo possível evitar as escalas intermédias, o que torna o voo algo dispendioso, a nossa sugestão é uma visita breve a NY (com a TAP), seguida de uma ligação directa. Existem alternativas mais rápidas mas implicam sempre 2 escalas e um desgaste significativo. Todas as ligações inter-ilhas foram asseguradas pela Hawaiian Airlines.



Uma seleção de interesse ATC

RPAS (Remotely Piloted Aircraft Systems)

Mais vulgarmente conhecidos como drones, estes aparelhos estão sem dúvida na moda e são notícia um pouco por toda a parte. O crescente número de utilizadores, bem como os avanços significativos desta tecnologia vêm sem dúvida mexer com o panorama aeronáutico.

ECA

Quem também partilha desta opinião são os pilotos europeus que através da ECA (European Cockpit Association) vêm exigir mais e melhores regras para o seu uso. Para esta associação, as alternativas de uso quase ilimitadas e a redução dos custos de produção potenciam a sua utilização tanto recreativamente como profissionalmente, alterando todo o cenário.

A ECA apresentou algumas propostas sendo alguns exemplos, o registo obrigatório de todos os RPAS, a responsabilização dos pilotos de drones pela separação dos mesmos de qualquer outro tráfego aéreo ou ainda a introdução de sistemas de detecção e “avoidance” em todos os aparelhos.

Na Europa, toda a operação destas “maquinetas” cujo peso seja inferior a 150kg é da inteira responsabilidade das autoridades da aviação civil nacionais dando origem a diferentes regras de utilização de Estado para Estado.

EASA

Consciente desta realidade, a EASA apresentou recentemente o “Concept of Operations”, que basicamente divide a utilização de RPAS em três categorias; “open”, “specific” e “certified”. Na primeira estarão contemplados os drones que são operados dentro do campo vi-

sual do utilizador (VLOS), que atinjam uma altitude máxima de 150mts (492pés) e cuja operação estará proibida em áreas reservadas, tais como aeroportos. Na categoria “specific”, o utilizador será obrigado a estudar e avaliar o risco da missão planeada tendo esta que ser devidamente aprovada pela respectiva autoridade aeronáutica. A terceira e última categoria projecta uma utilização em espaço aéreo não-restrito juntamente com aeronaves tripuladas, atribuindo neste caso licenças aos utilizadores.

FAA

Do outro lado do Atlântico os drones são também notícia. A FAA veio recentemente reforçar que Washington D.C. é uma “no drone zone”.

Depois do 11 de Setembro, toda a cidade e comunidades inseridas num raio de 15 milhas do aeroporto Ronald Reagan foram consideradas zonas proibidas por lei para a utilização de RPAS. A autoridade aeronáutica norte-americana tem como principal objectivo a sensibilização quer de residentes quer de turistas que visitam a cidade. Citando a FAA: “Desfrute da sua visita à capital da nação, venha com a sua família, as suas câmeras e muito protector solar. Só não venha com o seu drone!”

SINGAPURA

Também em Singapura foram introduzidas novas regras para o uso de RPAS, no seguimento de alguns incidentes em aeroportos e outros locais de alta segurança.

Segundo a nova legislação, o uso sem licença está limitado a aparelhos com menos de 7kg e sempre fora de zonas restritas ou com tráfego aéreo. Para drones com mais de 7kg, para os utilizados em actividades comerciais ou profissionais (com algumas excepções como a protecção civil) e para as “flying display performances”, expressão utilizada no novo regulamento; serão necessárias licenças emitidas pela Autoridade da Aviação de Singapura (CAAS).

A nova lei contempla ainda uma lista de locais sensíveis ao nível da segurança e algumas “áreas protegidas” sobre as quais não é permitido sobrevoar ou tirar fotografias. No caso específico dos aeroportos é proibido o uso de drones (independentemente da altitude), num raio de 5km do aérodromo.

Exceder os 200 pés, transportar mercadorias perigosas ou a queda de algum objecto proveniente de um drone serão também práticas punidas pela nova legislação.

SUIÇA

Numa vertente mais virada para o negócio, a SwissWorldCargo (carga aérea da Swiss) juntamente com a SwissPost e o fabricante de drones Matternet, lançaram um projecto que pretende estudar diferentes formas de uso para estes “gadgets”, acompanhado do “business case” que pretende avaliar a viabilidade das mesmas.

As hipóteses vão do uso intra-logístico ao final do canal de distribuição, nomeadamente no transporte de mercadorias ao domicílio. O modelo testado transportará pequenas embalagens (até 1kg) e percorrerá distâncias até 20km, com uma única carga de bateria e uma operação autónoma através de rotas pré-estabelecidas e classificadas como seguras.

EASYJET

Também a easyjet anunciou recentemente a intenção de introduzir drones nas inspeções das suas aeronaves. Estas vistorias são rotina, nomeadamente quando os aviões são atingidos por relâmpagos, sendo utilizados veículos especializados para o efeito (cherry pickers), que segundo os responsáveis da companhia são demasiadamente demorados e provocam atrasos na operação.

Já foram iniciados ensaios com um modelo “quad rotor” chamado Riser, que realiza as mesmas tarefas num intervalo muito menor de tempo. O Riser pode ser programado para “varrer” todas as partes da aeronave diminuindo o risco de falhas, utilizando um radar laser 3D que reconhece a área envolvente (ex: interior do hangar) e uma câmara de alta definição que capta imagens em real-time ou gravadas. O seu radar proporcionará também a operação em locais mais sensíveis do aeródromo pois permite a criação de uma “vedação virtual” que limita a área de trabalho. Está igualmente programado para funcionar a cerca de um metro do objecto e tem um sistema anti-colisão realizando manobras evasivas se necessário.

O fabricante aguarda a respectiva licença por parte da entidade reguladora inglesa. Já os responsáveis da easyjet mostram-se muito entusiasmados, principalmente pela redução de tempo em que os seus aparelhos se irão encontrar inoperacionais, pois em alguns casos as inspeções demoram até 8 horas.

Fontes: airtrafficmanagement.net
eurocontrol.int
atwonline.com

Outros tempos...

MUSEU

Patrocinada pela NATS, foi recentemente inaugurada em Londres uma exposição sobre o controle de tráfego aéreo. Presente no The National Museum of Computing, esta mostra tem como alvo um leque alargado de público e oferece uma visita aos bastidores do mundo das viagens de avião. A interactividade é nota dominante e junta o passado, o presente e o futuro deste ramo da aeronáutica dando aos visitantes a possibilidade de viver o papel de controlador aéreo através de simulação auxiliada por colaboradores do próprio museu, ou se preferirem,

simplesmente visualizar o movimento de aeronaves e ouvir as respectivas comunicações terra-ar.

Presentes na exposição estão entre outros, antigos ecrãs radar, uma workstation que representa cenários de controle de área e terminal e um simulador de torre 3D.

RTS

Se no caso da mostra de Londres somos transportados pelo passado do controle aéreo, no próximo exemplo pode afirmar-se que o futuro é hoje.

De facto, no passado dia 21 de Abril e após 10 anos de parceria entre a LFV (Air Navigation Services of Sweden) e a Saab, o aeroporto sueco de Örnköldsvik, cidade também conhecida por Övik, tornou-se o 1º a nível mundial a operar através de RTS (Remote Tower Service). O controle é feito em horário H24 por meio de câmeras e sensores que em tempo real enviam a informação para o centro de controle de tráfego aéreo da cidade de Sundsvall, situada a pouco mais de 150km a Sul de Örnköldsvik.

Segundo a LFV, todos os requisitos operacionais e de segurança são devidamente cumpridos possibilitando um controle de aeródromo em todo semelhante ao de uma torre convencional embora efectuado por visualização em monitores no centro de Sundsvall. A autoridade sueca para a aeronáutica atribuiu a respectiva licença operacional a 31 de Outubro de 2014.

Os próximos da lista a operar desta forma são os aeroportos de Sundsvall-Timrå e de Linköping.

FIUMICINO

Ainda no universo dos aeroportos destaque para o incêndio que deflagrou na madrugada do passado dia 7 de Maio no aeroporto de Fiumicino em Roma. Segundo o porta-voz da ENAC, embora somente o terminal 3 (voos domésticos e regionais) tenha sido afectado e encerrado, a maioria dos voos de e para Fiumicino foram suspensos; excepção feita a algumas chegadas de voos intercontinentais. A principal estrada de acesso para o aeroporto e a ligação ferroviária para Roma também foram fechadas por algum tempo.

As operações, ainda que bastante condicionadas, foram retomadas perto do meio-dia com a autorização da ENAC para as primeiras descolagens.

O número de voos afectados foi de largas dezenas originando enormes atrasos e desposicionamento de aeronaves principalmente da Alitalia.

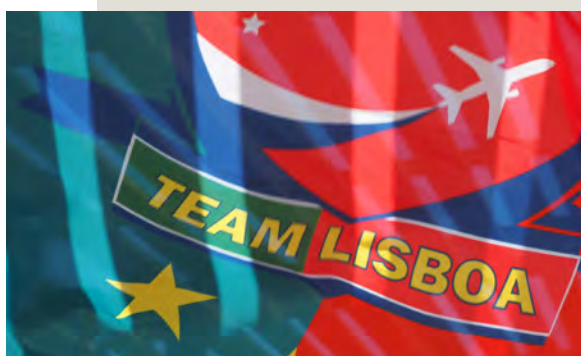
Fontes: canso.org
atc-network.com
atwonline.com

BREVES
de várias fontes

EUROPEAN CONTROLLERS CUP SALOU 2015

Lisboa Radar Team

por: João Serranho



Olá a todos, mais um ano que passou e aqui estou eu para falar de mais um destes grandes eventos que são os ECCs. Este ano o ECC foi em Salou, perto de Barcelona e a nível de organização foi um dos melhores, com boas instalações, wi-fi na tenda perto dos campos e uma welcome party com muita comida e bebida, digna de um ECC!

Mas vamos lá falar do que realmente é importante, do aspecto desportivo do ECC e o Team Lisboa, com duas vitórias, duas derrotas e cinco empates em jogo corrido, conseguiu ir novamente à Final do Plate.

O Team Lisboa começou a sua prestação contra a poderosa equipa de Brindisi, que o ano passado tinha ido à final do Main, e com uma grande entrega conseguiu inaugurar o marcador ainda na primeira parte sem que a equipa adversária criasse perigo. No entanto, na segunda parte não conseguimos segurar a vantagem e o empate foi um bom resultado contra esta equipa de Brindisi. O segundo jogo do dia não foi tão produtivo e, mesmo tendo marcado primeiro, não conseguimos evitar a derrota por 2-1 com a renovada equipa de Madrid.

No segundo dia, mais do mesmo, um empate perante a equipa de Varsóvia, no entanto, no segundo jogo do dia conseguimos uma brilhante vitória frente a Paris e, por estranho que pareça, o Aguiar não se chateou com ninguém da equipa de Paris! Também não jogou, mas isso são peaners...

Fomos assim para o último jogo com tudo em aberto... bem à portuguesa de calculadora na mão. A vitória dava acesso ao Main ou ao Plate, dependia



dos resultados dos adversários, o empate garantia o sempre ambicionado Plate e uma derrota remetia-nos para o maldito Vase, uma espécie de liga dos últimos.

Assim, partimos para o último jogo, conscientes da nossa grande responsabilidade, prontos para dar o nosso melhor e esperar que os Deuses ou os resultados nos favorecessem. O Jogo começou mal e acabámos a primeira parte a perder com Minsk! Mas com mais um golo de poção mágica e um esforço redobrado conseguimos chegar ao empate e alcançar o almejado Plate.

Terceiro dia, começava agora a competição a doer e o nosso primeiro jogo era contra a difícilíssima Aix-en-Provence! O jogo foi duro, mas sempre muito bem jogado, o equilíbrio prevaleceu e não fomos além de um empate. No entanto, nos penáltis, a nossa grande especialidade, voltámos a ser mais fortes e passámos mais uma etapa, não sem antes mais uma amizade Luso-Francesa ser completada! O nosso jogador Rui Costa numa disputa de bola fez um amigo, que no fim do jogo lhe disse: "I'll be watching you". Ainda hoje não percebi se era arrufo ou verdadeiro amor!

Adversário seguinte: Dusseldorf. Não demos qualquer hipótese. O jogo foi totalmente dominado por nós e marcámos dois golos de belo efeito! O primeiro resultou de uma jogada pela direita com um cruzamento rasteiro para o meio, onde estava o Mário Pinho, que faz uma assistência de belo efeito, através da barra, para este vosso escriba finalizar! Que bela jogada! O segundo golo foi digno de fotografia! O nosso mister Hugo Lopes apanha a bola no ar, depois de um cruzamento, e de primeira com um pontapé "karaté kid", igual ao do primeiro filme, marca um golo de belo efeito! Dizem as más-línguas que ainda se ouviu o Hugo gritar: "Sobe equipa!" mas correu melhor do que o esperado!

Terminava assim mais um dia de jogos e a habitual Final do Plate (já vamos na sétima...) estava a um só jogo de distância! Bastava, no último dia de jogos, eliminar Frankfurt!

O dia estava muito ventoso e o jogo avizinhava-se difícil! A noite anterior tinha sido longa e agitada. Contra todas as expectativas, começámos a jogar bem e conseguimos chegar ao golo cedo, dominando a partida! O jogo foi muito bem gerido, até ao último minuto... quando um remate da equipa adversária, em parceria com o vento, resultou num golo indefensável! Mais uma vez o

jogo tinha de ser resolvido em penáltis, o nosso guarda-redes voltou a brilhar e estávamos na Final do Plate! Muitos devem estar neste momento a pensar coisas como: Grande Capela, o Capela foi a salvação, o Aranha Negra resolveu outra vez... E devo ressalvar, para que não haja dúvida, que o Capela é, de facto, Grande e nem um golo sofreu de pénalti! Mas também só uma vez teve de defender e na fase de grupos! Nas eliminatórias que passámos através da marcação de grandes penalidades, as nossas cores foram defendidas pelo nosso "rookie" nestas andanças: Pedro André! O Capela já merecia um descansozinho...

Mais uma Final! Não sei se já disse mas era a sétima! Foi necessário juntar duas equipas para nos defrontarem: Suécia e Tampere.

O vento mantinha-se, o que não ia ajudar, as sequelas da noite ainda eram visíveis, o que não ia ajudar, mas a equipa estava confiante e entrámos para ganhar! O jogo foi equilibrado e foi decididamente a melhor equipa que apanhámos neste torneio! O jogo começou praticamente com o 1-0 para a equipa adversária. Uma Jogada pela esquerda com um cruzamento para a área e infelizmente eu estava lá! Tinha tudo pensado, estava do lado direito e com o joelho conseguiria aliviar para canto pois estava a ser pressionado. E assim fiz, joelho à bola e já estava... que belo chapéu ao Capela! Um joelho de porco digno de fazer esquecer o famoso pontapé banana do nosso Mister Saramago! Recuperei animicamente e o jogo continuou muito equilibrado, de livre directo mandámos uma bola à barra, e já na segunda parte sofremos o 2-0. Ainda conseguimos reduzir para 2-1 mas acabámos por perder a final!

Tinha assim terminado mais um belo desempenho desportivo! Este torneio ficou também marcado pela comunicação dos nossos Mistres Hugo Lopes e José Saramago: Acabou mais um ciclo, venham outros Team Leaders! Candidatos de qualidade não faltam! Gostaria de aproveitar esta oportunidade para agradecer a forma como me receberam e me integraram na equipa, e tudo o que fizeram pela equipa ao longo destes anos! Aos próximos, desejo boa sorte e não tenho dúvidas que esta "família futebolística" cá estará para os receber da melhor forma!

Por fim, agradecer os generosos apoios da NAV, da APCTA e do Gabinete de Fisioterapia Movimento Encadeado.

A todos um até para o ano e carrega Team Lisboa!

EUROPEAN CONTROLLERS CUP SALOU 2015

Equipa Porto - Faro
- Santa Maria

por: Nuno Sousa



Estavam volvidos os primeiros dias de Maio quando, provenientes dos quatro cantos do país, vinte homens e o Dowling rumavam a Barcelona para mais um ECC. O palco deste ano seria Salou, um destino turístico que prometia um tempo bem mais agradável do que aquele que Oostende e Dublin nos tinham imposto nas duas últimas edições. Os caloíros levavam na bagagem a frescura de quem participa pela primeira vez e a ambição ingénua de levantar o caneco. Os repententes levavam caneleiras e a fundada esperança de levantar uns canecos. O reencontro da equipa foi, como sempre, alegre e repleto de trocas de histórias e memórias, e Salou foi o anfitrião ideal, recebendo a equipa Lusa com sol, areia branca e cerveja gelada.

A experiência dos anos passados mostrara-nos que, sendo uma equipa reduzida para um torneio tão exigente, nos últimos dias não estaríamos em condições de aplicar o nosso “rolo compressor” aos adversários com a máxima potência. Assim, no caldeirão da sabedoria e astúcia lusitanas, se preparou a estratégia que nos catapultaria para a prova Main: no primeiro dia apresentar um futebol frágil e desvigorado, rebaixando assim reputação dos temidos guerreiros insulares, e permitindo ao mesmo tempo manter a tão necessária frescura física para os dias seguintes.

E assim foi desde o início, com a fileira Austríaca, em que um golo estrategicamente sofrido de bola parada permitiu colocar o plano em marcha, apesar do bem simulado esforço para contrariar o resultado. “Os açorianos este ano estão fracos, e a malta de Faro e Porto não está a ajudar”, fazia-se ouvir fora das quatro linhas, nas línguas mais diversas. tudo sobre rodas. No segundo jogo, desta vez contra os franceses de Aix-en-Provence, desde cedo se anteviram complicações: o nosso extremo direito recebe a bola sozinho em frente à baliza gaulesa com o guarda redes já batido - a equipa lusa no banco lança as mãos à cabeça em desespero, um golo tão madrugador complicaria muito as contas para cumprir com os planos traçados - mas num momento mágico a bola sai disparada em direção à bandeira de canto. Susto ultrapassado, festejos no banco das quinas - “calma, eu estou aqui” - fez notar o extremo, serenando os ânimos e mantendo a chama da esperança acesa. Antes do intervalo boas



notícias, “falsa saída em falso” do central, adversário isolado, 1-0 para os Franceses – credível e eficaz. Soube a vitória! Após o intervalo continuámos rumo a bom porto – mais uma bem simulada “trapalhice” coloca um gálico na cara do guardião, que foi prontamente batido para uns auspiciosos 2-0. Porém, e demonstrando bem a importância do Briefing, entra em campo um Carlos Reis completamente alheio à estratégia lusa, que marca um golo e dá outro a marcar, empatando o jogo e gorando por completo o propósito por que tanto lutámos ao longo de 40 minutos. Desânimo no banco, semblantes pesados em campo.. Mas eis que, já levava o juiz o apito à boca, a bola, num lance confuso, encontra caprichosamente o caminho para a baliza Portuguesa, trazendo o fim do jogo e a euforia france-

sa. A nossa equipa, num momento de representação digno de óscar, abandona o campo completamente desolada, deixando a verdade apenas escapar-se em fugazes olhares de absoluto êxtase. Era impossível prever um final mais adequado ao nosso plano. Seguimos para o hotel escoltados pelos comentários trocistas dos adversários do dia seguinte, reconfortados pela sensação de missão cumprida, e frescos como nunca antes. O cavalo de Troia fora recebido de braços abertos...

No segundo dia o sol impôs-se cedo à neblina matinal, anunciando um dia quente e seco, perfeito para a prática do nosso futebol forjado nos ardentes verões Marienses – a sorte sorria-nos..

Primeiro jogo era o mais difícil, contra a equipa jovem e federada de Maastricht, confiante na vitória- de facto seríamos das poucas equipas do torneio que ainda não pontuara, e tínhamos como destino quase inevitável o fundo da tabela. A noite anterior fora rica em cerveja e planeamento, todas as movimentações estavam traçadas, e as comportas futebolísticas seriam totalmente abertas, dando lugar ao inelutável caudal ofensivo Luso. E assim se cumpriu a profecia, com a nossa equipa a mostrar uma transfiguração total face ao dia anterior, praticando um futebol implacável, perante a estupefação dos adversários, a quem não restou tentar aguentar no seu reduto a marcha dos renascidos guerreiros portugueses. A laranja mecânica foi lenta e dolorosamente descascada, vindo a estocada fatal, conforme planeado, no último minuto, em que o artilheiro de serviço Carlos “Pistolas” Reis se eleva sobre a defesa holandesa, cabeceando com precisão para o fundo das redes. A fénix renascia, e os ânimos não podiam estar mais em alta.

Seguidamente batemo-nos contra a formação das Canárias, num duelo sem história, e assim foi graças à experiência de Furtado e Trigo, que souberam construir nas alas a vantagem por duas bolas, superioridade essa cimentada com a entrada de Ricardo Dowling para segurar o resultado através da destruição de jogo, de ambas as equipas.

A campanha termina ao fim da tarde contra os Húngaros, que já alinharam a medo, atormentados pelos relatos que corriam dos feitos Lusitanos. Seria

recordado apenas como o jogo em que uma equipa se agigantou contra outra, resultando num estrondoso 9-0, não fora ter sido o palco dos dois melhores momentos futebolísticos do torneio. Dowling e Trigo, evidenciando que noutras alturas não renderam mais porque não quiseram, decidiram soltar por momentos as feras que os tornaram lendas por entre nós, e brindaram os espectadores, como prémio pelos resultados do dia, com dois hinos ao futebol, que levaram à loucura todos os presentes. No fim, não restou aos adversários a rendição, e o reconhecimento do valor destes dois colossos que alinham por nós, que fazem da idade força, e da experiência magia.

Nos oitavos de final a equipa sorteada foi Nice. Resultado – mais uma equipa gaulesa que viu nos seus adversários os verdadeiros irredutíveis. Não lhes valeu a preparação física, nem o elevado número de jogadores (diriam os mais exagerados que o relvado se cobriu de preto e rubro). A seleção das quinas levou mesmo a melhor, e numa épica vitória por 3-1, apenas ficou de lamentar a lesão do criativo Nelson Cabrita, que ao mergulhar olímpicamente para um penalty no fim do jogo, falha o tempo de entrada na água e se lesiona no braço da cerveja. Uma perda trágica, sobretudo para os bares de Salou.

Nos quartos de final, ditou a sorte que encontraríamos a formação de Milão. Duas boas equipas debateram-se em campo nessa tarde fatídica, o que se refletiu num jogo físico, sem grandes oportunidades, em que o respeito mútuo, aliado à vontade de seguir em frente, não permitiram a nenhuma equipa arriscar, terminando o tempo regulamentar num empate a zero. No último lance do jogo ainda houve tempo para sonhar: virgula exemplar do caloiro João Pereira que pôs um ponto final aos rins do seu oponente direto, seguido de cruzamento teleguiado para Carlos “Pistolas”, que recebe na entrada da área e remata em rosca. A trajetória da bola surpreende todos menos o estreante Miguel Reis, que intercepta a bola já com o guarda redes batido e bate para a baliza. Mas vindo diretamente dos nossos piores pesadelos, o central italiano dá o corpo ao manifesto em cima da linha, impedindo o golo com a cara. Os deuses não quiseram. No desempate por grandes penalidades, os dois primeiros remates Milanenses encontram o corpo do nosso guardião, porém a teimosia da bola foi soberana e caminhou vagarosamente por entre os postes... desânimo dos nossos heróis, que se deixaram adivinhar pelo guardião adversário duas vezes, ditando-se o fim das nossas aspirações. Não houve lugar a desilusão, caímos de pé, orgulhosos e cientes que lutámos numa guerra de gigantes com o exército mais humilde. Nos dois jogos seguintes, também da marca dos 11 metros de decidiu o 5º lugar, garantindo-se assim uma excelente prestação num torneio em que as limitações eram várias, sobretudo por capricho de lesões.

Concluindo, foi mais uma semana fantástica, passada na companhia de pessoas fantásticas, pautada pela boa disposição e diversão, que permitiu a fundação de novas amizades e o reforço das já existentes. Por fim não poderia deixar de referir e louvar o papel da equipa técnica, que personifica o conceito de “amor à camisola”, e todos os anos é incansável em apoiar a equipa com toda a logística necessária, merecendo o nosso maior respeito e admiração.

BREVES

de várias fontes



Voo Humanitário

por: Cmte. Jorge Santos



No dia 12 de Maio realizamos um voo que nos encheu de orgulho e satisfação, não só pela dificuldade em si mas principalmente pelo seu significado e resultado.

O aeroporto internacional de Kathmandu, tem uma pista de categoria C implantada a cerca de 1.400 metros de altitude, localizado num vale, rodeado de montanhas que chegam a atingir 7.000 m de altitude, requer um treino especial para quem lá opera. Nesse sentido foi preciso ir fazer um treino em simulador, com o visual do aeroporto e nesse exercício foi dado especial relevo à aproximação de não precisão e aos procedimentos em caso de falha de um motor.

O voo teve lugar num avião Boeing 767-300ER da Euro Atlantic Airways (EAA), onde sou comandante e ao serviço da Cubana de Aviación, numa operação humanitária de transporte de ajuda médica da cidade de Havana em Cuba para o Nepal. A ajuda consistia em 60 médicos cubanos e material logístico de apoio.

A aeronave de registo português aterrou no Aeroporto Internacional de Tribhuvan, pelas 18h00 locais, poucas horas depois das autoridades nepalesas reabrirem a infraestrutura ao tráfego, na sequência do sismo de magnitude 7,3 na escala de Richter que sacudiu na manhã dessa terça-feira e que provocou a morte de mais algumas dezenas de pessoas e deixou centenas de feridos.

O voo teve início em Havana com aterragem em Lisboa ao fim do dia 11 e voltou a descolar às 02h40 com duas tripulações frescas, já dia 12. O voo de Lisboa a Kathmandu teve a duração de 10h55 e estimava-se uma rotação no solo para desembarque dos passageiros e da carga cerca de uma hora e meia no máximo. Dali descolaríamos para o Dubai com tempo previsto em rota de cerca de 4 horas. Dada a extensão do tempo de serviço aéreo foi pedida uma autorização especial de prolongamento à Autoridade Nacional (ANAC) e que foi concedida.

Ao sobrevoar o Irão, fomos informados de que tinha havido um novo tremor de terra e que o aeroporto de Kathmandu tinha sido encerrado. Os nossos aeroportos alternantes eram Delhi, capital da Índia e o Aeroporto do Dubai e em função do combustível a bordo decidimos continuar o voo até confir-

marmos a informação. Cerca de meia hora depois tivemos a confirmação de que o aeroporto tinha estado encerrado mas que iria estar operativo aquando da nossa chegada pelo que prosseguimos para o nosso destino com enorme satisfação.

A chegada foi ao cair da noite mas felizmente a meteorologia estava boa o que facilitou a aterragem. Depois de aterrarmos começaram as verdadeiras dificuldades porque tínhamos muito pouco apoio no solo uma vez que os militares que deveriam ali estar ainda andavam a socorrer as vítimas do recente tremor de terra. Com os meios disponíveis e a ajuda preciosa dos nossos passageiros fomos descarregando o avião, na medida do possível. Chegaram várias camionetas militares para levarem todo o material médico e de apoio, os médicos cubanos iam montar um hospital de campanha, mas era tudo muito pesado e delicado para ser feito sem apoio específico. O tempo era um grande fator não só pelo nosso serviço aéreo mas principalmente porque havia vários aviões a querer aterrar e não tinham lugar para estacionar. Vários aviões tiveram que alternar apesar de parte do taxiway ter sido usado como estacionamento.

Avião descarregado e reabastecido e lá seguimos para o Dubai. Especial atenção foi colocada na descolagem porque na eventualidade de uma falha de motor o procedimento era crítico. Dali seguimos para o Dubai sem qualquer evento de realce onde aterrámos pelas 21h45 UTC perfazendo 19h05 de serviço. Depois veio o descanso dos guerreiros entregando a aeronave a outra tripulação que ali tinha sido posicionada para fazer o regresso a Lisboa.

Nos dias anteriores à realização do voo cada um dos tripulantes fez um saco com roupa e alimentos e deixamos ficar ao cuidado dos médicos cubanos que nos garantiram que fariam a distribuição a quem desses bens mais necessitasse.

Torneio APCTA Futebol 7 – Tróia

por: Hugo Lopes

Crónica de um fim de semana quase normal...

LOCAL :TRÓIA

TEMPERATURA: A MELHOR QUE SE CONSEGUIU

De facto não se pode começar de outra maneira esta crónica se não por enaltecer o que de facto fica patente sempre neste género de convívios, EFECTIVAMENTE SOMOS UMA FAMÍLIA para além da nossa família genética, só não sente isto quem nunca teve a oportunidade de participar num evento destes, se tu que estás a ler estas palavrinhas és um deles, aqui fica o convite... do que estás à espera????

Durante os dias de 20 a 22 de Março, Tróia teve a oportunidade de ver de perto grandes craques do futebol NAVguês ;). Passando dos mais rodados nestas andanças como é o caso do nosso Virgílio Belo, até aos estreantes que ainda andam pelo *Ab-Initio* e a acabar nas revelações do torneio que andaram anos e anos a enganar a malta a dizer que não gostam de jogar à bola e depois vai-se a ver são craques, não é senhor Grazina Barthez.

As equipas convidadas foram os suspeitos do costume, Controladores e Pilotos. Desta vez formámos 4 equipas, Torre, Aproximação, Área e Pilotos. Relativamente aos jogos, foram somente 2 por equipa, onde no primeiro embate enfrentaram-se Torre x Aproximação, que quem levou a melhor foi a equipa da Aproximação. Resultado final 6-4, jogo equilibrado mas que a experiência de alguns jogadores do APP prevaleceu sobre a irreverência dos jogadores da Torre.

Segundo “combate” Área x Pilotos, se ligarmos aos números, bom teríamos de dizer que os Pilotos esmagaram a equipa de Área, quem viu o jogo como eu, diria o mesmo... vá pronto não foi bem assim...

Resultado final 8-3, jogo onde o poderio físico levou a melhor sobre a grande experiência que a equipa de Área somava em campo. Infelizmente neste jogo o nosso colega Fernando Fernandes contraiu uma lesão grave... neste momento ainda se encontra a recuperar da mesma, força Ferfer.

Terceiro jogo, juntava as duas equipas perdedoras para disputar um lugar no pódio. O jogo em questão, Torre x Área, duas equipas com o orgulho ferido cheias de vontade em mostrar que deveriam estar a disputar outros lugares.

Apito inicial e o jogo começa com grande intensidade, garra e as equipas com vontade de marcar cedo. Após as equipas analisarem o estilo de cada uma, a intensidade começou a desvanecer e deu lugar à persistência e capacidade atlética dos jogadores da Torre. Contas finais 8-0, a Torre leva a “medalha” de bronze e Área leva um tema para falar alguns dias... derrota pesada que não merecia ser tão dilatada.

Ultimo jogo, APP x Pilotos, será que os vectores iriam prevalecer sobre os nossos amigos de fonia???

Final disputada num campo encharcado que durante a tarde a ira de São Pedro infelizmente fez-se sentir durante uns largos minutos, fomos brindados com uma chuvada daquelas que dificilmente nos vamos esquecer.



Resultado ao intervalo 3-1 para a APP, inicio muito forte por parte da Aproximação que se viu em vantagem muito cedo, foi conservando a bola e a vantagem de dois golos durante esta fase do jogo. Resultado final 6-4 para os Pilotos, pois é, leu bem, foi mesmo para os Pilotos, as perninhas e a resistência física da Aproximação foi se esgotando e a nossa “muralha” Grazina Barthez não chegou para as investidas dos Pilotos.

Resumindo, contas finais:

1º - Pilotos / 2º - Aproximação / 3º - Torre / 4º - Área

Antes de acabar tenho de dar uma palavra especial a duas pessoas que participaram e que me ajudaram na medida do possível para que ficasse um pouco mais liberto para outras solicitações que iam ocorrendo durante o torneio. O Filipe Chamorro por ter montado uma clínica de ténis para todos os que quisessem participar neste evento mas não propriamente no futebol. Obrigado pela tua participação e paciência. Recebi feedbacks muito positivos, aliás existem pessoas que tiveram o primeiro contacto com a modalidade e que neste momento já estão a treinar para um próximo torneio!

Depois ao nosso Retorta, o homem do *click*, o homem das fotos de capa de revista. Para além do *good vibe* e da mega boa disposição que o caracteriza conseguiu tirar fotos incríveis do evento e há quem diga que até consegue meter alguns colegas nossos bonitos.

Não me posso esquecer também de agradecer à APCTA, à NAV, ao Aqualuz Tróia Resort e aos restaurantes que se associaram a este evento, sem a vossa ajuda não teria sido possível este fim de semana fantástico.

Para acabar e em jeito de como comecei, obviamente que não posso nem quero esquecer todos os 109 participantes deste evento.

A TODOS MUITO OBRIGADO.

PS: Há quem diga que Tróia chama pelos nossos nomes.... Acho que vamos ter de lá voltar...

Torneio de Padel

por: Nuno Peixoto

Nos dias 1, 2 e 3 de Maio de 2015 realizou-se em Vilamoura, o 1º Torneio de Padel NAV/APCTA e o 22º Torneio de Ténis NAV/APCTA.

O evento foi um sucesso e atingiu um número recorde de participantes em eventos deste género. Contámos com 16 duplas de Padel e 11 jogadores de Ténis, provenientes das diversas partes do país. Por ser o Padel uma modalidade relativamente recente, ficámos surpreendidos com a larga adesão e entusiasmo. O futuro avizinha-se promissor, quer em quantidade quer em qualidade de jogadores. Tivemos, como sempre, o apoio da NAV e da APCTA aos quais deixamos já os nossos sinceros agradecimentos.

Foi um privilégio poder contar com a cola-



boração do “Pai” do Padel no órgão de Faro, o Pedro Ferin, que apesar de estar lesionado, realizou um trabalho exemplar como Juiz Árbitro.

Tanto o torneio de Padel como o de Ténis foram intensamente disputados com finais de veras emocionantes e decididas até ao último ponto.

Apesar do Padel ser uma modalidade de equipa, neste torneio as equipas foram sorteadas o que se revelou muito saudável no aspecto social sem perder o espírito competitivo.

Esperemos que a modalidade cresça no seio

na Empresa e que no próximo torneio, a adesão e a qualidade sejam ainda maiores.

Muito obrigado a todos os participantes e acompanhantes que nos proporcionaram um fim de semana fantástico cheio de boa disposição, excelente roteiro gastronómico e com desporto de qualidade.

Mais fotos poderão ser visualizadas na Galeria de Fotos no site oficial do torneio em: www.padel-tenis.net

A Organização



Visita a Loulé

por: Delegação APCTA/SINCTA Faro

No âmbito da troca de conhecimentos e experiências entre intervenientes a evoluir na TMA de Faro, os CTAs visitaram o Heliporto de Loulé, propriedade da Câmara Municipal e que está integrado nos Bombeiros Municipais.

O heliporto serve essencialmente voos de combate a incêndios, proteção civil e emergência médica. Os cons-trangimentos fazem-se sentir essencialmente aquando das evacuações médicas de e para o Hospital de Faro e no combate a incêndios na zona das finais das pistas.

No dia da nossa visita, encontravam-se no heliporto 2 helicópteros Kamov Ka-27, de fabrico Russo, originalmente concebido para combate anti-submarino. Segundo os pilotos trata-se de um aparelho versátil embora a sua grande mais valia se revele no combate a incêndios, já que tem capacidade de transportar 5 ton de água.

No entanto, a frota de helicópteros a operar em Loulé varia de acordo com as necessidades da Autoridade Nacional de Proteção Civil.

Aos novos “qualificados” os parabéns!



D. Paula

por: Pedro Matos

Há algum tempo, o nosso colega Rui Marçal teve uma ideia brilhante: dado que a D. Paula nunca tinha andado de avião, e dado que este vosso escriba tem licença de piloto...porque não proporcionar-lhe um baptismo de voo em avião ligeiro, a partir do aeródromo de Tires?

Bom, mas para quem não trabalha no ACC de Lisboa, convém explicar brevemente quem é a D. Paula: trata-se, de há bastantes anos a esta parte, de uma das senhoras responsáveis pela limpeza da sala de operações, cuja simpatia e profissionalismo inigualáveis tornaram muito querida entre todos os que aí prestam serviço.

Procurámos então elaborar um passeio que, sendo interessante, não conflituasse com o aeroporto de Lisboa ou com áreas militares, e foi também solicitada a melhor colaboração da aproximação de Lisboa e da EITA para qualquer eventualidade que entretanto surgisse. E o mínimo que posso dizer é que dificilmente poderia ter corrido melhor...

Assim, às 11h20 do passado dia 29 de Maio, o Cessna 172 CS-EAN, *callsign* “Paula 1”, descolou do aeródromo de Tires, levando a bordo esta passageira tão especial, para um passeio que nos levou a sobrevoar (ou pelo menos a passar perto de) Sintra, Sobral de Monte Agraço, Santarém, o rio Tejo, Alcochete, Seixal e Fonte da Telha, de onde deveríamos continuar para o Bugio...mas fomos agradavelmente surpreendidos pela excelente sugestão do nosso colega Eurico Ouro (que aceitámos de imediato!) para apontarmos à ponte 25 de Abril e posteriormente continuar para Tires sobre o rio Tejo.

Com grande pena da passageira, o passeio demorou apenas uma hora, mas não haja dúvidas de que a D. Paula ficou deveras sensibilizada e agradecida à classe por esta prenda que lhe oferecemos. Pela minha parte, tenho que agradecer aos colegas de Lisboa e de Tires que tão bem cuidaram do “Paula 1”, bem como ao meu amigo Carlos Silva, piloto instrutor, que amavelmente se disponibilizou a acompanhar-me...e garantiu que eu não fizesse nenhum disparate.

HUMOR EM BANDA

Leonor Casanova





REVISTA APCTA. VOL4 #32. JUL15
Associação Portuguesa dos Controladores de Tráfego Aéreo

