

PROJETO DE LEI

Outorga o título de Patrono do Quadro de Oficiais Especialistas em Controle de Tráfego Aéreo da Aeronáutica ao Tenente-Coronel Especialista em Controle de Tráfego Aéreo Aldo Augusto Voigt.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º É outorgado o título de Patrono do Quadro de Oficiais Especialistas em Controle de Tráfego Aéreo da Aeronáutica ao Tenente-Coronel Especialista em Controle de Tráfego Aéreo Aldo Augusto Voigt.

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília,

Brasília, 18 de Agosto de 2017

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

1. Submeto à superior deliberação de Vossa Excelência o anexo Anteprojeto de Lei, que outorga o título de Patrono do Quadro de Oficiais Especialistas em Controle de Tráfego Aéreo ao Tenente-Coronel Especialista em Controle de Tráfego Aéreo ALDO AUGUSTO VOIGT, conforme as justificativas a seguir expostas.
2. Nascido no município de Timbó/SC, no ano de 1942, ingressou na Força Aérea Brasileira em 3 de agosto de 1959, como aluno da Escola de Especialistas de Aeronáutica.
3. Em 23 de dezembro de 1961, concluiu o referido curso e foi promovido a Terceiro Sargento, na especialidade de Controlador de Voo, sendo classificado no Núcleo de Proteção ao Voo de Curitiba/PR, onde permaneceu no período de 1961 a 1967.
4. No ano de 1968, foi aprovado no concurso para a Escola de Oficiais Especialistas e de Infantaria de Guarda, sendo declarado Aspirante a Oficial Especialista em Controle de Tráfego Aéreo, no ano de 1969, tendo sido classificado no então Destacamento Precursor da Academia da Força Aérea (DP-AFA), em Pirassununga/SP.
5. Permaneceu na referida localidade até o final de 1973 e, naquele período, foi chefe das Seções de Comunicação e Tráfego Aéreo, tendo papel de destaque na operacionalização da recém-implantada Torre de Controle de Pirassununga e dos demais Serviços de Tráfego Aéreo para apoio à Academia. Tinha a preocupação de interagir com os instrutores de voo, colhendo informações para melhorar a fluidez e a segurança do tráfego aéreo das aeronaves a reação, naquela época em processo inicial de seu emprego na instrução dos cadetes.
6. Em 1974, começou sua maior missão dentro do Sistema de Controle do Espaço Aéreo, quando foi transferido para a Comissão de Implantação do Sistema de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo (CISDACTA), em Brasília, e, assim, iniciou sua participação ativa no Sistema DACTA, segundo a original concepção de um sistema integrado civil-militar e coerente com os recursos disponíveis.
7. Ainda em 1974, foi indicado para participar dos cursos de Atualização ao Sistema DACTA e estágios sobre Circulação Aérea em Paris e Toulouse - Escola Nacional de Aviação Civil.
8. Dentre os inúmeros elogios que possui, destaca-se o enviado ao governo brasileiro pelo Comandante do Centre d'Instruction des Contrôleurs de Circulation Aérienne (CICOCCA) da Força Aérea Francesa, que, resumidamente, é a seguir exposto:

· “Oficial sério e ponderado que deve prestar preciosos serviços a seu país em matéria

de Circulação e de Defesa Aérea. Por outro lado, o Ten Voigt foi de um espírito militar muito bom e de uma notável educação”.

· Ao referenciar e referendar o elogio em questão, o seu, então, comandante utilizou palavras como: “...pelo invulgar brilhantismo que se desincumbiu...o nosso reconhecimento e agradecimento pela sua dedicação e eficiência. Que seu exemplo frutifique no seio da Força Aérea Brasileira”.

9. No ano de 1975, ao retornar para o Brasil, foi designado como Chefe do Centro de Controle de Tráfego Aéreo (CCTA) do Primeiro Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo (CINDACTA I), que abrangia os Centros de Controle de Área (ACC) e o Controle de Aproximação (APP) de Brasília, assim como outros órgãos operacionais de apoio, todos eles ainda em fase de implantação.

10. Foi elemento decisivo na transferência dos Centros de Controle de Área convencionais do Rio de Janeiro, São Paulo e de Brasília, para as novas instalações do CINDACTA I. Gerenciou a preparação das equipes e homologação dos primeiros controladores de radar para Centro de Controle de Área, o que fazia pessoalmente com grande parte dos controladores, tudo isso visando ao início dos primeiros serviços de controle de tráfego aéreo positivo, em rota, no espaço aéreo brasileiro.

11. Coordenou, administrativa e operacionalmente, e de maneira sistemática, todas as interfaces e ações necessárias de Controle e Vigilância dos Órgãos de Tráfego Aéreo com o também recém-implantado Sistema de Defesa Aérea, ambos que, de forma pioneira no mundo, compartilhavam os mesmos equipamentos de comunicação e vigilância do espaço aéreo.

12. Foi um entusiasta e incentivador da aplicação no Brasil do conceito do então chamado Oficial Função - ou de Sistemas - que observou ser utilizado nos sistemas de controle de tráfego aéreo e defesa aérea da França, onde Oficiais Especialistas em CTA eram preparados como Analistas de Sistemas, em universidades privadas, para serem interfaces, dos órgãos de controle e de defesa aérea, com os setores de informática. Este fato facilitou que as linguagens operacionais passassem, desde aquela época, a ser melhor conhecidas e interpretadas pelas áreas de sistemas automatizadas.

13. Foi qualificado como Operador Radar de ACC, em 31 de outubro de 1978, tendo recebido o Cartão de Habilitação Operacional, sob o número 0001, o que o credenciou como o primeiro controlador de Radar de Rota qualificado no Brasil.

14. Após a conclusão da implantação e operacionalidade dos órgãos afetos ao CINDACTA I, em reconhecimento que obteve em seu trabalho, foi convidado para assumir a Chefia do Curso de Formação de Oficiais Especialistas em Controle de Tráfego Aéreo, da Escola de Oficiais Especialistas e de Infantaria de Guarda (EOEAer) em Curitiba, visando à sua reformulação e modernização.

15. Ao ser desligado do CINDACTA I, em um trecho do elogio que recebeu, seu Comandante, o qualificou como:

· “Pioneiro no estabelecimento das bases que assentam a eficiência do Centro de Controle de Área e do Controle de Aproximação de Brasília, constitui seu trabalho motivo de orgulho para todos nós e de respeito para sua pessoa”.

16. No Curso de Formação de Oficiais CTA implementou melhorias, principalmente quanto ao acréscimo de disciplinas voltadas para Sistemas Automatizados e ao Sistema DACTA.

17. Com o repentino fechamento da Escola de Formação de Oficiais em Curitiba, seu

trabalho, na área acadêmica, foi interrompido, porém as coincidências do destino lhe trariam de volta ao Sistema DACTA.

18. Com a escolha das antigas instalações da Escola de Formação de Oficiais para ser a Sede do CINDACTA II, foi convidado, em 1983, para permanecer em Curitiba e fazer parte da equipe de implantação do novo Centro. Assim, todo seu conhecimento adquirido no DACTA I foi colocado a serviço do novo complexo, que nascia para cobrir o sul do Brasil.

19. Participou e contribuiu ativamente em toda a implantação do CINDACTA II, desde as escavações para instalação subterrânea do órgão, obras civis, instalação de equipamentos no Centro e nos Sítios de Comunicações e de Radar, que integravam o Sistema.

20. Foi elemento chave para a implantação dos Sistemas de Tratamento de Plano de Voo e de Tratamento Multirradar, naquela época, o primeiro do Brasil. Sendo importante interface para auditoria junto às equipes da empresa francesa, implantadora dos sistemas.

21. Era presença constante junto à Comissão de Implantação do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (CISCEA), sediada no Rio de Janeiro, onde desenvolvia, juntamente com a equipe da CISCEA, o trabalho de levantamento de dados de aeródromos, quadrículas de tratamento radar, posicionamento dos radares e respectivas coberturas nos espaços aéreos - superiores e inferiores. Tudo isso era feito de forma manual, sobre cartas World Aeronautical Chart (WAC) montadas no piso de grandes salas da CISCEA. Esses dados eram trazidos regularmente para Curitiba, para serem inseridos nas bases de dados dos Computadores Mitra.

22. Foi decisivo e atuante para a inauguração do CINDACTA II, na desativação do antigo ACC Porto Alegre e na transferência dos Serviços de Controle de Área do cone sul do Brasil para o novo ACC Curitiba. Sua participação na inauguração do DACTA II foi enaltecida em um longo elogio emitido pelo então Comandante, parcialmente a seguir descrito:

· “...foi o grande artífice do Centro de Operações, em particular do Centro de Controle de Área de Curitiba. Com seu trabalho meticuloso e persistente, conseguiu impor sempre seus pontos de vista, baseado numa sólida formação profissional e grande experiência. Buscando sempre o ideal, este Oficial participou do projeto como um verdadeiro Oficial de Sistemas, graças a seu conhecimento profundo de todas as funções previstas para o CINDACTA II. Teve presença marcante em todas as decisões técnicas e operacionais tomadas por este Comando. Obrigado Maj. Voigt”.

23. Em 31 de agosto de 1985, foi promovido a Tenente-Coronel e permaneceu na retaguarda operacional e de sistemas do CINDACTA II. Como Chefe do Grupo de Avaliação Técnico Operacional do Centro, foi elemento que orientou e respaldou a consolidação das áreas de tráfego aéreo, e de sistemas automatizados, até sua passagem para a Reserva Remunerada em 5 de fevereiro de 1988.

24. Ao passar para a Reserva Remunerada, foi contratado pela ESCA (Engenharia de Sistemas Controle e Automação), empresa criada na época para ser um braço civil e dar suporte aos sistemas de tráfego aéreo em implantação no Brasil. Lá, com sua experiência, foi decisivo nos seguintes projetos:

· Concepção e especificação do X-4000 (moderno sistema para Controle de Tráfego Aéreo), incluindo a praticamente pioneira (no mundo) introdução de Fichas de Progressão ao Voo (FPV) eletrônicas, também conhecidas como strips eletrônicas, para sistemas ATC automatizados de APP (Controle de Aproximação);

· Esboço de um dos primeiros projetos CNS/ATM (sistemas de navegação aérea e gerenciamento de tráfego baseado em suporte satelital) para a antiga Diretoria de Eletrônica e

Proteção ao Voo (DEPV), hoje, Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA);

- Participação na concepção e especificação do SIVAM (Sistema de Vigilância da Amazônia). Alguns manuscritos existentes, inclusive, apontam sua liderança nesses trabalhos;

- Primeiras prospecções no mercado internacional para venda de soluções brasileiras de sistemas de Controle de Tráfego Aéreo e de Defesa Aérea; e

- Especificação técnica do protótipo do sistema de Gerenciamento de Fluxo de Tráfego Aéreo - ATFM (Air Traffic Flow Management) - desenvolvido pela AmazonTech.

25. Com a falência da ESCA, foi um dos responsáveis pela seleção dos recursos humanos essenciais a serem aproveitados para o Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB), via constituição da Empresa Integradora Brasileira (EIB). Esta, pouco depois, veio a se transformar na Fundação Atech de direito privado.

26. Faleceu, prematuramente, em 2001, aos 59 anos, vítima de complicações cardíacas, deixando seu nome marcado por tudo que fez em prol do Controle de Tráfego Aéreo no Brasil, sendo um exemplo a ser seguido por todos os seus pares.

27. São essas, Senhor Presidente, as razões que avalizam a proposta do Comando da Aeronáutica de outorgar, ao Tenente-Coronel Especialista em Controle de Tráfego Aéreo ALDO AUGUSTO VOIGT, o título de Patrono do Quadro de Oficiais Especialistas em Controle de Tráfego Aéreo.

Respeitosamente,

Assinado eletronicamente por: Raul Belens Jungmann Pinto