

CRIAÇÃO DO QUADRO COMPLEMENTAR DE OFICIAIS AVIADORES

Cap Av ANTONIO AUGUSTO WALTHER DE ALMEIDA

INTRODUÇÃO

Conversando informalmente com militares de diferentes nacionalidades, admirou-nos o fato de alguns países haverem extinguido o clássico currículo acadêmico na formação básica dos seus oficiais aviadores. Espantou-nos, ainda, o fato de que o nível intelectual e profissional da maioria destes indivíduos era extremamente elevado, apesar de não haverem cursado clássica escola castrense. Tais surpresas geraram uma série de questões que me motivaram a apresentar este trabalho. Como seriam formados, selecionados e promovidos estes homens? De que forma estariam habilitados para assumir os altos cargos? Tais idéias poderiam ser implantadas no Brasil?

À medida que as respostas foram surgindo, desvendando as características próprias do sistema de cada país, deparamos com detalhes interessantes que viriam a solucionar diversos problemas estruturais da Força Aérea Brasileira (FAB). A análise das informações dispo-

níveis evidenciou a aglutinação em três moldes básicos: Americano (misto, pois utiliza a formação acadêmica e contingente complementar), Inglês (não acadêmico, copiado por vários países da Europa) e Brasileiro (exclusivamente acadêmico, utilizado por outros países latino-americanos).

A racionalização dos aspectos positivos e negativos decorrentes da comparação dos sistemas acima mencionados, sugere a criação de um "Quadro Complementar de Oficiais Aviadores" (Q.C.Av.) que venha preencher lacunas existentes, sem, contudo, afetar a atual estrutura de carreira e incrementando na Força um contingente operacional que permita maior flexibilidade nas ações de administração de pessoal.

Entretanto, antes de conceber os passos iniciais da idéia, enumeraremos algumas falhas do Modelo Brasileiro, evidenciadas na confrontação anterior, que poderão ser corrigidas. A partir destas, primeiramente, idealizaremos a implantação de um curso de formação do

Q.C.Av. que preserve um currículo militar e técnico especializado igual àquele ministrado atualmente ao Cadete da Academia da Força Aérea.

Em seguida, iremos propor uma carreira para o Q.C.Av. que seja seletiva, permitindo a ascensão dos oficiais mais destacados positivamente e, ao final, analisaremos as vantagens e desvantagens, extraíndo o balanço conclusivo.

Para começar o desenvolvimento da argumentação, mostraremos a seguir a comparação entre os modelos Americano, Inglês e Brasileiro.

COMPARAÇÃO DE MODELOS

Antes de iniciarmos a apresentação e a confrontação, pré-estabeleceremos algumas definições que facilitarão a compreensão das descrições a serem mostradas posteriormente.

Instrução Primária: Composta de treinamento preliminar ministrado em aeronave primária até tornar o aluno apto a voar solo em condições visuais. Compreende de quinze a trinta horas de voo.

Curso Básico: Ensina ao piloto militar como voar em condições meteorológicas adversas, por instrumentos, bem como integrar es-

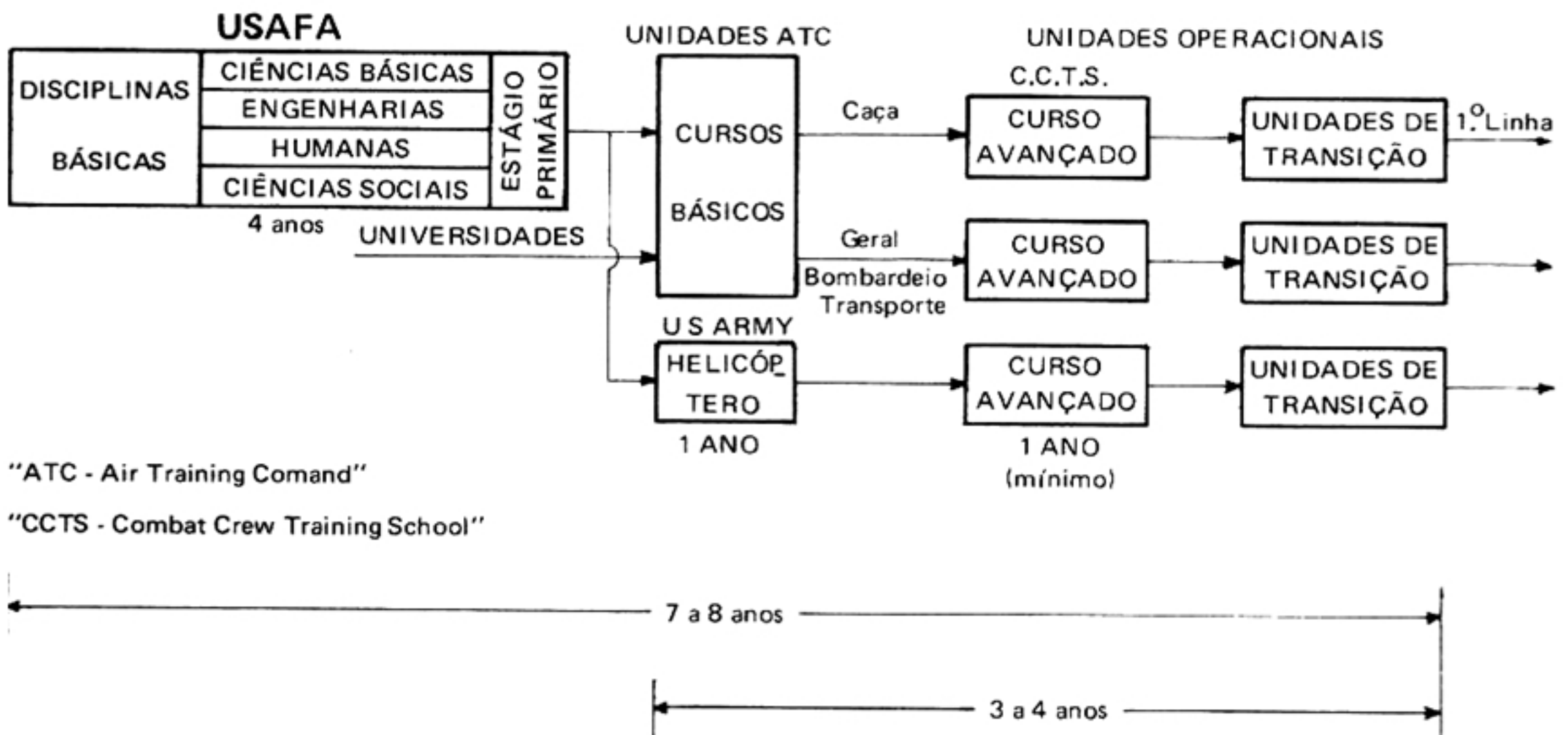
quadrilhas em vôos de formação. São necessárias entre setenta a cem horas em avião mais sofisticado, que atende aos requisitos anteriores.

Curso Avançado: Ministra a formação básica operacional, ou seja, possibilita que o piloto aprenda a empregar sua aeronave como instrumento da Arma Aérea, antes de ser encaminhado para as unidades aéreas. Utilizam-se aeronaves de treinamento avançadas e consiste em aproximadamente cem horas de voo.

Os cursos acima definidos diferem de um país para outro, porém os objetivos são semelhantes, de forma que apresentaremos os três modelos separadamente, complementados por fluxogramas de fácil compreensão.

1- Modelo Americano: Sistema amplo e complexo que admite aviadores oriundos de formações distintas. Parte de seus contingentes é oriundo da "United States Air Force Academy" (U.S.A.F.A.) e de civis oriundos de universidades com diferentes profissões.

Os oficiais do Corpo Complementar tem formação aérea idêntica à daqueles procedentes da U.S.A.F.A. e podem permanecer na Força Aérea, desde que reúnam condições profissionais e tenham conceito para continuar suas carreiras, da mesma forma que os demais companheiros formados em "Colorado Springs"(1).



2- Modelo Inglês: A "Royal Air Force" (RAF) não possui uma academia para formar seus oficiais aviadores que são oriundos de universidades e de colégios secundários. Esses indivíduos ingressam na R.A.F. com a patente de Segundo-Tenente e, inicialmente, são submetidos a um curso intensivo de treinamento militar e de vôo primário com a duração de quinze semanas, denominado "Initial Officer Training" (I.O.T.).

Concluída a primeira fase, são encaminhados para realizar os Cursos Básico e Avançado em diversas unidades de instrução subordinadas à "Central Flying School" (2).

Desta forma os pilotos estarão prontos para o combate ao completarem dois anos e meio após o ingresso no I.O.T., economizando tempo em formação que será utilizado em proveito das atividades nas unidades aéreas.

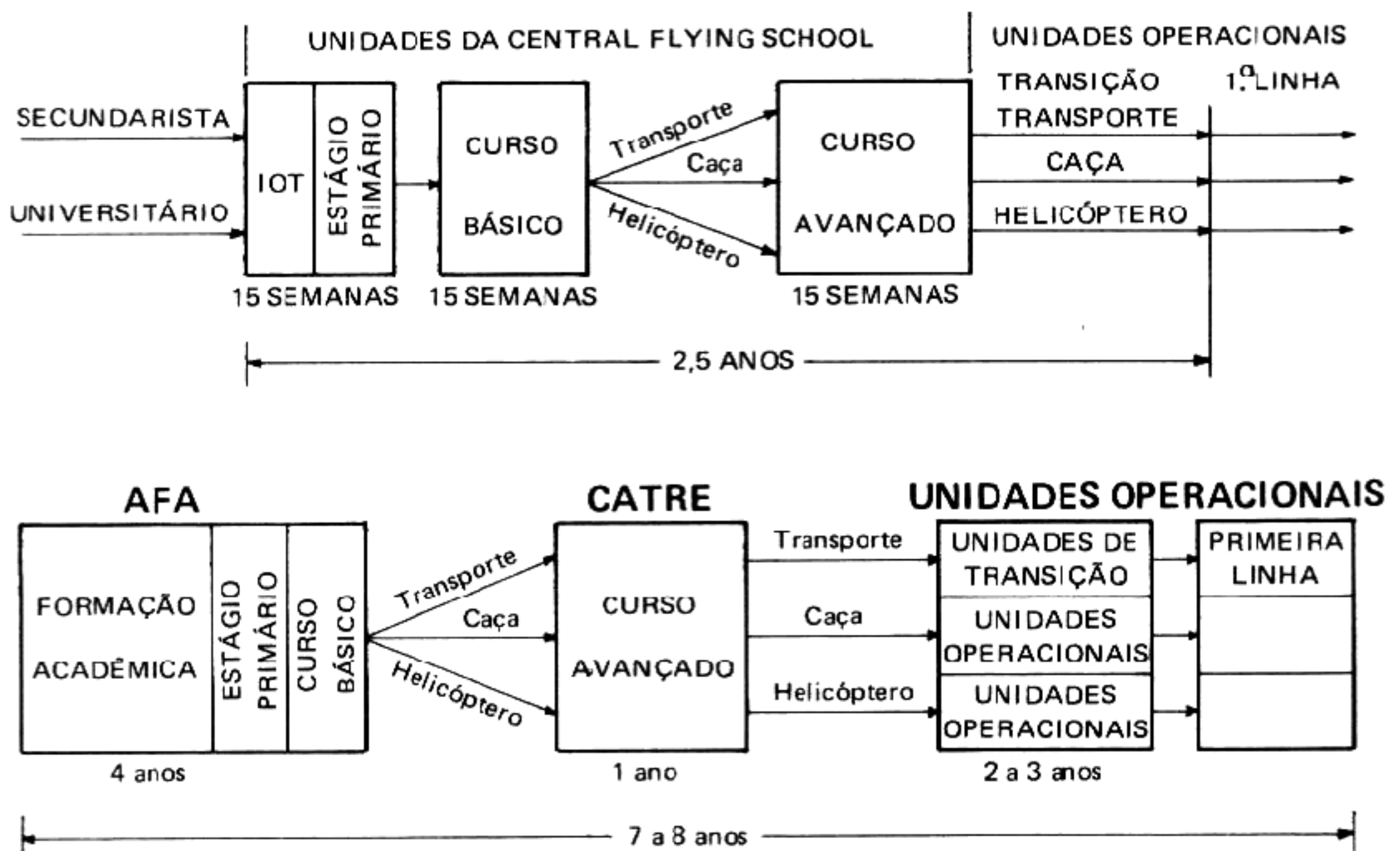
3- Modelo Brasileiro: Totalmente acadêmico, de estrutura básica homogênea, unifi-

cada e formação genérica (abrange vários campos do conhecimento, porém sem profundidade).

Inicia a instrução aérea no terceiro ano da Academia da Força Aérea (A.F.A.) com curso em avião primário "Universal" e ministra o Curso Básico em aviões "Tucano" durante todo o quarto ano.

Após a formatura na Academia da Força Aérea (A.F.A.), os Aspirantes são transferidos para o Centro de Aplicações Táticas e Re-completamento de Equipagens (C.A.T.R.E.), onde fazem o Curso Avançado por período de um ano, para, depois, seguirem para as Unidades Operacionais de caça, transporte ou helicóptero.

Na confrontação dos diagramas acima, depreendemos e observamos algumas falhas no Modelo Brasileiro que merecem ser destacadas em comentários separados.



FALHAS DO MODELO BRASILEIRO

Enumeraremos três deficiências básicas:

1- Inversão da Pirâmide Hierárquica: Causada pela formação massificada na Academia da Força Aérea e pela ausência de um elemento exclusivamente operacional que preste serviço temporário, tal qual na Inglaterra e Estados Unidos. Desta forma, a FAB suporta um contingente de oficiais superiores extremamente desproporcional, decorrente da ausência de processo seletivo e excludente para promoções, uma vez que todos são oriundos de uma mesma escola. A ascensão de posto por antigüidade é garantida e obrigatória, mesmo para aqueles que não aspiram por isso.

2- Formação Dispendiosa: Perde-se muito tempo e dinheiro formando muitos elementos que, antes de completarem dez anos de serviço, saem da Força em busca de atividades civis mais bem remuneradas.

3- Homogeneidade Excessiva: Todos os oficiais aviadores são oriundos de uma mesma formação, de modo que tendem a perceber de maneira semelhante os problemas com os quais se deparam cotidianamente. Não há pluralidade de conhecimentos, portanto é escassa e superficial a troca de informações.

Diante dos problemas básicos acima expostos, vamos propor a implantação de um Quadro Complementar de Oficiais Aviadores, que possa minimizar estes aspectos, utilizando-nos de alguns detalhes interessantes contidos nos modelos Inglês e Americano, apresentados no primeiro item deste trabalho. Começaremos a expor nossa idéia pela montagem do curso.

CURSO DE FORMAÇÃO DO Q.C.Av.

Para possibilitar uma maior clareza, dividiremos o assunto em três tópicos: admissão, curso militar e curso aéreo.

1- Admissão: Seria feita através de concurso aberto para candidatos provenientes

de universidades, com idade máxima de vinte e três anos ou vindos dos colégios secundários, com até dezoito anos, para brasileiros natos, solteiros, oriundos de todas as regiões do país.

2- Curso Militar: Estágio de adaptação militar - iniciar-se-ia no mês de julho, com término no final de novembro. Utilizaria as dependências ociosas da A.F.A., uma vez que a implantação do Q.C.Av. poderia reduzir a um terço o efetivo de Cadetes.

Seriam ministradas aulas referentes aos regulamentos militares, história e organização da F.A.B., chefia e liderança, aeronáutica, atribuições funcionais, exercícios militares e educação física.

3- Curso Aéreo: Começaria no mês de fevereiro, na A.F.A., com aproximadamente três semanas com aulas técnicas preparatórias para o início da instrução primária de vôo, se estenderia até o final de maio, propiciando um total máximo de treze missões, objetivando uma alta taxa de atrito e grande seletividade.

Encerrada a primeira fase do curso aéreo, em junho, iniciar-se-ia o Curso Básico em aeronaves Tucano, até o final de novembro, prevendo um máximo de oitenta horas de vôo por aluno.

Aqueles que concluíssem o curso seriam declarados Aspirantes-a-Oficial e seguiriam para o C.A.T.R.E., onde teriam normalmente o mesmo currículo atual, inclusive com acesso à aviação de caça para aqueles selecionados para tal finalidade.

Desta maneira, seria valorizada a formação operacional na fase inicial de carreira, idêntica à de todo oficial oriundo da AFA. Entretanto, a permanência na Força deveria ser regulamentada conforme um plano de carreira específico a ser comentado.

CARREIRA DO OFICIAL DO Q.C.Av.

Após a formatura na AFA, os oficiais do Q.C.Av. estariam comprometidos com um serviço militar obrigatório por cinco anos (um no CATRE e mais outros quatro nas unidades);

quando expirasse esse prazo, todos os integrantes da turma seriam submetidos a uma avaliação de modo a permitir o reengajamento de dois terços do efetivo.

Neste período, os oficiais com curso superior seriam elevados a Primeiro-Tenente, quando completassem dois anos após a declaração a Aspirante-a-Oficial, enquanto aqueles oriundos de colégios só estariam aptos após a readmissão.

Tais procedimentos permitiriam aos oficiais oriundos da AFA disporem de um tempo para promoção mais abreviado que os colegas do Q.C.Av., contemporâneos no curso secundário, conforme desenhos abaixo:

A partir do posto de Primeiro-Tenente os tempos mínimos de ascensão seriam idênticos, dependendo apenas dos conceitos obtidos, condicionando todas as promoções do Q.C.Av. ao processo de merecimento.

Aqueles que não atingissem conceito normal para os postos de Capitão e Major seriam dispensados do serviço ativo. Fato não válido para o Quadro Permanente, supondo-se que esta seleção seria realizada pelo Corpo de Cadetes (3).

Os jovens oriundos de formação elementar teriam suas carreiras voltadas para a parte operacional, não apenas nos Esquadrões,

mas também como assessores de comandos. Seriam homens que conseguiriam acumular maior experiência neste setor, devido ao elevado tempo em que estariam servindo nas Unidades Aéreas.

Por outro lado, os de origem universitária, desde cedo, seriam encaminhados para funções compatíveis com as respectivas profissões, de modo que se especializariam em determinados setores, neles fazendo carreira.

Restaria ao oficial graduado na Academia, uma posição eclética, correspondente à sua formação genérica, a fim de manter uma visão global da F.A.B. que o capacitaria a desempenhar com maior flexibilidade as funções de Comando de Unidades e Comandos Aéreos. Enfim, comporia o centro decisório da Força.

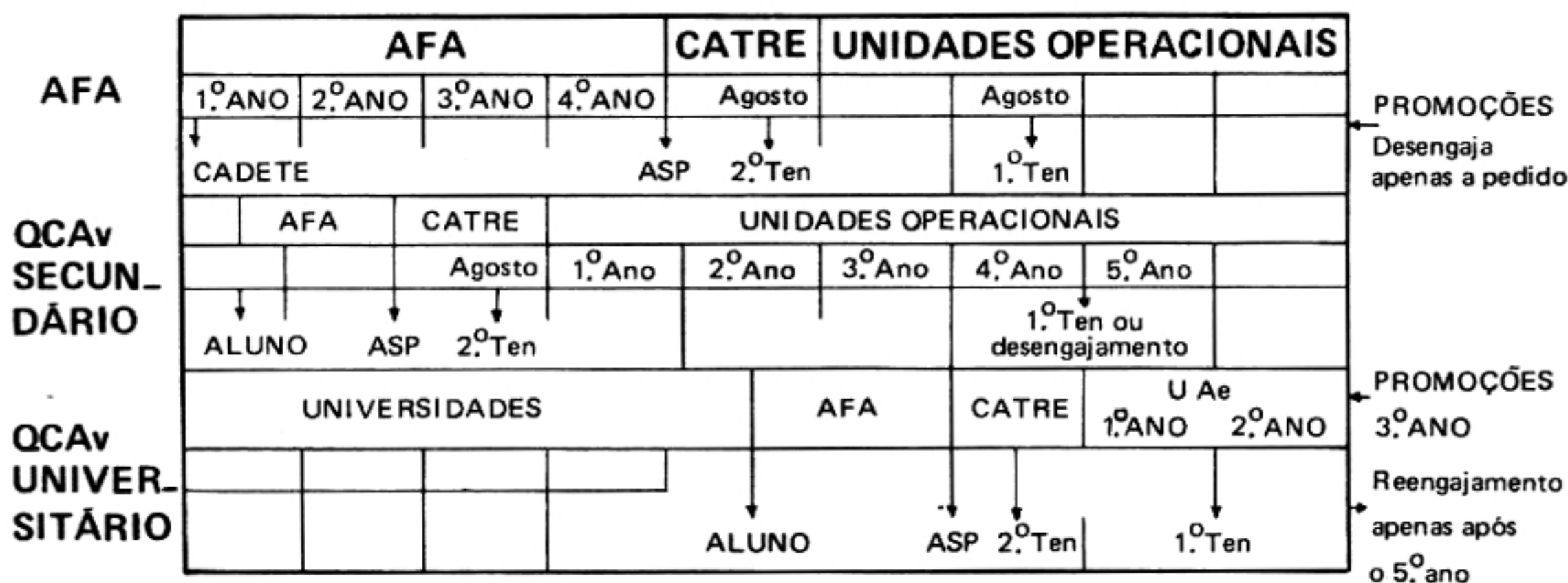
VANTAGENS E DESVANTAGENS

Não podemos concluir este trabalho, sem antes listar um balanço dos prós e dos contras das idéias contidas no item anterior.

1- Desvantagens:

a- Possibilitaria desmotivar o ingresso na Academia;

b- Poderia criar preconceitos internos decorrentes das diferentes origens de formação; e



c - Talvez resultasse na queda do padrão militar do Oficial Aviador.

2- Vantagens:

a - Possibilitaria que a A.F.A. formasse um número menor de oficiais, mas com melhor qualidade;

b - Corrigiria a inversão na pirâmide de pessoal, através de sistema seletivo;

c - Disporia de oficiais aviadores altamente especializados em determinados setores;

d - Realizaria grande economia de recursos na formação de oficiais; e

e - Não afetaria a estrutura atual, complementando-a apenas.

CONCLUSÃO

A constatação de um enorme saldo positivo na coluna das vantagens desta proposta nos faz inferir que a implantação do Q.C.Av. é uma alternativa viável, que poderia enriquecer a estrutura, bem como representaria imensa economia na área de ensino.

Assim, a comparação dos modelos Americano, Inglês e Brasileiro, foi de grande valia para se estudar algumas falhas de nossa Força, as quais poderiam ser corrigidas através de idéias postas em prática em outros países.

A reunião destas sugestões nos fez pensar na inclusão de um novo elemento na F.A.B. com a criação do Q.C.Av., congregando jovens oriundos de universidades e colégios secundários com níveis de instrução, tipos de especialização e idades, bastante diferentes.

Essa diversificação exigiria a implantação de um curso de formação que, embora

abreviado, apresentasse alta seletividade com a rigidez de normas próprias da A.F.A., fato que possibilitaria um nivelamento nos conhecimentos técnicos especializados e militares de todos os Aspirantes.

Tal equidade tornaria possível a ida dos membros do Q.C.Av. para o C.A.T.R.E., os quais, daí em diante, teriam suas carreiras, na área operacional, asseguradas, dentro dos primeiros cinco anos. Entretanto, a permanência e ascensão dependeriam de atributos relativos à capacidade funcional.

Desta forma, entendemos que a F.A.B. não poderá, daqui para frente, alhear-se aos diversos aspectos abordados nestas páginas, pois o enorme desenvolvimento da Arma Aérea, nos dias de hoje, exige uma otimização no aproveitamento de recursos, sejam eles materiais ou humanos.

Colocar o homem certo no lugar certo, em consonância com suas aptidões, é aumentar a eficiência e isto pode representar a economia de meios necessária para obter maior eficácia. A eficácia representa-nos a vitória!■

BIBLIOGRAFIA

- 1- Cruz, Jerônimo - Treinamento de Pilotos Militares e seus equipamentos - (Estudos), Natal, CATRE, 1981, 18 p.
- 2- "United States Air Force Academy, Catalog 1985-1986 (Catálogo), "Colorado Springs", 1986, 23 p.
- 3- RODRIGUES, Albano Gomes et alii. Relatório final da visita a "Central Flying School". RAF. NATAL, Ministério da Aeronáutica, CATRE, 1987. 7 p.

(1) "Colorado Springs" - Nome da cidade onde a U.S.A.F.A. está localizada.

(2) "Central Flying School": Órgão central que supervisiona todo o processo de instrução aérea na RAF.

(3) Corpo de Cadetes: Órgão responsável pela Instrução Militar e moral do Cadete da AFA.