

O SAE (Serviço Aéreo Especializado) em Dias de Apagão Aéreo

José Alexandre Ferreira da Silva

Provavelmente os que lêem este artigo, conhecem os fatos dos dias difíceis na aviação civil nacional em virtude do chamado “apagão aéreo”, onde os atrasos, cancelamentos de vôos, ausência de informações, desconfiança, medo, revolta e indignação de passageiros, foram largamente divulgados pela imprensa falada e escrita.

Os pontos acima abordados se referem a um dos aspectos deste “apagão”. No entanto, traz a tona apenas uma parte do problema, pois temos o custo direto e indireto que impreterivelmente acaba sendo pago pela sociedade, sejam elas as próprias operadoras ou os diversos ramos da economia que utilizam o transporte aéreo, justamente buscando uma alternativa mais ágil para que possam cumprir as exigências do mundo atual e do competitivo mercado.

Existem outros segmentos da aviação que passam despercebidos pela mídia, mas que também são diretamente afetados. O SAE (Serviço Aéreo Especializado) é um dos ramos do Serviço Aéreo Privado, onde se inclui a atividade de Aerolevantamentos. A legislação pertinente define o SAE como “conjunto de operações para obtenção de informações da parte terrestre, aérea ou marítima do território nacional, por meio de sensor instalado em plataforma aérea, complementadas pelo registro e análise dos dados colhidos, utilizando recursos da própria plataforma ou de estação localizada à distância, compreendendo as seguintes operações: aeroprospecção, aerofotogrametria, ...”, entre outras.

A atividade de aerolevantamentos tem um grande diferencial em relação às demais atividades aéreas, pois possui duas características bem peculiares:

A primeira é a necessidade de condições atmosféricas favoráveis, para que se possa obter um produto livre de nuvens, brumas e boa resposta espectral (luminosidade). Parte destes fatores pode ser minimizada com as tecnologias atualmente disponíveis nos sensores (programas e equipamentos).

A segunda, é obedecer aos trâmites administrativos junto ao Ministério de Defesa conforme a legislação pertinente, com o intuito de se obter a licença para o aerolevante e a autorização de sobrevôo de uma região. Estas autorizações são encaminhadas a todo sistema de controle de tráfego aéreo, permitindo aos controladores de vôo saber onde (polígono de coordenadas) e em que altitude (pés) será realizado o aerolevante, uma vez as linhas de vôo a serem executadas não seguem as aerovias e tão pouco possuem uma regularidade.

Na execução do aerolevante, as operações em áreas próximas a aeroportos (terminais ou cones de aproximação) sempre demandaram uma especial atenção. Com o crescimento das operações na aviação civil ao longo dos últimos anos, as dificuldades também aumentaram na mesma proporção, fazendo com as empresas de SAE evitassem operar em aeroportos de médio e grande porte, de maneira a diminuir ou eliminar o tempo de espera em solo ou

mesmo, a restrição de horários para decolagem e operação. Estes fatores passaram a interferir no êxito das missões, elevando de maneira significativa o período de captura de dados, principalmente para determinadas épocas e locais onde as condições atmosféricas não são favoráveis.

A alternativa se mostrou eficaz em tempos de “operação normal”, mas vem perdendo sua eficácia à medida que novas restrições passaram a vigorar ou aumentaram em razão do “apagão aéreo”. Atualmente, a influência ocorre até mesmo em vôos de translado que são monitorados por Centros de Controle que possuem um volume de tráfego mais intenso.

Para os casos em que a área a ser mapeada se encontra próxima de zonas de tráfego intenso, as operações ficaram restritas praticamente aos finais de semana ou feriados, e ainda influenciadas pelos fatores naturais (condições meteorológicas favoráveis). As restrições de vôo acrescentam mais uma variável de peso neste contexto, e certamente elevam, de maneira considerável, o grau de dificuldade na obtenção destes produtos.

Contudo, os clientes que adquirem produtos provenientes de aerolevantamentos procuram respostas mais rápidas na obtenção de uma cartografia, pois vai subsidiar, decidir e definir ações que podem envolver ações estratégicas futuras. Esta agilidade necessária nos dias de hoje se torna cada vez mais um diferencial tanto para quem executa como para quem contrata.

Este artigo não tem o intuito de atribuir culpa ou procurar culpados, tão pouco de solicitar qualquer tipo de preferência ou prioridade ou muito menos negligenciar procedimentos de segurança e controle aéreo, mas sim de discutir um problema em um determinado e específico ramo da economia nacional, que também se sente afetada em tempos de “apagão aéreo”.

Para saber mais:

<http://www.anac.gov.br/>

ANEA – Associação Nacional das Empresas de Aerolevantamentos

<http://www.concar.ibge.gov.br>

José Alexandre Ferreira da Silva (alexandre@esteio.com.br) – Engenheiro Cartógrafo e Engenheiro de Segurança do Trabalho, responsável pelo Departamento de Levantamentos Aéreos e Terrestres da empresa Esteio Engenharia e Aerolevantamentos SA.