

Mulher e piloto: o caso das pioneiras da aviação militar brasileira¹

Cristiane Aparecida Baquim
Doutoranda em Educação/UFSCAR
Tenente Pedagoga/Academia da Força Aérea

A participação da mulher no mundo do trabalho faz parte da própria história da humanidade. Mas foi no século XIX, com a Revolução Industrial Inglesa e o grande salto ocorrido com o desenvolvimento tecnológico, que se intensificou a inserção feminina na seara marcadamente masculina das fábricas, visto que a maquinaria acaba por dispensar o uso da força muscular e o trabalho humano passa a ser um “*apêndice da máquina*” (Marx, 1971). A partir de então, a mulher ingressa definitivamente no mundo do trabalho e disputa os postos existentes com os homens, contribuindo para modificar a estrutura familiar e social.

O trabalho que ora apresentamos não trata de um tema distante do que expusemos acima; ao contrário, a presença feminina no mundo do trabalho abriu novas e diferentes possibilidades de atuação e o militarismo pode ser visto como mais um espaço que, tradicionalmente ocupado pelos homens, abre suas frentes e recebe as mulheres em suas fileiras, quer por uma maior compreensão do processo democrático, quer por uma forma diferente de guerrear com base em novas tecnologias que dispensam o uso da força muscular, ou ainda por uma necessidade estrutural das forças armadas ao redor do mundo, visto que deixam de ser tão interessantes e atraentes para o público masculino, criando a necessidade do uso da mão-de-obra feminina engajada para engrossar o contingente de soldados.

Tradicionalmente, entretanto, especialmente no mundo ocidental, o papel desempenhado pela mulher foi de subalternidade e de restrição à esfera da vida privada, do governo da casa e do trabalho doméstico, enquanto o homem foi se destinando e sendo destinado socialmente para a esfera da vida pública, ocupando-se do trabalho externo e dos ganhos financeiros para o sustento da casa, para onde se voltava em momentos de descanso: o eterno “descanso do guerreiro”.

Desta forma, de um modo geral, tendo o homem controlado a economia familiar e garantido a sua segurança, este tipo de organização social foi criando uma série de estereótipos, sendo o mais arraigado aquele que identifica

¹ Este trabalho apresenta dados da pesquisa de doutorado desenvolvida pela autora, junto ao Programa de Pós-Graduação em Educação da Universidade Federal de São Carlos.

todos los valores relacionados con el ejercicio de la fuerza como específicamente masculino. Como colofón se puede señalar que la permanencia en el Ejército, institución que ostenta la delegación legal de la utilización de la fuerza de una nación, há sido uno de los derechos masculinos por excelência. (VARGAS, 1991, p. 46)

Com as sociedades modernas e a atenuação da linha de fronteira que separa os trabalhos de acordo com o sexo, bem como as diversas formas de constituição familiar que se fizeram presentes, a mulher viu-se obrigada a reclamar um espaço na vida pública antes inexistente. Adentrou nas fábricas, nas praças, nos mercados, na política e... na instituição militar. Mas esta não é uma instituição comum, aberta às mudanças imediatas que se apresentam no seio da sociedade. A instituição militar, tradicionalmente e na grande maioria das culturas, sempre foi limitada para a mulher, apesar de ter participado, direta ou indiretamente, de todas as guerras, seja na frente de batalha ou na retaguarda, cuidando dos combatentes feridos como agentes da área de saúde ou ficando com os velhos e crianças nas cidades, constituindo a sociedade civil dos países beligerantes.

Entretanto, tal participação sempre esbarra em um “nó” difícil de ser desatado, que é o fato da mulher exercer o comando. Nossa sociedade, baseada na “falocracia”, resiste em juntar as palavras chefe e mulher numa mesma frase, ainda mais em se tratando da comunidade militar. Na há consonância: a mulher, antes de qualquer conclusão fundamentada, é considerada dependente, passiva, submissa e fraca. Ora, esses não são atributos de um chefe. Portanto, a mulher, além de ter que demonstrar as qualidades requeridas para a chefia, precisaria provar ter uma competência profissional que a distinga do “padrão” feminino. Para Caire (2002, p.175):

[...] Os homens não a respeitarão, a menos que se mostre superdotada em sua especialidade. Também não deve hesitar em assumir responsabilidades para impor sua autoridade. Por fim, não convém que copie servilmente atitudes masculinas para solicitar um consenso que não encontrará facilmente num meio, antes de qualquer coisa, desconfiado, senão hostil. A faculdade de adaptação tomada como qualidade necessária a uma chefe não implica uma similitude forçada. A mulher deve, ao contrário, fazer com que o homem descubra esse novo aspecto de sua personalidade, nos termos que lhe convém. Na realidade, ela precisa ser muito competente, mas sem ostentação, provar a força de seu caráter, sem abusar da autoridade, permanecer feminina banindo toda a vulnerabilidade emocional que lhe é geralmente emprestada. É conveniente, por fim, guardar uma certa humildade de boa cepa.

Por tudo isso, é importante sempre reafirmar que a mulher só conquistará uma certa condição de igualdade dentro do militarismo se for submetida às mesmas provas que os homens. Daí a grande relevância de passar pela mesma escola e pelo mesmo curso de

formação, pois seu treinamento será condizente com o que lhe será exigido e os seus colegas de formação acompanharão os esforços empreendidos e as conquistas alcançadas, *pari passu* as conquistas de toda a turma e a diminuição gradativa dos preconceitos e estereótipos.

Nesse sentido, diversos países optaram por submeter a mulher ao mesmo processo de formação que os homens, quer seja como soldado, graduado ou oficial. No Brasil, as três armas fizeram também essa opção e viabilizaram, cada qual a seu modo, a educação militar no interior da caserna, lado a lado com o elemento masculino.

Na Força Aérea Brasileira (FAB), essa inserção começou em 1982, com a primeira turma do Corpo Feminino da Reserva da Aeronáutica (CFRA), cumprindo o que determinava a Lei 6924 de 29 de junho de 1981, preenchendo as vagas de acordo com as especialidades que já possuíam e que eram necessárias à época como Enfermagem, Assistência Social, Biblioteconomia, Comunicação Social e outros, no caso das oficiais. Entretanto, a formação do oficial de carreira que ocorre na Academia da Força Aérea (AFA) só se concretizou em 1995, com a admissão da primeira turma para o Quadro de Oficiais Intendentes em 1996. Takahashi (2002), em sua tese de doutorado, apresenta como ocorreu essa inserção, destacando a formação da identidade social dos cadetes, acrescentando que:

As primeiras cadetes sofreram os impactos do pioneirismo, lutando para conquistar o *status* de cadete e não da cadete, luta esta que se traduziu em suportar dores físicas, pressões psicológicas, brincadeiras de mal gosto, esforçando-se ao máximo para que sua condição de mulher não fosse sobreposta à de cadete. O resultado de tanto esforço não fora em vão, ao final dos primeiros quatro anos de formação de mulheres na Academia, tanto elas como eles (cadetes), apesar de todas as diferenças notadas, se identificam em última instância como profissionais militares, o que dilui todas as diferenças entre sexo, Quadro, procedência hierárquica, origem escolar para saírem todos como militares. (op.cit., p. 252 – grifos do original)

Em 2003, outra barreira foi transposta nessa unidade-escola e as mulheres passaram a ser admitidas no curso que dá acesso ao principal quadro da FAB e à sua atividade-fim: o Curso de Formação de Oficiais Aviadores (CFOAV).

O CFOAV é um curso reconhecido pelo Ministério da Educação como curso superior (Parecer nº 672/80), tendo por objetivo a formação do Oficial Aviador e está estruturado em uma única fase, com duração de 4 (quatro) anos em que são ministradas instruções nos Campos Geral, Técnico-Especializado e Militar.

Segundo a Portaria DEPENS nº 102/DE2, de 1º de agosto de 2002, que institui as instruções específicas para o Concurso de Admissão para candidatas do sexo feminino ao Curso de Formação de Oficiais Aviadores para o ano de 2003:

O CFOAV proporciona aos Cadetes formação cultural e profissional, relacionada à sua atividade no contexto do Comando da Aeronáutica (COMAER), mediante uma base humanística, filosófica, científica e tecnológica necessária ao desenvolvimento da cultura geral, propiciando uma conscientização da realidade em que irão atuar, assim como o preparo físico, militar e especializado necessário à sua profissionalização. A Instrução Aérea, realizada no 2º e 4º anos, caracteriza-se como o estímulo maior do Curso, a fim de selecionar, manter o entusiasmo e o espírito combatente do futuro Oficial Aviador. (op.cit., 2002, p.08)

O concurso de admissão, para candidatos com até 21 anos de idade, é composto das seguintes etapas:

- a) Exame de escolaridade, de caráter seletivo e classificatório, que é realizado por meio de provas escritas (objetivas ou dissertativas) sobre as disciplinas: física, matemática, língua inglesa e língua portuguesa;
- b) Inspeção de Saúde, de caráter seletivo;
- c) Exame de Aptidão Psicológica, de caráter seletivo; e
- d) Teste de Avaliação do Condicionamento Físico (TACF), de caráter seletivo.

No ano letivo de 2007, o currículo mínimo do CFOAV consta de uma carga horária total de curso de 8.800 (oito mil e oitocentas) horas, distribuídas em 4 (quatro) anos e em 220 (duzentos e vinte) dias letivos por ano. Essa carga horária ainda está subdividida entre os diversos campos que deverão ser cumpridos ao longo do curso; assim, o campo Geral dispõe de 3.593 (três mil quinhentos e noventa e três) tempos de aula; o campo Técnico-Especializado de 1.936 (mil novecentos e trinta e seis) tempos; o campo Militar de 1.794 (mil setecentos e noventa e quatro) tempos e as Atividades Administrativas de 1.477 (mil quatrocentos e setenta e sete) tempos.

A atividade aérea, discriminada no campo Técnico-Especializado, dispõe da seguinte carga horária: Instrução de Vôo na aeronave T-25, que ocorre no segundo ano, 522 (quinhentos e vinte e dois) tempos; Instrução de Vôo na aeronave T-27, que ocorre no quarto ano, 750 (setecentos e cinquenta) tempos.

As vagas destinadas às mulheres foram oferecidas pela primeira vez no concurso de 2002, com matrícula prevista para o ano de 2003, por decisão do Comandante da Aeronáutica, Tenente-Brigadeiro-do-Ar Batista, que resolveu, por meio da Portaria nº 556-T/GC3, de 30 de julho de 2002, incluir cadetes do sexo feminino no CFOAV. Por decisão do Comando da Aeronáutica (COMAER), esse concurso foi reaberto com vagas específicas após ter se encerrado o concurso nacional apenas para o sexo masculino. Foram destinadas

20 vagas, para as quais se inscreveram 3.209 mulheres civis, numa relação candidato/vaga de 160/1, sendo 102 aprovadas e preenchidas as 20 vagas para fins de matrícula. Dessas 20 cadetes matriculadas inicialmente, apenas 11 (onze) concluíram o curso no ano de 2006 e tornaram-se Aspirantes-a-Oficial.

De acordo com a Portaria DEPENS nº 102/DE2, de 1º de agosto de 2002:

Durante o período compreendido entre a inscrição no concurso de admissão e a conclusão do Curso de Formação de Oficiais Aviadores (CFOAV), a candidata ou Cadete não deverá apresentar estado de gravidez, dada a incompatibilidade com os testes físicos específicos, de caráter seletivo, (...) e com as atividades físicas obrigatórias a que será submetida durante o curso. A comprovação do estado de gravidez acarretará a exclusão do concurso de admissão, ou o desligamento do CFOAV. (2002, p.08)

Nos anos que se seguiram, não houve mais destinação de vagas específicas para as mulheres, o que voltou a ocorrer no concurso de 2006 para matrícula em 2007. O que justifica essa decisão é o fato de que, nos anos em que as mulheres disputaram com os homens as mesmas vagas, o número de aprovadas e matriculadas foi muito inferior ao desejado pelo COMAER.

O fato de algumas vagas serem destinadas ao quadro feminino foi motivo de controvérsia dentre os oficiais da AFA. De um lado posicionaram-se contrariamente os oficiais que viam nessa distinção tanto um primeiro ato de discriminação e/ou favorecimento quanto uma “brecha” para disputas judiciais, tendo em vista que algumas mulheres poderiam conseguir uma vaga com uma pontuação menor que a de um homem que ficou de fora na classificação. De outro lado, asseguram alguns oficiais que esta é uma instituição singular e não uma faculdade no sentido lato do termo e que, portanto, suas regras são definidas tendo em vista um objetivo maior, qual seja neste caso, o de dotar os esquadrões e bases aéreas, num prazo médio de tempo, de pelo menos uma aviadora. Depreende-se então que este fato só poderá ser concretizado mediante a reserva de vagas e a garantia de ingresso das mulheres.

Mas é interessante destacar que, à parte todas as especulações, as mulheres têm apresentado um desempenho compatível com os dos homens e ficaram afamadas no âmbito da instituição pelo fato de mostrarem-se mais dedicadas ao estudo de um modo geral.

Comparativamente, as médias das aviadoras têm acompanhado o que acontece com a própria turma, ficando distribuídas no primeiro terço, no segundo terço e no último terço da turma, conforme quadro a seguir, bem como algumas se destacam dentro de seus esquadrões

mais do que outras, o que é comum ocorrer em qualquer instituição escolar e considerando ambos os sexos.

<i>Esquadrão</i>	<i>Quantidade de cadetes aviadores no final do ano letivo</i>	<i>Classificação da cadete em relação à turma</i>	<i>Média alcançada ao final do ano letivo</i>
4º esq. 2006	109	06	9,303
		07	9,282
		10	9,179
		13	9,136
		14	9,132
		15	9,128
		21	9,022
		31	8,904
		34	8,877
		51	8,652
		107	7,714
3º esq. 2006	106	28	8,470
		43	8,297
		66	8,055
2º esq. 2006	111	61	8,141
1º esq. 2006	147	33	8,415
		53	8,261
		74	8,121
		82	8,056
		90	7,962
		114	7,716

FONTE: Subseção de Verificação da Aprendizagem da AFA.

Para uma melhor compreensão de como se efetiva o curso para os aviadores, procuramos descrever sinteticamente o que ocorre durante os quatro anos letivos. Durante o primeiro ano na academia, os Cadetes cursam disciplinas que são comuns aos três cursos oferecidos pela AFA: o Curso de Oficiais Aviadores, o Curso de Oficiais Intendentes (CFOINT) e o Curso de Oficiais de Infantaria (CFOINF). Ainda no primeiro ano, os aviadores cumprirão algumas disciplinas do campo técnico-especializado (Aerodinâmica, Instrução Técnica da Aeronave T-25 e Navegação Aérea 1), ao contrário dos cursos de intendência e infantaria, que cumprem as mesmas disciplinas básicas aos três cursos e que contemplam, em grande parte, o conjunto de disciplinas do Curso de Administração². As

² Desde o ano de 2004, o currículo dos cursos oferecidos na AFA contempla também um Curso de Bacharelado em Administração, com ênfase em Administração Pública, que foi criado através da Portaria nº 302/GC3, de 4 mar. 2004 e publicado no DOU de 05 mar. 2004, seção I. Este curso é cumprido pelos cadetes paralelamente ao curso para o qual se inscreveram, dentro dos 4 (quatro) anos letivos.

disciplinas técnico-especializadas cursadas no 1º ano pelos aviadores são pré-requisitos necessários para o cumprimento da atividade aérea prevista para o 2º ano.

Durante as férias, entre os meses de dezembro e janeiro, os cadetes precisam cumprir uma outra tarefa: estudar os manuais do avião para que estejam aptos, quando retornarem à AFA, a realizarem as provas teóricas referentes ao conteúdo. Alguns, inclusive, permanecem na AFA e estudam dentro das naceles³ das aeronaves, preparando-se para o cheque de olhos vendados⁴. É comum os instrutores afirmarem que o cadete que tira uma nota inferior a 9.0 (nove) nessas provas já apresenta certa dificuldade e essa irá refletir-se no voo.

Neste período estudam também o Manual de Procedimentos (MAPRO), que é um documento interno que contém informações referentes ao comportamento dos cadetes no âmbito do Esquadrão de Instrução Aérea (EIA), como por exemplo: em quais áreas pode transitar, como proceder diante de um oficial, como será realizado o *briefing*⁵ e o *debriefing*⁶ das instruções de voo, o que fazer em caso de voo deficiente ou de sentir-se mal durante uma missão, dentre outros. Dessa forma, o cadete ao chegar no EIA para instrução, sabe exatamente como se comportar e quais são seus deveres, com pena de ser punido se descumprir o que prevê o MAPRO. Neste manual constam ainda as normas e procedimentos referentes às instruções de voo, como: áreas de instrução, voo isolado diurno, pré-solo, aproximação de precisão, manobras e acrobacias, formatura 2 aviões e navegação por contato. Nestes itens o cadete irá encontrar a descrição exata de todo o ritual a ser seguido para o cumprimento adequado da missão, como por exemplo: o que deve observar na saída para o voo, como deve se posicionar dentro da nacele, quais inspeções e cheques devem ser rigorosamente seguidos (*check list*), como dar a partida na aeronave, como estacioná-lo e em que box, etc.

É importante destacar que esse manual é justamente a teoria da qual necessita o cadete para iniciar suas atividades práticas referentes à instrução de voo e, além de serem cobrados quanto à sua memorização, sua função mnemônica determina realmente a

³ Cabine de comando das aeronaves.

⁴ Avaliação do domínio psicomotor na qual se verifica o conhecimento da localização dos instrumentos, comandos, interruptores e demais acessórios no posto de pilotagem da aeronave, através da imediata e precisa indicação manual pelo avaliado, estando o mesmo com os olhos vendados. (MCA 37-5, p.10)

⁵ Atividade didática na qual o instrutor de voo define e comenta como serão realizados os exercícios previstos na missão, enfatizando o desempenho esperado do aluno e avalia, oralmente, se este detém o conhecimento teórico necessário. (MCA 37-5, p.10)

⁶ Atividade didática na qual o instrutor comenta, ao término da missão, os exercícios realizados e os resultados obtidos, orientando a respeito dos acertos e dos erros, sanando as dúvidas e recomendando medidas para o aprimoramento de futuros desempenhos. (MCA 37-5, p.10)

consecução das manobras e a assertividade dos procedimentos. O cadete não pode demonstrar desconhecimento dentro da nacele e, muito menos durante o vôo, ficar preocupado com o procedimento correto a seguir. O aviador necessita do automatismo no controle da aeronave para poder raciocinar externamente, na missão que precisa desempenhar, e por isso toda a aprendizagem começa com a memorização, mas visando à compreensão.

Outro material de estudo utilizado durante as férias é o manual técnico do avião, onde estão descritos os sistemas elétrico, hidráulico, mecânico, etc., bem como todas as informações técnicas relativas à aeronave que irá comandar. Também com base nessa teoria, o cadete deve reconhecer as partes principais da aeronave, apontando na nacele, com os olhos vendados, onde se localizam os diversos instrumentos de navegação do painel, como botões, relógios, bússola, altímetro, dentre outros.

Com essa grande e complexa carga de informações e cercados de muita ansiedade chegam ao segundo ano que é, portanto, decisivo na vida acadêmica de muitos cadetes, visto que o maior percentual de desligamento ocorre nesse ano por causa da inaptidão para o vôo. Os cadetes do segundo ano irão cumprir suas missões de vôo no 2º Esquadrão de Instrução Aérea (2º EIA), voando a aeronave T-25 “Universal”.



É possível perceber que os cadetes são extremamente exigidos durante o estágio de vôo e, por isso, muitas vezes sua dedicação ao vôo torna-se um obstáculo para as aulas da Divisão de Ensino (DE)⁷. É comum os cadetes, em sala de aula, demonstrarem uma atitude de total concentração em outra atividade que realizam muito durante esta etapa do curso: o vôo mental. É freqüente a queixa de professores que afirmam que o cadete está em sala, mas pensando completamente no vôo, visto que realiza no ar, com os dedos, as manobras que precisará aplicar no EIA durante a semana. Os próprios cadetes afirmam que preterem o estudo na DE durante este período, porque sabem que uma reprovação em vôo pode significar o desligamento do curso, enquanto as disciplinas da DE ele poderá tentar recuperar

⁷ A Divisão de Ensino é responsável pelos assuntos relativos à formação intelectual e profissional dos Cadetes, o que inclui o planejamento, a coordenação, a execução e a avaliação das atividades relacionadas ao ensino dos campos geral e técnico-especializado, bem como o planejamento e a avaliação da instrução referente ao campo militar. (RCA 21-2, p.08)

depois, caso fique em Exame ou Segunda Época. Também entendem que o vôo é a razão e a atividade-fim para a qual se destinam, e para ela se dedicam com mais prazer e vigor.

No terceiro ano, ou 3º esquadrão, os cadetes voltam a cumprir basicamente disciplinas do campo geral. Prosseguem com a rotina diária, com os treinamentos físicos e militares, e cumprem novamente algumas disciplinas do campo técnico-especializado (Aerodinâmica 2 e Instrução Técnica da Aeronave T-27) que será pré-requisito para o vôo na aeronave T-27, para a qual deverão estar teoricamente preparados no início do quarto ano. Para alguns, esse intervalo de um ano no vôo é favorável, porque permite um descanso de uma atividade tão exaustiva, ao mesmo tempo que lhes possibilita aproveitarem o período de férias escolares. Para outros, é negativa essa pausa, visto que ficar um ano sem voar pode comprometer o treinamento e a coordenação motora adquirida, para a qual têm que estar aptos novamente no ano seguinte.



De qualquer forma, no último ano do curso os cadetes do CFOAV retomam o vôo no 1º EIA, voando a aeronave T-27 “Tucano”.

Após a conclusão do curso, os cadetes tornam-se Aspirantes-a-Oficial e passam a integrar o Quadro de Oficiais Aviadores, sendo classificados nas diversas Organizações Militares do Comando da Aeronáutica, onde irão praticar e aprimorar seus conhecimentos, podendo alcançar como último posto da carreira, o de Tenente-Brigadeiro, devendo para tanto realizar cursos de carreira obrigatórios.

A primeira turma de aviadoras a se tornar Aspirantes-a-Oficial formou-se em dezembro de 2006, com 11 (onze) mulheres. Em 2007 iniciaram o Curso de Especialização Operacional (CEO), com duração de onze meses, de acordo com a aviação para a qual foram destinadas. Assim, cinco delas realizam o CEO em Natal, sendo três na aviação de caça e 2 na aviação de asas rotativas (helicóptero); as seis demais realizam o curso em Fortaleza, nas aviações de Patrulha, Transporte e Reconhecimento.

Ao longo do ano temos acompanhado as notícias a respeito do bom desempenho alcançado por elas nos esquadrões. Alguns exemplos: a Aspirante Márcia Regina Laffratta Cardoso, de 23 anos, realizou um vôo histórico em um dia bastante significativo, dia 08 de março de 2007, Dia Internacional da Mulher. Ela foi a primeira a voar o helicóptero por ter obtido a nota máxima, entre todos os estagiários, no curso teórico sobre a aeronave UH-50 Esquilo, cumprindo uma tradição do Esquadrão Gavião no qual o primeiro colocado da

turma é sempre o primeiro a voar. É importante destacar que é a primeira vez na história do Brasil que uma mulher pilota um helicóptero militar. (NOTAER, 2007a, p.04).

Outro fato importante: a Aspirante Fernanda Görtz, de 23 anos, primeira brasileira a pilotar um caça da Força Aérea Brasileira, foi também a primeira da sua turma a voar solo em aeronave de caça. Às 15h30, do dia 22 de março, ela decolou no A- 29B Super Tucano, prefixo 5912, num vôo que durou 50 minutos. Na fala do Tenente-Coronel Celso de Araújo, Comandante do 2º/5º GAV: *“Elas estão demonstrando que a capacidade é idêntica a dos homens. Não há diferença, é uma satisfação tê-las no Esquadrão. A competência é igual”*. (NOTAER, 2007b, p.02).

Esses exemplos demonstram que a iniciativa da FAB foi abraçada positivamente, apesar de todos os percalços e do longo caminho ainda a percorrer, e compactua com os resultados já observados em outros países que empregam a mulher na aviação militar.

Atualmente encontram-se em formação na AFA outras 18 (dezoito) cadetes, distribuídas ao longo dos quatro anos do curso. Enfrentam os mesmos desafios e o dia-a-dia estafante de um Cadete da Aeronáutica, mas mantêm-se firmes no propósito de alcançar o objetivo de tornarem-se guardiãs dos céus do Brasil. São jovens destemidas que, longe da sua família e de seus amigos, abraçam com coragem essa difícil e valorosa profissão. Dessas ainda muitas notícias hão de vir. Na fala de uma dessas jovens guerreiras, quando argumentada sobre que conselho daria a uma jovem que, como ela, pretendesse estudar na AFA e se tornar piloto militar, encontramos os traços de um profissionalismo consciente, forjado nas conquistas diárias e no amadurecimento decorrente dos erros e acertos da sua formação na caserna:

Diria a essa jovem que o sucesso nessa carreira exige muita dedicação e persistência. Pediria que ela não desistisse diante dos primeiros (e mais difíceis) obstáculos, mas que buscasse o apoio da família e dos amigos, e que, principalmente, buscasse vislumbrar o futuro e não os problemas do presente.



*Primeira turma de
Aspirantes-a-Oficial Aviadoras
Dez/2006*

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BRASIL. MINISTÉRIO DA DEFESA. Comando da Aeronáutica. *Portaria DEPENS nº 102/DE2*. Brasília. 1 de agosto de 2002.
- ACADEMIA DA FORÇA AÉREA. *Regulamento da Academia da Força Aérea*. RCA 21-2. Pirassununga, 2002.
- ACADEMIA DA FORÇA AÉREA. Plano de Avaliação da Academia da Força Aérea. *MCA 37-5*. Pirassununga, 2004.
- ACADEMIA DA FORÇA AÉREA. *Manual de procedimentos*. Pirassununga, 2006.
- CAIRE, Raymond. *A mulher militar: das origens aos nossos dias*. Tradução por Joubert de Oliveira Brízida. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Ed., 2002.
- MARX, Karl. *O capital*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, livro I, vol. I. 1971.
- NOTAER. Noticiário da Aeronáutica. Ano XXX, n. 3. 16 Mar 2007a.
- NOTAER. Noticiário da Aeronáutica. Ano XXX, n. 5. 19 abr 2007b.
- TAKAHASHI, Emília. *Homens e mulheres em campo: um estudo sobre a formação da identidade militar*. Campinas, 2002. (Tese de Doutorado).
- VARGAS, VALENTINA FERNÁNDEZ. *Mujer y fuerzas armadas*. In: ESPANHA. Ministério da Defesa. Secretaría General Técnica. *La mujer en las Fuerzas Armadas en España*. Coord. Valentina Fernández Vargas, Julio Busquets, María Luisa Rodríguez. Madrid, 1991. pp.45-56.