

Asas Militares Femininas na Força Aérea Uruguaia

TENENTE-CORONEL AVIADOR GERARDO TAJES,
FORÇA AÉREA URUGUAIA

Introdução

O ano 2020 marcou o 20o aniversário da primeira formatura de oficiais femininos do Corpo Aéreo da Escola Militar da Aeronáutica (EMA), academia da Força Aérea Uruguaia (FAU), o que representou uma mudança de paradigma militar numa profissão que existe há mais de um século e onde a maior parte do tempo não houve a sua presença. Esta pesquisa teve como objetivo produzir um documento de referência que seja uma contribuição à bibliografia inexistente sobre o tema ao nível nacional.

Documentos e atas oficiais foram analisados, dando à pesquisa um caráter exploratório e descritivo. A amostra foi constituída por 48 mulheres das quais, ao momento deste estudo, 81,3 por cento se formaram como navegadoras, uma vez que não obtiveram seus brevês de aviador e, por isso, não terão a possibilidade de comandar uma aeronave. Este estudo procura demonstrar que existe uma prevalência do gênero feminino no Quadro de Navegadores, possíveis fatores que por si só não são identificados mas que, em seu conjunto, são correlacionados.

Quadro Teórico

A Mulher na Força Aérea Uruguaia

Ao longo dos anos, e como resultado do que acontece em outros países com muito mais história, nosso país evoluiu em diferentes pontos de vista. O sexo feminino nas Forças Armadas não está isento dessa mudança. Em todo o mundo, as mulheres permaneceram em funções auxiliares por vários anos após o fim da Segunda Guerra Mundial. Partindo do próprio pessoal de voo, a ideia de mulheres aviadoras foi solidificada globalmente a começar pelos países do primeiro mundo. Para citar um exemplo, em 1974 a Marinha dos EUA permitiu que meia dúzia de mulheres obtivessem seus brevês e se tornassem as primeiras aviadoras navais. O Exército, por sua vez, naquele mesmo ano permitiu que as mulheres chegassem ao comando de helicópteros. Dois anos depois, a Força Aérea dos EUA (USAF) incorporou a mulher em treinamento de voo. Isso foi gradual, uma vez que o sexo feminino tinha sido autorizado a entrar em tarefas de pilotagem mas não em tarefas de combate, e

com isso limitando até mesmo suas carreiras. Quanto ao comportamento global, nosso país, como indicado por Gómez (2015), “... incorporou as primeiras mulheres em 1921 nas Forças Armadas, ano em que o curso para enfermeiras militares foi inaugurado no Hospital Militar. Em 1970 elas foram admitidas nas fileiras do pessoal subalterno” (p.380).¹ Várias eram suas tarefas: de natureza administrativa, serviços, bem como profissionais nas áreas de medicina ou direito. As mulheres do quadro de saúde foram das primeiras a entrarem na Força, como explicam De León, David e Lambruschini (1998), este último tendo afirmado especificamente com relação à FAU:

“...desde 1965 a mulher esteve integrada em número crescente, embora no início fossem apenas Oficiais do Serviço de Saúde das Forças Armadas em comissão na Força Aérea. Em dezembro de 1983, formaram-se na Escola Militar de Aeronáutica (EMA) as duas primeiras Oficiais do Corpo Técnico, Escala “H” Saúde Aeroespacial (...). Em 1993, a Escola Técnica de Aeronáutica (ETA) realizou um curso exclusivamente feminino em especialidades aerotécnicas, formando 18 aerotécnicas” (pp.3-5).²

As mulheres da área civil já realizavam tarefas aeronáuticas desde 1941 no comando de aeronaves civis. A pioneira aviadora civil, Mirta Vanni, foi instrutora de várias aviadoras, como Irene Samko. E assim como um efeito cascata gerou aviadoras civis que obtiveram seu brevê, algumas delas com apenas 17 anos, como é o caso de María Susana García Duarte (mãe do autor desta pesquisa). Todas elas tinham algo em comum: o ingresso vetado nas fileiras militares devido às normas vigentes naquela época. Finalmente, em 1997 a FAU permitiu a entrada de mulheres na EMA para integrar o Corpo Aéreo (e, portanto, ter a possibilidade de obter seus brevês de aviadores), sendo a primeira das escolas militares a permitir, não apenas no território uruguaio, mas na América Latina. Naquele ano, essa Escola abriu suas portas para as primeiras 5 mulheres (das quais no período de recrutamento uma delas deu baixa da Escola), e elas continuaram a carreira com o objetivo de pertencer ao Corpo Aéreo como os homens. É importante notar que hoje a EMA só treina militares do Corpo Aéreo, ou seja, as duas únicas fileiras que se formam na academia são os navegadores ou os aviadores, não havendo outra opção. Antes dos anos 90, havia outras fileiras, como o Corpo Técnico e o Corpo de Segurança Terrestre, que não são mais formados hoje naquela Escola.

O ingresso no Corpo Aéreo é feito através do curso de seleção de voo correspondente (teórico-prático), onde se ramificarão a partir do segundo ano (Cadetes do primeiro ano) para finalmente pertencer ao Quadro de Navegadores ou Quadro de Aviadores. Os do primeiro Quadro citado não estarão no comando da aeronave, tendo tarefas no futuro de acordo com sua posição, enquanto os do segundo devem passar na parte teórica para que tenham acesso a uma bolsa de estudos para cum-

prir a fase prática e, após passar nos exames da fase prática, finalmente ingressarem no Quadro de Aviadores. Isso permitirá que seja obtido o brevê 4 anos após sua entrada na EMA, como oficial da FAU com a patente de Tenente.

Variável 1 - Psicofísico

A medicina aeronáutica é o ramo da ciência médica na área aeronáutica, conforme explicado por Arrúa (2000), onde se estudam as manifestações fisiológicas e fisiopatológicas na interação do homem com o voo, sua resistência e prevenção de lesões que possam se desenvolver naquele ambiente no qual o homem não foi criado (p.4).³

A FAU tem a Diretoria de Saúde, cujas origens são de 1917 na Escola de Aviação Militar, e hoje, como força aérea independente do Exército Nacional, tem essa Diretoria posicionada no Comando Geral da Força Aérea subordinada ao Gabinete de Medicina Aeroespacial da Instituição que, entre várias tarefas, realiza a avaliação da aptidão psicofísica dos membros, principalmente dos aeronavegantes, mas não se limitando a isso, de modo que suas práticas vão desde prevenção, detecção até mesmo tratamento de possíveis patologias que possam afetar o pessoal. Essas avaliações são realizadas por médicos das mais diversas especialidades e enfermeiros, garantindo que ao longo de sua carreira profissional as tripulações de voo sejam monitoradas e atinjam os requisitos mínimos necessários para o voo ou, uma vez que essas normas tenham sido atingidas, mantenham esse estado de aptidão sendo em si uma garantia de segurança, não só para os tripulantes, mas também para terceiros.

Esse Gabinete realiza os exames psicológicos, clínicos e laboratoriais que permitem ao pessoal do Corpo Aéreo desempenhar suas funções. O Cadete da EMA deve passar por todos os testes corretamente para obter a condição médica para cumprir a fase prática de voo. Essa etapa começa muito antes da parte teórica do voo ser realizada. Algumas dessas áreas são odontológicas, otorrinolaringológicas, oftalmológicas, psicológicas, tempos de reação e laboratoriais, para citar algumas. A obtenção da não aptidão durante a estada na EMA por um Cadete, é uma causa de retirada do Instituto, uma vez que, como indicado acima, se ele não pode pertencer ao posto de Navegador ou Aviador (isto é, Corpo Aéreo) ele não pode integrar as fileiras do Corpo de Estudantes da EMA. Entre os diferentes exames, estamos interessados nas medidas de tamanho (altura), bem como destaque em outros tipos de exames que compõem a variável, como a psicologia da aviação. Quanto aos tempos de reação, esses serão o terceiro componente da variável a ser estudado. Isso é necessário pois, como cita Arrua (2000), “altos e baixos níveis de atenção situacional significam um prejuízo ao desempenho do indivíduo” (p.51).⁴ Esse grau de alerta pode ser mensurável graças a diferentes ferramentas, já que em

termos psicológicos ainda são respostas humanas a estímulos. Nesse caso, cada indivíduo entrará em uma sala onde diferentes experimentos com estímulos serão realizados. O tempo de reação é o tempo que se passa entre o início do estímulo e a resposta do indivíduo.

Variável 2 - Motivacional

Dada a existência de diversas teorias sobre o tema, a teoria mais estudada foi a escolhida pela Chefia de Estudos da EMA para a carreira do Cadete, que propõe que a motivação humana se baseia na vontade de satisfazer suas necessidades. Essa teoria é a da motivação humana do psicólogo Abraham Maslow, que identificou as principais necessidades do ser humano ao identificar cinco categorias de necessidades que se adaptam ao trabalho de pesquisa, uma vez que o cumprimento de cada necessidade se reflete na integridade da pessoa. É assim que Quintero (n.d.) as descreve resumidamente:

Necessidades fisiológicas. São de origem biológica e são orientadas para a sobrevivência do homem; as necessidades básicas são consideradas e incluem coisas como: necessidade de respirar, de beber água, de dormir, de comer, de sexo, de se abrigar (p.2).

A pessoa que está na rua, e que não tem um prato de comida, é considerada não ter suas necessidades básicas cobertas. Portanto, o próximo passo não pode ser alcançado na pirâmide, pois não tem a grande maioria das necessidades anteriores concluídas.

Necessidade de segurança. Quando as necessidades fisiológicas estão em grande parte satisfeitas, surge um segundo passo de necessidades voltadas para a segurança pessoal, ordem, estabilidade e proteção. Dentro dessas necessidades estão coisas como: segurança física, emprego, renda e recursos, família, saúde e proteção contra o crime de propriedade pessoal (p.2). Então aquele indivíduo que tem seu teto, saúde e pode ter um teto próprio, tem essa necessidade coberta. Como podemos observar, estar em um próximo passo significa que o passo anterior está satisfatoriamente cumprido.

Necessidade de amor, afeto e pertencimento. Quando as necessidades de segurança e bem-estar fisiológico são moderadamente satisfeitas, a próxima classe de necessidades contém amor, afeto e pertencimento ou afiliação a um determinado grupo social e são orientadas para superar sentimentos de solidão e alienação. Isso permite que você integre um grupo social, seja e sinta-se parte de algo mais (p.2).

Necessidade de estima. Quando os três primeiros tipos de necessidades são moderadamente satisfeitas, as chamadas necessidades de estima surgem orientadas para a autoestima, reconhecimento para a pessoa, realização pessoal e respeito ao próximo. Ao satisfazer essas necessidades, as pessoas se sentem confiantes e

valiosas dentro de uma sociedade; quando essas necessidades não são atendidas, as pessoas se sentem inferiores e inúteis. Neste particular, Maslow apontou para duas necessidades de estima: uma inferior, que inclui respeito ao próximo, a necessidade de status, fama, glória, reconhecimento, atenção, reputação e dignidade, e uma outra superior, que determina a necessidade de autorrespeito, incluindo sentimentos como confiança, competência, realização, domínio, independência e liberdade. Necessidades de autorrealização são as mais altas e estão no topo da hierarquia. Maslow as descreve como as necessidades de uma pessoa ser e fazer o que a pessoa “nasceu para fazer”, ou seja, é o cumprimento do potencial pessoal através de uma atividade específica. (pp.2-3).⁵

Desta forma, uma pessoa que se inspirou para ser piloto deve fazer todo o possível para ser um aviador. Sem dúvida, alcançar esse objetivo, que por si só já é muito sacrificado, exige bases sólidas de todas as etapas anteriores. Da mesma forma, a permanência na EMA em regime de internato durante 4 anos visa a que o Cadete seja 100% corpo e mente dedicados à tarefa que realiza, sem ter que se preocupar com coisas externas. Para isso, o ideal é que os Cadetes tenham satisfeito as 5 necessidades para estar no topo da pirâmide apenas pensando no Curso de Voo, sem qualquer interferência em seu desempenho normal.

Variável 3 - Desempenho Acadêmico

A EMA possui a área de Chefia dos Estudos, que é a área responsável pelos procedimentos relacionados a cursos, alunos, professores e exames em geral. Sua função é materializar o processo de formação acadêmica do Cadete para se tornar Oficial da FAU. A carreira é desenvolvida em quatro anos acadêmicos, graduando-se em Defesa Militar Aeroespacial, com opção de aviador, logística ou comunicação e eletrônica, sendo essas opções dentro das fileiras correspondentes de Aviador (para o primeiro) ou Navegador (para as outras duas opções). Embora durante a carreira tenham uma preparação cultural e militar, com uma grande carga de professores civis que não têm nada a ver com os estritamente militares, o desempenho acadêmico nomeado como variável para o presente trabalho está relacionado apenas com o voo e sua aplicação direta no alcance ou não da fase prática, já que para isso a fase teórica deve ser totalmente satisfeita.

Exposição do Problema

Esta pesquisa buscou investigar o fenômeno observado em relação ao grande número de oficiais mulheres que pertencem ao Quadro de Navegadores do Corpo Aéreo da Força Aérea Uruguaia.

Aspectos Metodológicos

O presente estudo foi realizado no âmbito da Força Aérea durante o ano de 2020, levando em conta o período de trabalho a partir de 1998 (ano que a Cadete feminina já começava com o curso de voo). Houve uma visão exploratória no início, uma vez que é um problema que não foi abordado na FAU. A revisão da literatura revelou que existem apenas estudos semelhantes em outros países que se adaptam a realidades diferentes da nossa. Também entendeu-se que era descritivo, pois tentava relacionar conceitos e responder a eventos que não deixam de ser sociais, porque são pessoas.

A metodologia desta pesquisa se baseia em duas abordagens que determinam, portanto, a terceira. Assim, a abordagem quantitativa utiliza a coleta de dados importantes que sustentam a hipótese. Quanto à abordagem qualitativa, serviu para dar um refinamento à pesquisa, obtendo, por exemplo, por meio de questões aprofundadas, informações importantes que foram analisadas e trianguladas, onde a forma como os indivíduos percebem a situação e a interpretam é examinada. Por fim, a abordagem mista mistura as duas anteriores, após a coleta de números e observações, contrastando informações quantitativas com informações qualitativas, proporcionando ao pesquisador um diagnóstico concreto e real para entender o problema. A conveniência de utilizar um conjunto de abordagens e métodos de pesquisa reside em abrir a maior oportunidade de compreender o fenômeno estudado.

Projeto de Pesquisa

É do tipo não experimental, uma vez que os fatos e variáveis foram observados como eles já existem na realidade e existiram no período estudado. Ou seja, o pesquisador deliberadamente manipulou as variáveis acima mencionadas para ver o efeito do outro. Também foi um corte transversal, já que foram em momentos específicos; algo como tirar uma foto do que aconteceu em um período já estabelecido no contexto em estudo que estava no curso de voo.

As variáveis estudadas foram, em primeira instância, as condições psicofísicas; depois as psicológicas e, finalmente, as motoras. Todas elas ocorridas no campo dos testes no gabinete psicofísico e na prática de voo. A segunda variável é motivacional e a terceira variável o desempenho acadêmico.

Hipótese

O pesquisador colocou assim: há uma relação de prevalência entre o Quadro de Navegadores e as condições psicofísicas, motivacionais e acadêmicas no sexo feminino da EMA. Para apoiar ou refutar a hipótese foram utilizadas uma série de téc-

nicas de coleta de informações, como levantamentos (para começar com a exploração e coleta de dados), bem como entrevistas com o objetivo de aprofundar opiniões e experiências de fundamental importância. A documentação se constituiu nos registros oficiais do Esquadrão de Voo Básico (unidade de voo onde os cursos são realizados) e da Diretoria da EMA, bem como estudos anuais dos testes psicofísicos do próprio Gabinete Psicofísico, que estão no Comando da Força Aérea.

Resultados

Variável Psicofísica (Altura)

Objetivo específico: identificar os aspectos psicofísicos do sexo feminino que influenciam o Quadro de Navegadores.

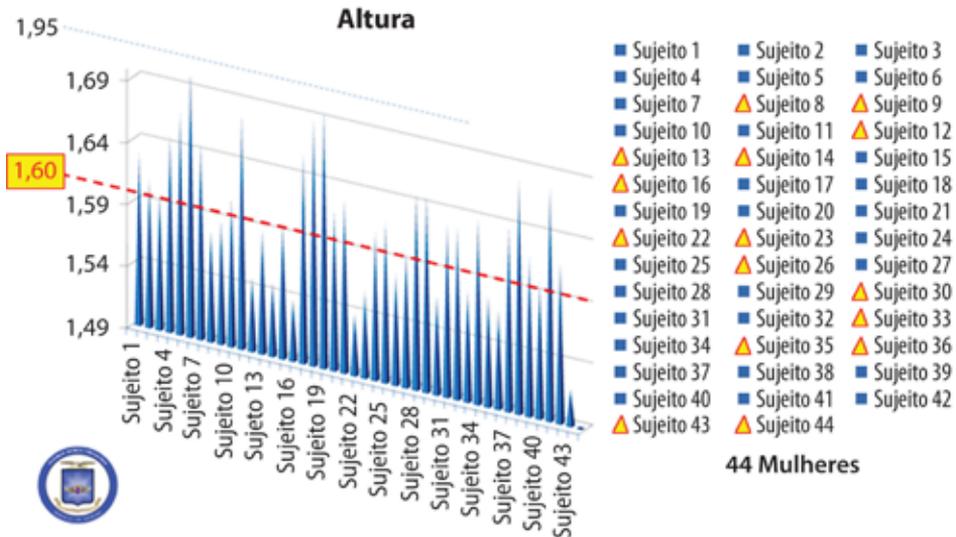


Figura 1. Altura (metros)

Fonte: Documentos do Gabinete Psicofísico da Força Aérea elaborados pelo autor

A partir da amostra obtida de 44 mulheres (de um total de 48 mulheres) foram obtidos dados interessantes e reveladores. De 4, esses dados específicos não foram encontrados. 34% (15 mulheres) não ultrapassaram 1,60m. De acordo com o que pode ser visto na prática, essa altura “mínima” é dada não por uma limitação médica que as desqualifica de voar, mas sim por uma limitação operacional que está ligada à própria aeronave. Nossa aeronave de treinamento T-260 (nomenclatura FAU para o Leonardo SF-260 de origem italiana) tem uma pequena cabine, assentos lado a lado onde há praticamente uma esfregação ombro a ombro. O assento de cada piloto tem uma inclinação de 10,5° para trás (muito possivelmente

para aumentar ligeiramente a tolerância do piloto às forças “G”, porque é uma aeronave com características acrobáticas e também permite confortavelmente o uso do paraquedas traseiro). Como contrapartida, essa posição torna mais longa a distância da perna para acessar todos os pedais (*palonnier*) por essa leve inclinação para trás. Se o piloto de menor estatura estender os pés para alcançar o *palonnier* e assim ser capaz de ter controle total dos comandos de voo, ele provavelmente sacrifica a visão para a frente e, com isso, varia suas referências visuais na cabine, tão necessárias no controle básico da aeronave nos estágios iniciais para o voo e, claro, posteriormente, em condições visuais de voo.

Em outros países, eles já passaram por situações semelhantes, como é o caso da própria USAF. No decorrer desta investigação o Comando de Educação Aérea e Treinamento da Força Aérea eliminou os requisitos mínimos de altura. Isso acontece porque eles têm a possibilidade de que no ingresso de uma mulher (ou homem), uma avaliação antropométrica é realizada para atribuir um tipo de aeronave que se adapte às suas condições (ou seja, isso é possível porque eles têm diferentes tipos de plataformas em seu inventário). Isso não acontece na FAU no que diz respeito ao treinador básico da EMA.

Foi motivo de preocupação por parte dos Comandos da EMA a situação em que uma pequena estatura afeta o curso normal do voo em sua fase prática. As duas manobras que mais foram afetadas pela altura do piloto Cadete, como refletido nas minutas oficiais do Esquadrão de Voo, foram o voo de dorso e a fase de pouso.

Em ambos os casos (entre outras fases de menor risco) a importância nesta aeronave da necessidade de uma estatura não muito baixa é evidente. O T-260 é um modelo fabricado na Itália e foi, sem dúvida, projetado para uma altura média de homem (que na Itália é de 1,77m e não muito longe dos 1,73m do nosso país). Essa aeronave também era o tipo de treinador básico da Força Aérea Italiana, uma organização que não permitia a entrada de mulheres em suas fileiras até o século XXI e onde esse modelo já havia sido fabricado anos atrás.

Nos últimos anos na EMA a baixa estatura das mulheres teve um grande impacto como causa da perda da fase prática devido principalmente ao impacto na segurança de voo, conforme registrado na ata oficial.

A Figura 2 mostra a razão de maturidade de acordo com os estudos realizados no Departamento de Psicologia. Esses indicadores são um resultado global que são enquadrados no resumo fornecido ao pesquisador de projeções gráficas como o teste Machover ou o teste de Inventário de Personalidade (traços de personalidade) - testes projetivos caracterizados por questões abertas que podem indicar depressão ou angústia. O número reflete o resultado de 42 mulheres (de um total de 48 mulheres, pois o resultado das seis restantes não é registrado).

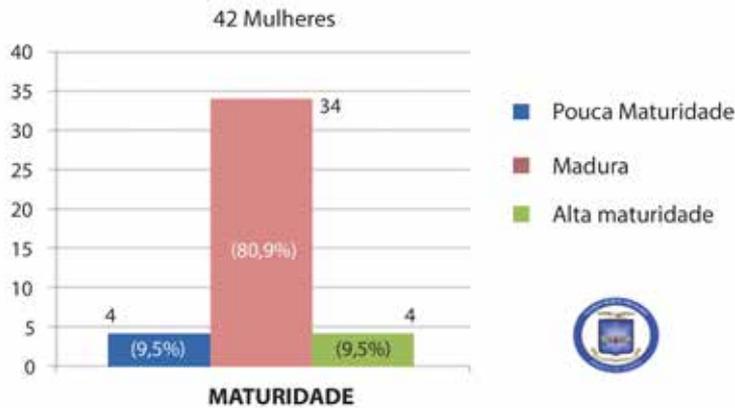


Figura 2. Maturidade

Fonte: Documentos do Gabinete Psicofísico FAU, elaboração do autor

Enquanto isso, é de importância e interesse os percentuais de nível “imaturo”, representados por quatro das 42 mulheres e equivalente a 9,5%. Verificando os dados cruzados com os minutos correspondentes do Esquadrão de Voo Básico dessas quatro mulheres, uma delas falhou pela segunda vez em um teste teórico, não acessando a fase prática. Enquanto as outras três mulheres mostraram não controlar o avião de forma básica, e duas dessas três apresentaram comportamentos de desorientação e até mesmo bloqueio em situações onde o piloto instrutor teve que assumir o comando do avião.

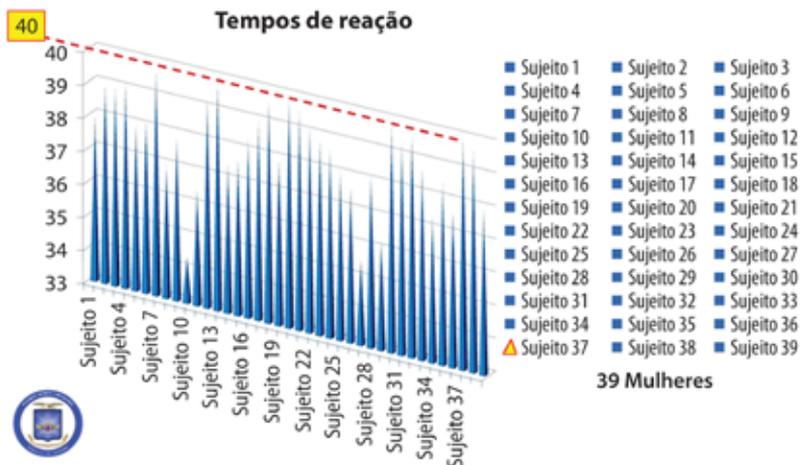


Figura 3. Tempos de reação

Fonte: Documentos do Gabinete Psicofísico da FAU, elaboração do autor

A Figura 3 indica um número de dois dígitos que é um valor médio dos tempos de reação realizados no Gabinete Psicofísico pelos Cadetes do 1º ano. Esta média é de exercícios de tempo de reação. Reflete o resultado de 39 mulheres (de um total de 48 mulheres, pois o resultado das nove restantes não é registrado).

No caso do Sujeito 37, está no teto do que é permitido (40 centésimos), por isso o Gabinete deve avaliar outros fatores para lhe dar sua aptidão.

Além disso, e de acordo com dados cruzados, essa Cadete feminina, não só teve “lentidão” nos tempos de reação, mas está dentro do grupo de “pouco motivados”.

Outro fato não menos importante é que das 39 mulheres há 16 delas que estão em média entre 39 e 40 em tempos de reação - um valor bastante alto. De acordo com a ata, 68,75% dessas 16 mulheres tinham conceitos de lentidão na cabine, falta de reação, medo e insegurança, falta de percepção ou pouca atenção distributiva. Os 31,15% restantes perderam o Curso Teórico e não passaram para a fase prática.

Sem dúvida, há uma grande importância em reagir rapidamente em uma aeronave, uma vez que é uma máquina ágil e instável, ainda mais em fases como decolagem e pouso, e, portanto, a necessidade de os valores médios serem baixos, permitindo reagir rapidamente a qualquer circunstância. Também foi possível determinar com informações cruzadas que de 15 delas, cinco mulheres tiveram valores de tempo de reação acima do valor médio 39, enquanto outras cinco mulheres estiveram acima do valor médio 38 (ainda alta) e, finalmente, outras cinco mulheres remanescentes estiveram entre 35,6 e 37,7 de valor médio, o que, embora friamente menor comparativamente, não é exatamente um valor baixo e poderiam portanto, serem levados em conta em futuras pesquisas podendo os valores acima recebidos do Departamento de Psicologia serem reafirmados na cabine de voo na fase prática.

Variável Motivacional

Objetivo específico: identificar os aspectos motivacionais do sexo feminino que influenciam O Quadro de Navegador

A Figura 4 mostra a motivação de acordo com os estudos realizados no Departamento de Psicologia. Esses indicadores são mesmo por meio do discurso, uma vez que outras técnicas utilizadas, por si só, não têm validade para essa variável. Como instrumento a entrevista é então usada para investigar conteúdos não observáveis e aqueles que seu conteúdo resultou das técnicas mencionadas acima. O resultado de 42 mulheres (de um total de 48 mulheres, pois o resultado das seis restantes não é registrado) não indica que 50% estavam “pouco motivados” algumas semanas antes do início do Curso de Voo.

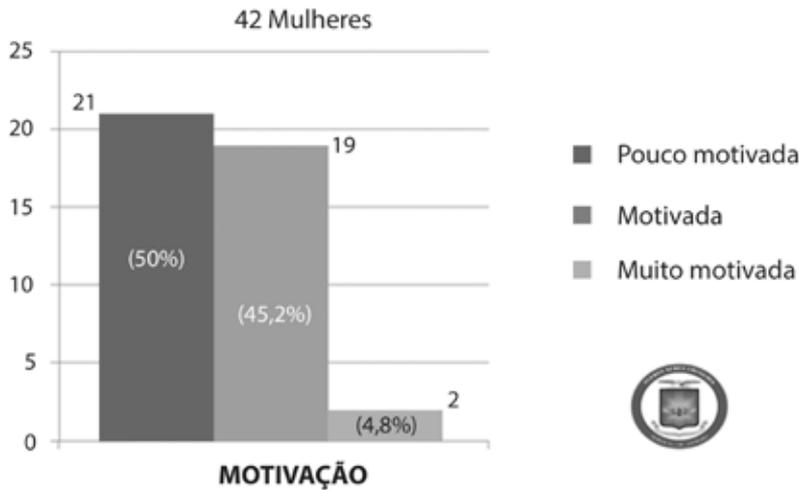


Figura 4. Motivação

Fonte: Documentos do Gabinete Psicofísico FAU, elaboração do autor

Normalmente esse é um ano muito esperado por todos os Cadetes, onde um dos objetivos mais desejados da carreira aeronáutica militar é alcançado, que é voar. Iniciar o Curso de Voo e ver que ao longo dos anos 21 Cadetes mulheres começaram de forma “desmotivada”, é um aspecto que deve ser estudado mais adiante. É também um ano que, além do Curso de Voo, elas passaram para o Curso Profissional na própria Academia, receberam a insígnia de espadim em seu uniforme (que é o símbolo do Comando e é o ano que também começam a ter Cadetes juniores).

Também é necessário mencionar que das 50% que estavam “pouco motivadas”, um número expressivo obteve valores médios entre 39 e 40 centésimos em tempos de reação. Portanto, o pesquisador pode ver uma relação entre desmotivação com alto número de tempo de reação.

Variável de Desempenho Acadêmico

Objetivo específico: identificar os aspectos acadêmicos do sexo feminino que influenciam o Quadro de Navegadores. Para isso, levamos em consideração as que passaram para a fase prática e as que não passaram.

O desempenho acadêmico diz respeito apenas a matérias de: procedimentos de estilo (da aeronave), teoria do voo, mecânica e sistemas, emergências e navegação, entre outros. Todos estritamente relacionados ao Curso de Voo.

De todas as Cadetes femininas (48), 18,75% não passaram da fase teórica do Curso de Voo, conforme registrado na ata oficial. Aprofundando-se nesses resul-

tados, em pesquisa realizada pelo pesquisador com todos elas (muitas das quais já deixaram a Instituição), 80% expressaram que o resultado de suas notas era o que esperavam, ao contrário dos 20% restantes que responderam que não era.

O desempenho é como o produto final de uma soma de diferentes fatores que vão desde motivação, atitude, maturidade, ambiente social dentro e fora da EMA, e até mesmo a relação com a família entre outros aspectos. As matérias usadas para esta variável têm que ser diretamente relacionadas com o voo, por isso não é difícil deduzir que você tem que ser motivado sem dúvida para entender tópicos tão díspares quanto o funcionamento de um motor, o sistema elétrico, procedimentos de voo, emergências (memória), ser capaz de tocar todos os interruptores e indicadores do cockpit, apenas para citar alguns. São matérias de uma grande carga mental, de compreensão e raciocínio que não perdoa indivíduos sem concentração, dispersos, com falta de atenção e interesse.

Conclusões

Hipótese

Quanto à hipótese geral apresentada, não se pode dizer que é totalmente válida. Se houver influências das condições psicofísicas e motivacionais sobre a prevalência do sexo feminino no Quadro de Navegadores da EMA, que embora estejam presentes, estas estão de forma moderada, exigindo pesquisas específicas em determinadas áreas para determinar o grau de incidência e apoiar enfaticamente sua existência.

Quanto ao desempenho acadêmico variável não é possível identificar qualquer tipo de relação, o que justifica que a variável acima mencionada afeta de forma diferente por ser mulher, sendo neste caso o mesmo do sexo masculino. Ou seja, é estudado, é aprovado, e se isso não acontecer, resulta na perda do Curso teórico de Voo. Em detalhes podemos ver:

Psicofísica

Altura

Havia 15 mulheres de um total de 48 que tinham uma altura abaixo de 1,60 m, o que finalmente acabou afetando a prática mais para a área operacional ligada ao nosso treinador T-260 do que para a área médica ligada a alguma afetação que desabilita o voo. Portanto, é muito provável que se outro tipo de cockpit de voo não for obtido, o tamanho de 1,60 m ainda será um limite crítico para ser um aviador.

No entanto, e embora não tenha sido parte da investigação, no caso das mulheres no Quadro de Aviador na FAU foi possível verificar que existe atualmente um caso de um aviador que com um valor inferior a 1,60 m atingiu a perícia necessá-

ria. Isso certamente não faz com que seja correto afirmar enfaticamente que o limite inferior de altura é uma qualidade necessária e suficiente. No entanto, há apenas um caso nessas duas décadas.

Maturidade

Foi visto que de um número de 42, apenas quatro mulheres apresentaram um nível de maturidade enquadrado em “imaturo”. É preciso entender o conceito de que a maturidade é medida em valores esperados na sua idade. Dessas Cadetes do sexo feminino, uma falhou em um teste teórico pela segunda vez, não passando para a fase prática. Enquanto as outras três Cadetes femininas mostraram conceitos semelhantes em voo relacionados a problemas para controlar o avião de forma básica, desorientação, perda de controle da aeronave e até mesmo bloqueio em situações onde o piloto instrutor teve que assumir o comando do avião.

Embora seja muito importante detectar a relação entre maturidade e atividade aérea, ainda mais quando há conceitos que ameaçam a segurança de voo, foi possível identificar que há uma relação significativa entre maturidade e desempenho no curso de voo sendo esta uma relação moderada que deve ser estudada com mais cuidado.

Atualmente a Diretoria da EMA está realizando um trabalho especial como resultado desta pesquisa com o psicólogo da Unidade quanto ao nível de maturidade nos estágios iniciais dos Cadetes (para ambos os sexos), tendo assim uma janela de pelo menos 18 meses para trabalhar com o indivíduo diretamente antes de iniciar o curso prático de voo. O profissional foi formado, entre outros locais, no INMAE (Instituto Nacional de Medicina Aeronáutica e Espacial) da Argentina.

Tempos de Reação

O resultado da análise de 39 mulheres (de um total de 48) mostra que o tempo médio de reação em 16 (41%) delas está entre os valores de 39 e 40. Essa média é considerada alta, tocando o limite superior (40). Ou seja, a resposta é um pouco lenta conforme necessário em termos dessa área estudada da variável psicofísica.

Também dessas 39 mulheres com as quais os resultados do tempo de reação são contados três obtiveram o valor de 39,9, das quais duas são indicadas como tendo “pouca maturidade”, podendo sugerir que a existência entre esses dois fatores é possível, mas não conclusiva. É necessário permitir alguns anos para aumentar a amostra e ter dados mais precisos.

Também é importante mencionar que os reflexos são uma habilidade treinada, de modo que valores elevados também podem estar relacionados com as primeiras vezes que o teste de reação foi realizado. Portanto, valores elevados nem sempre

devem estar ligados a alguma patologia particular. É por isso que não é viável enfatizar que há uma relação de causa e efeito entre os altos tempos de reação e o que se reflete no desempenho na cabine.

Uma investigação mais avançada na qual se estabelece até que ponto apenas essa variável específica pode afetar emerge como aconselhável.

Motivacional

Segundo os dados do Departamento de Psicologia foi identificada baixa motivação em 50% das mulheres (de um total de 42 mulheres), logo no começo do Curso de Voo.

Observa-se também que a baixa motivação está relacionada aos altos números de tempo de reação, com média de todos aqueles no nível “pouco motivado” em 38,9.

A Diretoria do Instituto após a investigação aumentou significativamente a coordenação que já era feita com outras unidades da Força para a realização de atividades conjuntas a fim de complementar não apenas a formação dos Cadetes em geral (embarque e desembarque de aeronaves, rapel de helicóptero, etc.), mas também para que possam aumentar o nível de motivação de acordo com o que seria esperado de um Cadete da Força Aérea, trabalho que continua a ser feito.

Da mesma forma, o número de oficiais mulheres foi aumentado para integrar o quadro de oficiais da Academia, de modo que gerassem um vínculo de mentor, dando sinais de liderança e gerando empatia, gerando assim mais possibilidades para Cadetes mulheres.

Desempenho Acadêmico

Nesta área, não há uma relação estatística ou observável significativa do desempenho acadêmico que influencie no Quadro de Navegadores.

Considerações Finais

Este estudo mostra que há prevalência do sexo feminino no Quadro de Navegadores, com os possíveis fatores que, como um todo, se correlacionam.

Por fim, é altamente honroso para a FAU realizar esse tipo de pesquisa que tem como principais objetivos a geração de conhecimento e a solução de problemas práticos através de um processo tão importante quanto os resultados obtidos. □

Notas

1. Gomez. O papel da mulher nas Forças Armadas. Um ponto de vista na perspectiva dos Colégios de Defesa Ibero-Americanos”. (2015). P. 380 Recuperado de https://pmb.parlamento.gub.uy/pmb/opac_css/index.php?lvl=notice_display&id=88164.
2. De Leon, David, Lambruschini. “Revisão do marco legal que regula a atividade profissional e social das mulheres na Força Aérea Uruguaia.” (Monografia). Escola de Comando Aéreo e Estado Maior, Montevideú, Uruguai. (1998). P. 3-5.
3. Arrua. Contribuições para uma investigação sobre Força Aérea e Saúde. (Monografia). Escola de Comando Aéreo e Estado Maior, Montevideú, Uruguai. (2000). P.4Arrúa.
4. Ibid. P. 51.
5. Quintero, Teoria das Necessidades de J. Maslow. (s.f.). Q.2-3. Recuperado em 16 de dezembro de 2018, http://files.franklin-yagua.webnode.com.ve/200000092-e266ae35e3/Teoria_Maslow_Jose_Quintero.pdf.



Tenente-Coronel Aviator Gerardo Tajés, Força Aérea Uruguaia

O Tenente-Coronel Aviator Gerardo Tajés (graduado em Defesa Militar Aeroespacial), é o Vice-Diretor da Escola Militar de Aeronáutica da Força Aérea Uruguaia (FAU). Atualmente é Comandante-Piloto designado para o Esquadrão Aéreo N° 5 (Helicópteros), com 2.300 horas de voo em asas fixas e rotativas. É piloto instrutor UH-1H treinado na Aviação do Exército Argentino, piloto comandante do Bell 212 e copiloto da plataforma AS-365 Dauphin. Ele atuou na África em quatro destacamentos sob a bandeira das Nações Unidas, acumulando mais de 1.000 horas nas operações da UNMEE na Etiópia e MONUSCO na República Democrática do Congo, completando um total de 44 meses na área da missão. Tenente-Coronel Tajés é graduado pela Escola Militar de Aeronáutica, graduado pelo Curso superior de Comando e graduado no Curso de Estado Maior Aéreo da Escola de Comando e Estado Maior Aéreo da FAU.