

## **ANEXOS**

---

**ANEXO 1 – Quadro de Presidentes da VARIG, Fundação Ruben Berta, Conselho de Administração da VARIG, Conselho de Curadores e AERUS**

**ANEXO 2 – A VARIG é nossa**

**ANEXO 3 – A Universidade no ar**

**ANEXO 4 – Regulamento do Plano de Benefícios I do Instituto Aerus de Seguridade Social**

**ANEXO 5 – VARIG, Rio Sul e Nordeste: plano de recuperação judicial**

**ANEXO 6 – Comunicação da liquidação extrajudicial dos planos de benefícios I e II da VARIG**

**ANEXO 7 – Plano de benefícios I: nota explicativa do processo de liquidação**

**ANEXO 8 – Plano de benefícios II: nota explicativa do processo de liquidação**

**ANEXO 9 - Termos de consentimento livre e esclarecido**

**ANEXO 10 – Entrevistas/respostas questionário**

**ANEXO 1 – Quadro de Presidentes da VARIG, Fundação Ruben Berta, Conselho de  
Administração da VARIG, Conselho de Curadores e AERUS**

# VARIIG – VIAÇÃO AÉREA RIOGRANDENSE S.A.

1927-2006



1927-1966



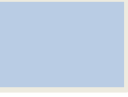
Otto Meyer



Ruben Berta



Erik de Carvalho



Harry Schuetz



Hélio Smidt

1966

1990



Rubel Thomas



Carlos Engels



Fernando Pinto



Ozires Silva



Arnim Lore



Manoel Guedes



Roberto Macedo

1990



Carlos L. Martins



Alberto Fajerman



Luiz F. Wellisch

COMITÊ EXECUTIVO



Carlos L. Martins



Henrique Neves



Osmar C. Cunha



Marcelo Bottini

2006

<b>PRESIDENTES DA VARIG, FRB, AERUS, CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO DA VARIG, CONSELHO DE CURADORES DA FRB – DE 1927 A 2006</b>					
<b>PERÍODO</b>	<b>VARIG (Presidente)</b>	<b>FRB (Presidente)</b>	<b>Conselho de Administração Varig</b>	<b>Conselho Curadores FRB</b>	<b>AERUS (Presidente)</b>
1927-1941		Otto Ernest Meyer			
1942-1966	<b>Ruben Martin Berta</b>	Ruben Berta			
1966-1979	<b>Érik Oswaldo Kastrup de Carvalho</b>	Erik Oswaldo K. de Carvalho			
1979-1980 (Interino)	<b>Harry Schuetz</b>	<b>Harry Schuetz</b>			
<b>1982(20/Out)-1986</b>					<b>Walterson Caravajal</b>
Abri/1980-Abri/1990	<b>Hélio Smidt</b>	<b>Hélio Smidt</b>			
<b>1986(16/Out)-1994</b>					<b>Antonio Carlos do Nascimento</b>
Abri/1990-Abri/1995	<b>Rubel Thomas</b>	<b>Rubel Thomas</b>			
<b>1994(12/Jan)-1998</b>					<b>Álvoro Vaz da Silva</b>
Maio/1995-Jan/1996	<b>Carlos Willy Engels</b>			<b>Aguinaldo de Junqueira Filho (Presidente)</b>	
<b>1995-1998</b>				Aguinaldo de Mello Junqueira F <sup>o</sup> Carlos Luiz Martins Pereira e Souza (até jun/96) Carlos Willy Engels Gilson Gomes Novo (até fev/96) Hilnon Leite Iglezias José Guilherme Winther de Carvalho (até mai/97) Walterson Fontoura Caravajal (vice) Artur Carlos Becker (jun/96) Roberto de Mòdolo Sacom (mai/97) Yutaka Imagawa (fev/96)	
<b>1998(1<sup>o</sup>nov)-2001</b>					<b>José Alberto de C. Teixeira</b>
Abri/1996-Jan/2000	<b>Fernando Abs da Cruz Souza Pinto</b>		<b>Walterson Caravajal (Presidente)</b> Aguinaldo de M. Junqueira F <sup>o</sup> (vice) Joaquim Santos Fernando Tigre Paulo Pavarini Lino Pereira Nelson Bastos Ingo Ploger Victório Cabral	<b>Yutaka Imagawa(Presidente)</b>	

1999				Agumaldo de Mello Junqueira Filho (até mar/99) Floriano Zinaro Ribeiro da Silva Hilnon Leite Iglezias (vice) Humberto Rodrigues Filho (até ago/99) Luiz Carlos Buaes Walterson Fontoura Caravajal (até abr/99) Yutaka Imagawa Adenias Gonçalves Filho (abr/99) George Ermakoff (mar/99) Gilberto Carlos Rigoni (ago/99)	
2000			<b>Jorge Hilário Gouvêa Vieira</b> (Presidente)		
2001(7/Março)					<b>Mizael Matos Vaz</b>
2001(Abril)-2005					<b>Odilon Cesar Nogueira Junqueira</b>
1998-2001					
2001-2003					
Jan/2000-Ago/2002	<b>Ozires Silva</b>				
Ago/2002-Nov/2002	<b>Arnim Lore</b>				
Nov/2002-Abril/2003	<b>Manuel Eduardo Guedes</b>			<b>Gilberto Carlos Rigoni</b> (Presidente da FRB-Par)	<b>Yutaka Imagawa</b> (Presidente)
Mai/2003-Ago/2003	<b>Roberto Macedo</b>				
Ago/2003-Dez/2003	<b>Comité Executivo</b>			Carlos Luiz Martins Pereira e Souza Alberto Fajerman Luiz Fernando Wellisch	<b>Luiz Carlos Vaini (Presidente)</b>

2003-2004				<b>Ernesto Miguel Fazolin Zanata (Presidente)</b> Adenias Gonçalves Filho (vice) Carlos Luiz Martins P. e Souza Celso Rodrigues da Costa Delfim da Costa Almeida Ernesto Miguel Fazolin Zanata João Luis Bernes de Sousa Luiz Carlos Buaes	
Jan/2004-Maio/2005	Até Junho/2005	Carlos Luiz Martins Pereira e Souza		<b>Ernesto Miguel Fazolin Zanata (Presidente)</b>	
Maio 2005			David Zylbersztajn (Presidente)		
Maio/2005-Jul/2005		Henrique Sutton de Sousa Neves		Adenias Gonçalves Filho Carlos Luiz Martins P. e Souza Celso Rodrigues da Costa Elcio Humberto Câmara Rayol Luiz Carlos Buaes Osvaldo Cesar Curi de Souza (vice)	
2005(01/julho)					SPC-nomeia Administrador Erno Dionizio Brentano
2004-2007				Oswaldo Cesar Curi de Souza (Presidente)	

		<p>Marcos Castro de Azambuja, Eleazar de Carvalho Filho Brigadeiro Sergio Xavier Ferolla Sergio de Almeida Bruni Gesner de Oliveira e Harro Fouquet.</p>	<p>Adenias Gonçalves Filho (vice) Antonio José Mazzoli da Rocha Antonio Teixeira Maglione Carlos Eduardo Pereira Filho João Manuel Correia de Assunção Oswaldo Cesar Curi de Souza Sheila Soares de Oliveira</p>	
<p>Julho/2005-Nov/2005</p> <p style="text-align: center;"><b>Omar Carneiro da Cunha</b></p>				<p>Carlos Luiz Martins Pereira e Souza (até mai/05) Celso Rodrigues da Costa (até dez/05) Delfim da Costa Almeida (de jun/05 até set/05) Elcio Humberto Câmara Rayol (até dez/05) Ernesto Miguel Fazolin Zanata (presidente-até jun/05) Jorge Wilson Mastriani Neves (até set/06) Luiz Carlos Buaes (até ago/05) Edson Arruda de Faria e Albuquerque (de abr/05 a ago/05) Marcelo William Bottini (de ago/05 até nov/05)</p>
<p>Nov/2005</p>		<p><b>Humberto Rodrigues Filho</b> (Presidente)</p>		
<p>Nov/2005-Jul/2006</p>		<p><b>Marcelo Bottini</b></p>		
<p><b>2006(11/Abril)</b></p>				<p><b>Ricardo Lodi Ribeiro</b></p>
<p><b>2006(12/Abril)</b></p>			<p><b>Oswaldo Cesar Curi de Souza (Presidente)</b> (Conselho de Curadores)</p>	
<p><b>A partir 2007</b></p>		<p>Adenias Gonçalves Filho Antonio José Mazzoli da Rocha Antonio Teixeira Maglione</p>	<p>Carlos Eduardo Pereira Filho João Manuel Correia de Assunção Oswaldo Cesar Curi de Souza Sheila Soares de Oliveira (vice)</p>	<p><b>INTERVENÇÃO NO AERUS</b></p>
<p><b>12 /fevereiro / 2009</b></p>			<p><b>LIQUIDAÇÃO EXTRAJUDICIAL DOS PLANOS DE BEBÊFÍCIOS I e II – VARIG, PATROCINADOS PELA Viação Aérea Riograndense S/A</b></p>	

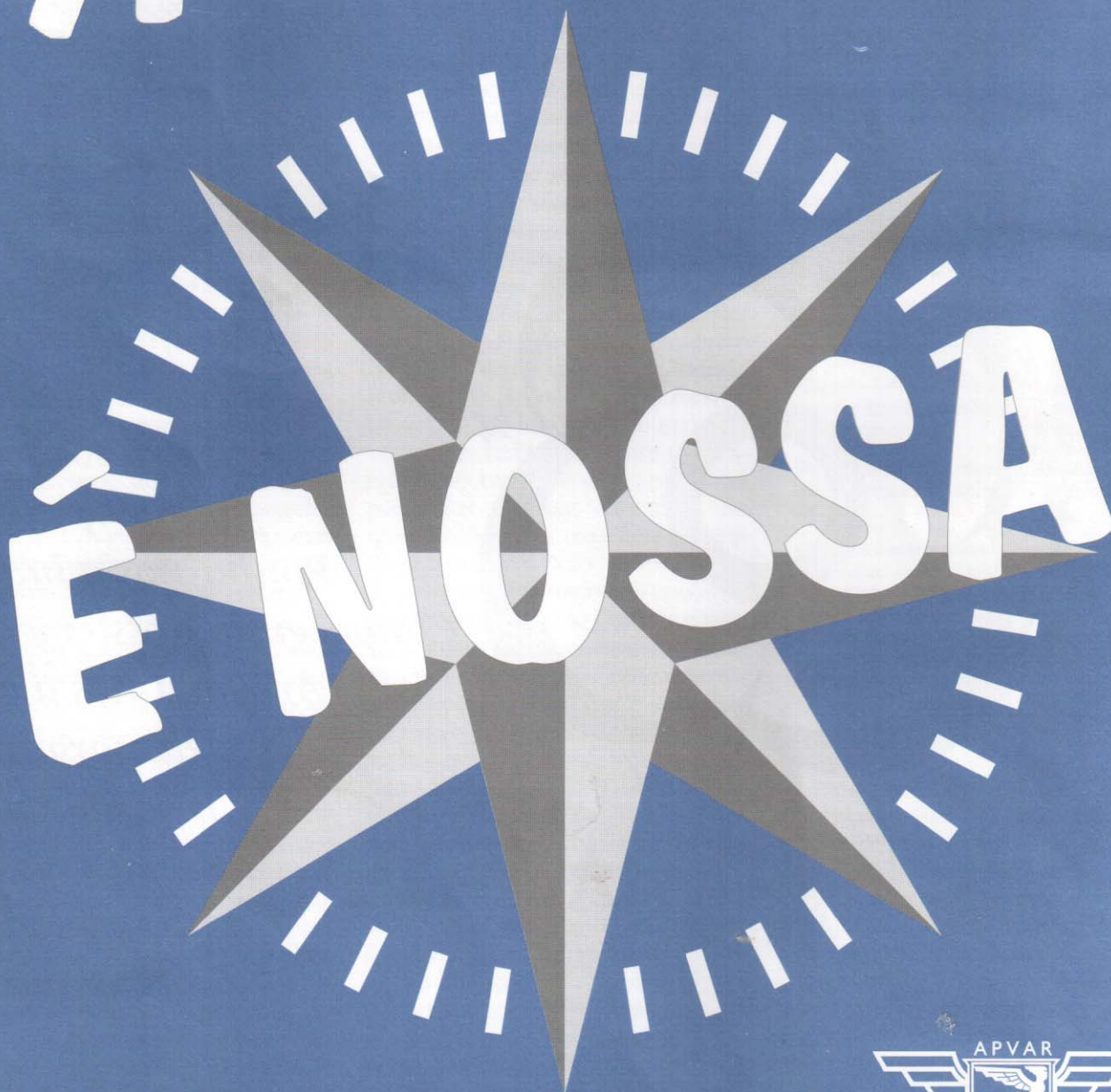
**Fonte: Elaborado pela autora baseada em dados da Varig, da FRB e do Aerus.**

**ANEXO 2 – A VARIG é nossa**



# FUNCIONÁRIOS E PASSAGEIROS DA VARIG

# AVARIG



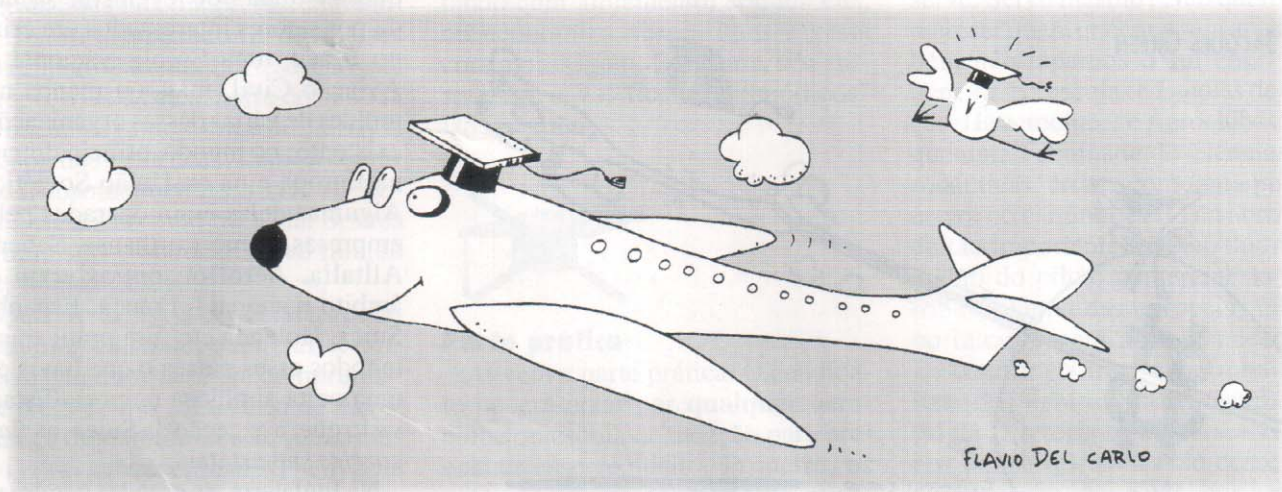
Associação de Pilotos da VARIG

**ANEXO 3 – A Universidade no ar**



# Universidade no Ar

*A criação do Instituto de Ciências Aeronáuticas, fruto de convênio entre a PUC/RS e a Varig, delinea um novo perfil para os pilotos comerciais brasileiros. A **Contato** inaugura, com esta edição, um espaço aberto de debates sobre o projeto, já implantado, dando início ao primeiro curso superior na América Latina para pilotos comerciais e especialização como piloto de jatos. Confira*



No dia 15 de outubro de 93, a Varig assinou o convênio de cooperação com a Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUC/RS) criando o Instituto de Ciências Aeronáuticas - o primeiro curso superior da América Latina para formação de pilotos comerciais e especialização como pilotos de jatos. A iniciativa do convênio partiu da Varig, que contactou a PUC no início do ano passado. Após diversos workshops e aprovação do Comitê Executivo da empresa, ficou estabelecido o início do curso para março de 94. A partir de então, a Varig adotar esse diploma como requisito para a admissão de pilotos.

“As tendências levam-nos a crer que, neste final de século, haverá uma modernização tecnológica na aviação e isto implica numa atualização na formação de nossos pilotos”, diz o Cmt. Luiz Martins, assistente do Diretor de Operações de Vôo da Varig e coordenador do projeto. A primeira turma contará com 66 alunos, aprovados no vestibular da PUC. As inscrições para o curso de Ciências

Aeronáuticas encerram-se dia 24 de novembro, com 758 candidatos oriundos do Rio Grande do Sul, Rio de Janeiro, São Paulo e outros estados. Os concorrentes devem ter segundo grau completo, licença de Piloto Privado (35 horas de vôo) e certificado de capacidade física do Ministério da Aeronáutica, além de boa disponibilidade financeira - a mensalidade será em torno de US\$ 200, o mesmo valor dos cursos de Engenharia e Odontologia ministrados na PUC.

Com duração de quatro anos, o bacharelado em Ciências Aeronáuticas prevê no currículo disciplinas afins à área, como Geopolítica, Fisiologia e Medicina, e mais gerais como Filosofia, Sociologia e Informática.

Até o final do terceiro ano do curso, o aluno precisará apresentar a licença de Piloto Comercial (150 horas de vôo) e a Habilitação para Vôo por Instrumentos (IFR). No sétimo semestre o aluno pode fazer o treinamento de transição para piloto de jato na Escola Varig de Aeronáutica (Evaer), familiarmente tratada de “Escolinha”, instalada em Porto Alegre

(RS). O curso foi baseado no existente na Universidade de Dakota do Norte (EUA). Dos 12 mil estudantes da Universidade, dois mil pertencem ao Instituto, nascido de forma similar ao acordo PUC/Varig. A Universidade de Dakota forma profissionais que atuam em várias especialidades como piloto, controlador de vôo e agente de tráfego. Segundo o Cmt. Luiz Martins, “o que a Varig quer e precisa é a participação do comandante de vôo como um verdadeiro representante da empresa, transmitindo ao passageiro outras informações que não aquelas meramente técnicas”. Vale lembrar que nem todos os que se formarem serão automaticamente contratados pela empresa. A Varig irá absorver, de acordo com sua necessidade, alunos que estiverem entre os 7º e 8º estágios.

*Nota: Opiniões sobre a criação da Universidade do Ar poderão ser enviadas à APVAR - Rua Baronesa de Bela Vista, 685, CEP 04612-002, São Paulo, aos cuidados do Departamento de Comunicação - Revista Contato.*

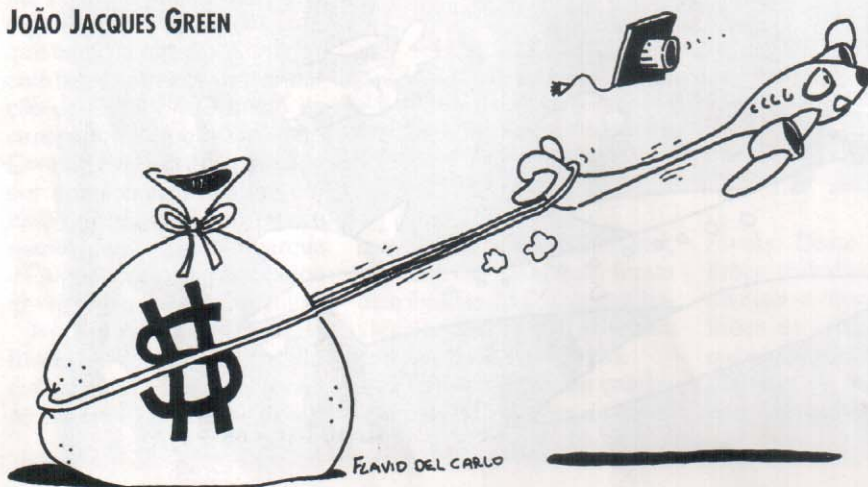


# Qual sua opinião sobre a Universidade do Ar?



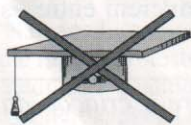
*O convênio assinado entre a Varig e a PUC/RS é o exemplo no qual vou me deter para analisar, de forma crítica, a formação do piloto comercial no Brasil*

JOÃO JACQUES GREEN



Não é absolutamente lícito diagnosticar o Brasil como um país onde impera a incompetência e o desmazelo, pois temos vários e bons exemplos nos mais diversos campos de atividade que corroboram exatamente o oposto.

O que causa espécie, entretanto, é a falta de critério com que são tratadas certas questões de importância para nossa sociedade e que traduzem um despreparo "filosófico" dos responsáveis pelas decisões. A recente criação da Universidade do Ar, convênio assinado entre a Varig e a PUC/RS, é o exemplo no qual vou me deter para analisar, de forma crítica, a formação do piloto comercial no Brasil.



## Vamos à História

A formação do piloto civil (comercial) sempre sofreu de um mal crôni-

co: a falta de interesse efetivo por parte das autoridades constituídas. É preciso lembrar que, por uma questão de justiça, algumas empresas suprimiram pilotos para si e para outras, formando-os em escolas por elas mesmas administradas. A Varig, a Cruzeiro do Sul e a Real tinham seus cursos subvencionados pelo Ministério da Aeronáutica. Obviamente a mais tradicional, antiga e de maior duração é a Evaer. A da Cruzeiro do Sul cessou suas atividades bem antes da empresa e a da Real, junto com a venda desta para a Varig, em 1961.

O Ministério da Aeronáutica não teve o mesmo interesse que o Ministério da Marinha, que criou uma escola para formação de pessoal navegante para a Marinha Mercante, até hoje em funcionamento, no Rio de Janeiro. E ainda permitiu, ao longo dos anos, que a formação do piloto comercial fosse cada vez mais se restringindo aos brasileiros das camadas sociais mais bem aquinhoadas.

Até o início da década de 60 não

havia nem exigência de escolaridade para os candidatos a piloto. Só então começaram a ser exigidos os níveis ginásial aos candidatos a Piloto Comercial (PC), e mais tarde o colegial aos candidatos a Piloto de Linha Aérea (PLA). Os candidatos às escolas operadas pelas empresas, entretanto, tinham que possuir o colegial pelo fato do curso ser subvencionado.

Embora nunca estivesse na pauta das discussões prioritárias no âmbito do Ministério da Aeronáutica, essa questão tinha sido levemente sacudida por setores interessados em criar, no Brasil, uma Escola Nacional de Aviação Civil, mais ou menos nos moldes de várias dessas organizações existentes no mundo, principalmente na Europa e na ex-União Soviética. Algumas delas eram operadas pelas empresas, como Lufthansa, Sabena, Alitalia, Aeroflot; outras eram de âmbito nacional - França, Espanha, Suíça, Holanda etc. Em praticamente todos esses países o que havia era uma certa simbiose empresa/Estado visto que, à exceção da Suíça, as *flag-carries* são estatais.

Na Inglaterra, as grandes geralmente se supriram de pilotos formados em um ou mais Air Training Centers existentes no país, que também formavam "cadetes" para empresas de outros países, principalmente as do Oriente Médio e da África. Em algumas dessas escolas o aluno era admitido após prestar concurso na empresa interessada em sua formação, que lhe garantia emprego. Por força de contrato, cobravam em suaves e longas prestações os custos de formação do aluno durante seus primeiros anos de serviços.

Na América, o quadro é outro - não há empresa estatal. As empresas se suprem principalmente de aviadores oriundos das Forças Armadas e, secundariamente, dos que obtiveram suas licenças nas várias escolas e "academias" espalhadas pelo país e que são entidades privadas; portanto, os cursos são pagos.

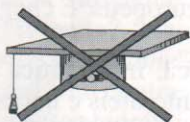
Por força desse movimento de indução à criação da Escola Nacional de Aviação no Brasil, que seria operada pelo Ministério da Aeronáutica, foi criada uma comissão que estudaria o assunto e, obviamente, estabele-



leceria uma verba. Como muita coisa que acontece nesse nosso sofrido país, algo se falou, nada aconteceu, desde meados de 80 o assunto virou poeira. Tudo que dizia respeito ao tema simplesmente esvaneceu-se, sumiu. Chegou-se a cogitar um curso que funcionaria no Aeroclube de Belém Novo (RS), que formaria pilotos para a aviação civil, a nível nacional. Uma academia de aviação civil. Nada disso materializou-se.

As exigências do Ministério da Aeronáutica e das empresas, entretanto, foram alcançando as dos países do Primeiro Mundo. Em tese, não está errado. Mas o Brasil sofre de miséria crônica; pagamos impostos e nada recebemos em troca. A nossa condição é absolutamente *sui-generis*: somos o País do tudo ou nada. Somos extremistas e alardeamos ao mundo que somos flexíveis.

Quando as escolas operadas pelas empresas existiam, quem ali se formava não tinha nenhum compromisso. Nem com o Ministério da Aeronáutica (lembremo-nos de que os cursos eram subvencionados) nem com as empresas. É verdade que a maioria dos formados acabou trabalhando na própria empresa ou em outra. Mas estava desobrigado de ressarcir um tostão sequer à entidade que lhe proporcionou a formação, ou à Nação.

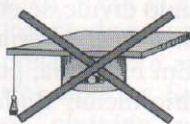


### Custos e responsabilidades

Hoje, com a criação do curso de bacharelado em Ciências Aeronáuticas na PUC/RS, condição *sine-qua-non* para o futuro ingresso na Varig, o candidato vai pagar **tudo**, sem garantia de emprego - é preciso enfatizar. O crédito educativo é a única colher-de-chá e mesmo assim só para o curso teórico. A parte prática terá que ser paga com recursos próprios; ou talvez emprestados, sabe-se lá de onde.

Então calculemos: a mensalidade da PUC é estimada em US\$200. Em quatro anos são US\$9.600, mais matrículas e material didático. Para se manter, um candidato cuja residên-

cia é fora da Grande Porto Alegre gastará com comida, alojamento, transporte, um eventual remédio ou prevenção de saúde, roupa lavada e um mínimo de lazer, miseravelmente, uns US\$300 ao mês. Quanto já temos? US\$500/ mês. Tirando as férias - cerca de três meses ao ano - são US\$5.100/ano x 4 = US\$20.400. Agora, se o candidato é de Belém do Pará, tem duas escolhas: ou não vai para casa, economizando a passagem nas férias e fica em Porto Alegre gastando com alojamento, comida etc., ou economiza nesses itens e gasta com a passagem. Em suma, seu curso teórico vai ficar em "módicos" US\$24 mil.



### Parte prática

Aí vem a parte prática. O candidato poderá optar por **qualquer** aeroclube ou escola de aviação para preencher esse requisito. Primeiro, os custos. O curso completo de piloto privado não sai por menos de US\$5 mil, sem computar custos adicionais de transporte e talvez alimentação, considerando que cada um o fará na sua cidade de origem, uma vez que a licença de PP é pré-requisito para o ingresso nos céus da PUC.

Para PC (sem IFR e multimotor, pois não tenho informação se estes serão exigidos ao terminar o bacharelado para ingresso na Varig), por baixo, mais uns US\$15 mil, dependendo de onde e como fizer as horas de voo. Sem contar os custos adicionais de transporte, alimentação, algum material didático e outros. Vamos somar? Para os residentes em Porto Alegre: US\$30 mil. Para os demais: US\$44 mil se levar marmíta de casa e for à PUC de *bike*. Do próprio bolso! Sem garantia de emprego! Mas como exigência para ingressar na Varig.

Calma companheiros, mal comecei. Agora, vamos aos aspectos mais pitorescos da questão. Pitorescos, etimologicamente, vem de quadro, pintura, alegoria, imaginação, visão idealística.

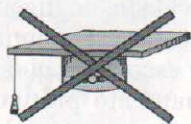
A primeira questão que julgo importante analisar é a extrema contradição entre a idéia de que é necessário elevar o nível de formação do piloto de linha no Brasil - e por isso foi criado este curso, com um currículo rico, variado e supõe-se atingindo a necessária profundidade - convivendo com a permissividade, negligência mesmo, em não fazer nenhuma exigência quanto à escola em que o aluno fará o treinamento prático. Qualquer escola, qualquer aeroclube serve. Serve mesmo? Não quero desmerecer quem quer que seja, mas também não tapemos o sol com uma peneira. Há escolas e Escolas de aviação. Há aeroclubes e Aeroclubes. Será que uma Faculdade de Ciências Aeronáuticas, criada com tanta pompa, estará no caminho certo ao abrir mão de tão importante aspecto do treinamento do piloto comercial do futuro? Nenhuma das européias citadas no início e nem a Universidade de Dakota do Norte, mencionada na Rosa dos Ventos nº119 (boletim mensal da Diretoria de Recursos Humanos da Varig), abre mão desse item da formação. Na FAB, por acaso o cadete faz o teórico na academia e o prático em outra instituição? O estudante de Medicina faz o teórico na sua Faculdade e vai aprender a abrir barrigas e suturar em qualquer outra escola?

O curso criado para integrar o futuro piloto da aviação comercial, amalgamá-lo à trama da indústria do transporte aéreo, torná-lo mais capacitado, mais apto, já começa desintegrando a sua formação, colocando em vasos absolutamente não-comunicantes o seu treinamento prático (que será exercido efetivamente no transcurso da sua carreira) e sua formação teórica. A isso pode-se chamar *disparidade*; em inglês, *mismatch*. Em Psicologia, esquizofrenia. Em conceito filosófico, irresponsabilidade. Não convence qualquer explicação que tente negar que esse treinamento prático não pudesse ser feito na Evaer ou em outra **única** instituição conveniada e com um programa elaborado e aprovado pela direção do Instituto ou Faculdade.

Do lado prático da questão, quando os bacharéis forem admitidos na



Varig, esta terá obrigatoriamente que repassar o vôo, os procedimentos, a pilotagem, pois poderão aparecer alunos que fizeram as horas para comercial no Aeroclube do Rio Grande do Sul, bem como no aeroclube da Conchinchina. É um desperdício.



### Curriculo

Entre as matérias abrangidas pelos títulos Cultura Geral, Cultura Profissional e Cultura Técnico-Especializada, contam-se 26! Quantas matérias têm os cursos de Medicina ou de Engenharia? Menos da metade. Aqui está transparente a opção da quantidade em detrimento da qualidade. Não será possível aprofundar-se em nenhuma das matérias, a nível universitário. O que diferencia a Física que se estuda numa Faculdade em relação àquela estudada no colegial é a profundidade, a abrangência. E para fazê-lo com tantas matérias não há tempo hábil. Portanto, o nível de aprendizado não alcançará aquele que preconiza o ensino universitário; será inconsistente.

O currículo proposto para Cultura Geral é variado e, em tese, visa socar na mente do futuro piloto um pacote de informações que lhe dará capaci-

dade para melhor desempenhar suas funções e representar a empresa. Cabe-nos questionar: em que nível serão aprofundados os temas como Sociologia, Geografia, Filosofia, Fisiologia, Direito Civil e Internacional, Idiomas (quais?), Matemática, Física e Informática?

Em se tratando de um curso específico para pilotos, no qual temos que considerar que há o espaço a ser ocupado pelas matérias técnicas específicas, obviamente não sobrar tempo para o aprofundamento em nenhum dos temas. Como o curso visa a formar futuros comandantes de vôos transcontinentais, não há que se esquecer nas cargas horárias de Filosofia, Sociologia, Direito Civil e Boas Maneiras que o mundo divide-se em dois hemisférios (*East/West*) e várias nações e culturas. Em Filosofia, por exemplo, é necessário incluir Buda, Lao Tsé, Maomé, Confúcio, além de Platão, Diógenes, Aristóteles, Kant, Nietzsche, Rousseau e Voltaire. Senão, poderá haver risco de conflito diplomático e/ou legal... Meras pinceladas não resolverão o problema e esse conhecimento só se solidificará se a pessoa em questão for um disciplinado leitor. Caso contrário, será cursinho para *miss*.

Podemos confirmar isso na vida prática, na realidade do dia-a-dia. Mesmo os formados em Engenharia, Medicina e Odontologia acabam se esquecendo da teoria da Faculdade, a menos que se dediquem ao magistério ou aos laboratórios, ou sejam disciplinados leitores.

Quanto aos idiomas: primeiro, quais? Certamente Inglês. E o outro? É um fato triste e notório que no Brasil o ensino de línguas, mesmo nos cursos de nível universitário, que visam a formar professores, seja altamente deficiente. Formados em idiomas anglo-saxônicos, mal sabem pronunciar algumas frases elementares de turista deslumbrado. Em Copenhague (Dinamarca), até o vendedor de cachorro-quente na rua sabe melhor inglês. "Professores"

de francês, que ao pronunciarem qualquer frasezinha boba fariam Molière virar-se no túmulo; idem de Espanhol, cujos "cieros" (zeros) ofendem profundamente os tímpanos dos que se deleitam com o legado do gênio de Cervantes. E por aí vai. Vamos ver no que vai dar. Um detalhe curioso: a Varig pretende fazer um exame de Inglês nos bacharelados que se interessarem em entrar na Empresa. Não entendi: já de antemão, não se confia na competência da PUC em capacitar seus alunos ou o Inglês vai pesar mais que as outras matérias do curso? Ou ambos? Eu, no lugar do Reitor, já ficaria envaretoado, tchê!

Boas maneiras aprendem-se em casa, vêm do berço, denotam sentimento evoluído. Sentimento não se aprende em Faculdade. Que candidato será este que terá US\$45 mil ou mais para desembolsar aos 18, 19 anos de idade, e não terá boas maneiras? No item Sociologia ou Filosofia embuta-se o tema "Usos e Costumes" dos vários povos da Terra e a questão estará sendo tratada. No Oriente, Boas Maneiras e Filosofia (*outlook on life*) são estreitamente interligadas pois naquelas regiões desenvolveu-se há milênios uma visão mais unificada e respeitosa da vida. No Ocidente, sim, as tais "boas maneiras" originaram-se das frescuras hipócritas praticadas nos salões e alcovas palacianas dos decadentes reinos europeus. E chega de boas maneiras.

Matemática, Física, Informática e Geopolítica são muito úteis e necessárias. Espero que sejam ministradas bem de acordo com as necessidades. Os grandes ausentes: História Geral, do Brasil e Português. Sem conhecimento de História (a verdadeira, não a oficial) não se conhece processo histórico. Sem conhecimento de processo histórico (*background* = fundamentos), não se entende o presente e fica difícil prever o futuro.

Se os atuais pilotos conhecessem História não abominariam tanto os vôos para a África ou para outras regiões menos aquinhoadas do planeta. Entenderiam melhor e talvez fossem mais tolerantes com seus semelhantes crioulos e *cucarachos* (que ironicamente também somos, embora achemos que iremos para o Valhalla

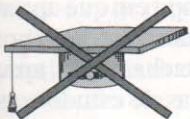




ao desencarnar), e talvez até curtissem isso. Tudo é útil, tudo é aproveitável. Mas é preciso descobrir. E a nossa língua? Ficou de fora? Como? Com que direito? Imperdoável omissão. Verbo sem treino estagna. Verbo estagnado, comunicação truncada. Comunicação truncada, acidente.

Todas essas matérias constantes do boletim da Diretoria de Operações da Varig - Flight Deck nº93 - são de suma importância para o futuro comandante. Novamente, em que nível e grau de proficiência? Só um pequeno acerto: Fraseologia de Tráfego Aéreo não me parece pertencer ao item Cultura Profissional e sim à Cultura Técnica Especializada. E quem ministrará as aulas das matérias técnicas de aviação? Serão professores universitários ou instrutores da Escolinha? Para que o curso seja reconhecido "in totum" como se pretende, essas matérias terão que ter o nível compatível e o corpo docente idem. Quanto ao aprofundamento, terá que ser, sem dúvida, adequado. Se for apenas para atender às atuais exigências para o exame de PLA do Departamento de Aviação Civil do Ministério da Aeronáutica (DAC), então não será de nível universitário.

Outra curiosidade: para passar nos exames do DAC, a nota mínima é sete em cada matéria. E para passar nas demais matérias de Cultura Geral? Será suficiente para o nível que se pretende? "Jack of all trades and master of none"; será esse o resultado? Mais outra: por que só conhecimentos hidráulicos e não os sistemas elétricos, motores, estruturas etc? Serão os aviões do futuro hidráulicos? Até que seria bom; não haveria perigo de fogo elétrico a bordo.



### Via única

"Vários são os caminhos que conduzem ao Senhor". A sabedoria das Escrituras levou uma paulada na testa. Suponhamos que um engenheiro vá procurar emprego, e na entrevista lhe perguntem: "onde o senhor se formou?" Ele responde: "na Faculdade

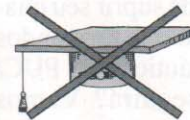
X". Os empregadores justificam: "desculpe-nos, aqui só admitimos da Faculdade Y". O estupefato candidato tenta argumentar: "mas por favor, veja os meus recordes, meus registros acadêmicos, a opinião dos que me deram estágio, minha experiência, minha..." "Desculpe; só Faculdade Y. Repita o seu curso nesta e aí pensaremos em admiti-lo. Passar bem".

Pelo que foi declarado no Flight Deck nº 93, entendemos que se houver um engenheiro formado no Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA), com licença de PC/IFR/multimotor e umas 500 horas de voo, não terá emprego na Varig. Idem um piloto bacharel em Direito ou formado em Administração ou oriundo da FAB. Terá que passar pela PUC e fazer todo o curso. Não será um tanto pretencioso e anti-racional? Há outros aspectos. Se a Varig desse o curso "ab-initio" como fazia no passado, a custo zero para o candidato, poderia se dar ao luxo de tal exigência. Se da mesma forma, desse o curso parte subvencionado, parte ressarcido pelo aluno, ainda seria aceitável. Mas eximir-se do processo apenas fornecendo ou indicando alguns de seus funcionários como instrutores de matérias técnicas (que já foi mencionado anteriormente como uma distorção do curso de nível universitário) e ainda exigir a conclusão desse curso para ingresso em seus quadros de pilotos, nos parece um tanto fora de propósito.

A passagem pelas escolas de aviação européias anteriormente mencionadas era, de um modo geral, e durante apenas algumas épocas, uma das condições ou pré-requisitos para o ingresso nas empresas inter-relacionadas. Era reconhecida por outros fatores: a experiência acadêmica do candidato, por exemplo. E como mencionei, à exceção da ex-União Soviética, o ingresso às empresas era via suas academias, tendo havido, ao longo das épocas, variações enormes em torno deste mesmo princípio, sempre em função de adequar a flutuação da relação demanda/oferta (de mão-de-obra).

Nem as Forças Armadas adotam este critério. Os candidatos admitidos nas Academias poderão ter feito curso

colegial em qualquer escola do país, sem necessariamente terem sido alunos de Barbacena, Angra dos Reis ou Campinas, ou dos vários colégios militares. Um país com a nossa realidade sócio-econômica não pode, não faz bem em promover uma tal iniciativa que, apesar das declarações da Empresa, através de seus autorizados porta-vozes, é elitista, sem sombra de dúvida, com altíssimo risco para o candidato e zero-risco para a Empresa.



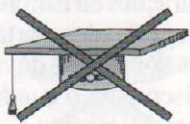
### Tempo de formação

Analisando os aspectos da correta e competente condução das atribuições pedagógicas e docentes dos responsáveis pelo curso, estando assimilados como isentos de grandes falhas, vamos nos deparar com mais um fator interessante. Como no Brasil o candidato a Piloto Privado (PP) só pode iniciar seu treinamento prático aos 18 anos, e ainda levando-se em conta que tudo funcionará sem obstáculos, o mais cedo que se conseguirá colocar um vestibulando nos bancos da PUC para o curso em questão será aos 18 anos e meio. Formado aos 22 anos e meio, se tudo fluir maravilhosamente bem, estará iniciando sua instrução em rota num 737 aos 23 anos no mínimo. Mas em termos reais, isso deverá acontecer, em média, aos 25 anos, provavelmente. Temos aí uma expectativa média de uns 30 anos de vida profissional; cinco anos a menos do que por outra sistemática (a que sempre houve). Talvez fosse melhor analisar esse aspecto mais amplamente. Se a idade máxima para prestar vestibular for 25, então a vida útil profissional cai para 25 anos (admitindo que o piloto se aposente aos 55 anos).

À exceção da Faculdade de Medicina (o mais longo curso universitário), essa média de idade para o início das atividades profissionais ficará acima das demais áreas acadêmicas e muito acima das profissões técnicas de nível médio. Não é qualquer país que pode se dar a esse luxo. O aspecto mais contundente é que o fa-



tor econômico, antes do fator capacidade/competência, irá selecionar os candidatos. Uma injustiça, sem dúvida, e uma inversão dos princípios que deveriam nortear a política educacional e de formação profissional.



### Inadequação administrativa

A Empresa pretende suprir seu quadro de pilotos a partir dos formandos em Ciências Aeronáuticas da PUC/RS. Será que conseguirá? Vamos analisar. São 66 vagas por ano. Tomando por base toda uma indelével história de desacertos estratégicos quanto às necessidades numéricas do quadro de tripulantes - fato inegável, embora com culpa atribuída ao tráfego - como pode-se depender de um projeto com essas características sem aos menos uma alternativa?

Vamos projetar um furo de previsão. Em vez de 60 pilotos, num determinado ano, aconteceu um daqueles já conhecidos "imprevistos" do tráfego e a necessidade passou para 100. De onde serão arregimentados os outros 40? E o que acontecerá a esta gente durante sua vida profissional? Terão tratamento diferenciado em comparação aos colegas "acadêmicos", sem as mesmas oportunidades, ou serão tratados como filhos legítimos? E receberão a necessária adaptação, *a posteriori*? E se ocorrer o inverso? O que irão fazer os azarados excedentes? Gastar ainda mais tempo e recursos financeiros para adaptar-se à outra função ou aguardar uma possível vaga? Aguardar fazendo o quê? Praticando o que aprendeu onde?

Essas não são questões que brotam da imaginação. São baseadas em uma realidade concreta, passada e presente e que infelizmente, de tanto perdurar, banalizou-se, sendo até alvo de chacota entre os tripulantes. Se essa realidade não for corrigida, confirmaremos o alastramento de uma velha situação - a incompatibilidade.

O boletim Rosa dos Ventos nº 119 destaca um pronunciamento do Cmte. Luiz Martins, responsável na Varig

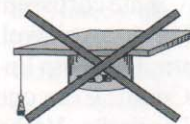
pelo projeto da Universidade do Ar: "Há que se buscar um algo mais a fim de se superar a concorrência". Algumas empresas de aviação ainda utilizam em suas chamadas publicitárias a figura do tripulante (piloto) reforçando a idéia de uma instituição segura, competente e diferenciada em relação às suas concorrentes, baseando essas qualidades no seu capital humano. Mas a real batalha no campo da concorrência se dá em outros cenários, longe dos nossos inocentes e deslumbrados olhos.

Há, sem dúvida, algum peso a ser atribuído ao tratamento e sensação de confiança e atenção que a tripulação oferece ao usuário. Porém, um desmando administrativo que resulte em ocorrências nas áreas de reserva, despacho, bagagens, serviço de bordo, pontualidade, carga, bem como - e talvez principalmente - na política tarifária, colocarão por terra boa parte do nosso empenho profissional.

Atrasos, incidentes de embarque/desembarque, mazelas de programação e de planejamento têm sido ao longo dos tempos fator de preocupação e engendram intervenção sistemática dos comandantes, resolvendo as situações. Sem serem bacharéis, notem bem. Os incidentes causados por tripulantes são, comparativamente, bem mais reduzidos. No frígido dos ovos, somos mais bem sucedidos. Mereceríamos ser mais reconhecidos do que receber reprimendas.

Que tal exigir um curso de formação em Administração de Empresa de Transporte Aéreo a todos os que ocupam postos gerenciais para cima, na administração da Empresa?

Não será também uma boa idéia? É mais compatível com essa nova visão empresarial. Assim, teremos condição de colocar cada macaco em seu respectivo galho. Um piloto preparado em nível de bacharelado poderá ter expectativas de melhores ganhos. Nada mais natural e previsível. Estará a Empresa contemplando isso? Temos uma história de salários correndo em direção oposta às exigências de ordem técnico-profissional, à sofisticação e produtividade dos equipamentos. Como irá comportar-se a Empresa perante este novo quadro?



### Alternativas

Esse projeto carecia de maturidade e discussão mais ampla. Mas, por enquanto, é fato consumado. Seria possível conseguir o mesmo resultado que se almeja, de outra forma? A resposta que sustento convictamente é sim. Como?

Não acho tão injusto que, se a Empresa desse o curso de formação "*ab-initio*" ou, no máximo, admitindo o candidato com o PP, solicitasse o ressarcimento desse aluno aproveitado em seus quadros em módulos e longos descontos em folha. Talvez até o piloto pudesse abater esses descontos em suas declarações de renda a título de despesas com instrução. E não ficaria devendo favores.

Em dois anos de regime integral, poder-se-ia propiciar um excelente curso de formação de piloto comercial com ênfase nas áreas de cultura técnico-especializada e a inclusão de algumas matérias de uso mais imediato da cultura profissional (Leis e Regulamentos, Medicina de Aviação) ou geral (Direito Aeronáutico e Civil, idiomas) pois sua capacitação será para copiloto, inicialmente.

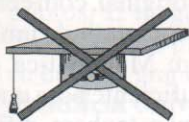
Para que isso fosse possível, seria necessária uma honesta revisão do funcionamento da Evaer, em todas as épocas passadas. Ex-alunos noticiam os mais variados e consistentes testemunhos de desperdício de tempo e baixo nível de ensino teórico.

Durante os primeiros anos de sua vida profissional (dois ou três anos) o copiloto continuaria com suas obrigações acadêmicas num regime de estudo dirigido, tempo em que aprenderia todas as demais matérias previstas no curso de Bacharelado, apresentando suas provas de estudo e assimilação como se fosse um curso por correspondência, obtendo créditos no que se poderia considerar um curso de comando, visando à sua futura promoção.

Periodicamente, alguns dias dedicados ao Ensino, em sala de aula, para verificação e explicações adicionais. Como um curso de pós-graduação.



Perfeitamente factível a um custo muito menor e com resultados até mais positivos, uma vez que é mais motivador. O piloto já estará trabalhando desde os 20, 21 anos, produtivo e de olho grudado na sua promoção a comando.



### Arrematando

Um curso que visa a injetar na cabeça de um jovem piloto, praticamente à saturação, uma quantidade de informações que teoricamente o capacitará a comandar uma aeronave comercial, sendo que - de imediato - sua função será de assessoramento. Mas assessoramento técnico, não de comando, não estratégico, pois estará lhe faltando a necessária experiência. Supondo que o aluno entre para a Faculdade ou Instituto com as 50 horas mínimas do PP, terá quatro anos para voar as 150 horas mínimas restantes, ou seja, uma média de 37 horas e meia ao ano. Com que entusiasmo sentará no banco da escola para assistir uma aula de geopolítica?

Obtidos os créditos nesta e nas outras matérias que cada um julgar menos interessantes, possivelmente nunca mais abrirá um livro para se atualizar a respeito. Terá sido um desperdício.

Um ou outro aluno poderá estar "duro", sem recursos para voar nos 1º e 2º anos do curso ou até no 3º. Terá que concentrar tudo no 4º ano. Provavelmente, será muito cansativo.

E, repetindo, sem garantia de emprego. É um empreendimento quase suicida para um jovem cujos pais estejam no limite do esforço para mantê-lo durante o curso. Para os abastados poderá não doer tanto, mas continuará sendo um extravio como tantos outros que se praticam no nosso perdulário País.

Grandes devaneios, pobres realizações. Estaremos assistindo a mais um duvidoso episódio? ■

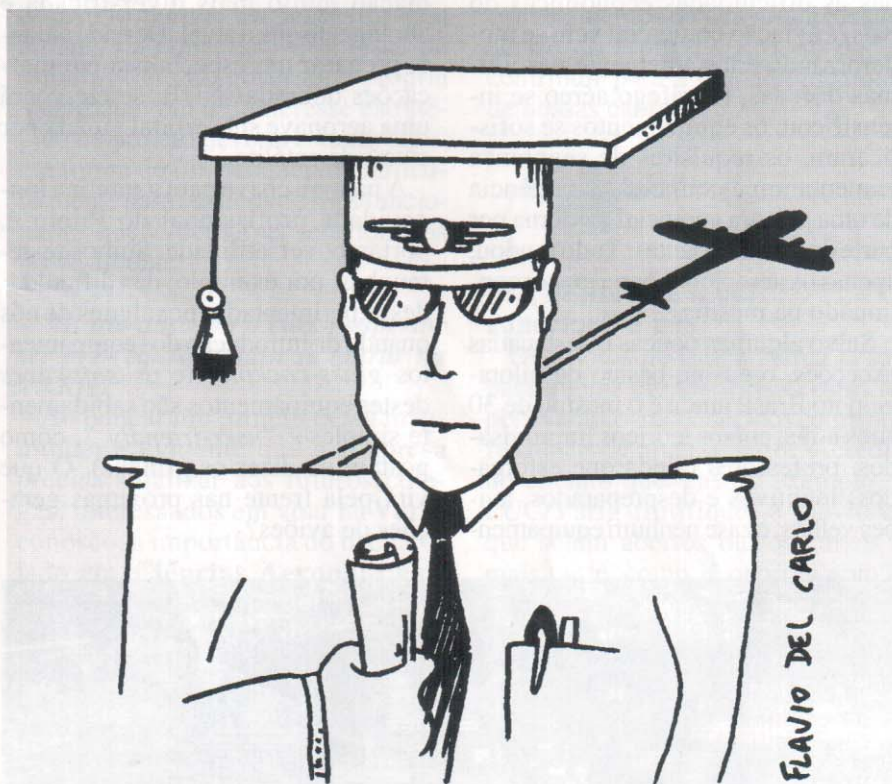
João Jacques Green é Comandante de B747-200 na Varig e membro do Conselho Editorial da Contato.

# Qual sua opinião sobre a Universidade do Ar?

*A criação da Universidade do Ar foi uma importante conquista de nosso grupo e caberá a nós lutar pela sua efetivação e pela sua consequência*



PEDRO GOLDENSTEIN



1993. Nesse ano de grandes perdas e maus presságios para a Aviação Comercial Brasileira, uma das poucas conquistas dos Pilotos da Varig - e dos aeronautas de nosso País - foi a fundação do Instituto de Ciências Aeronáuticas na PUC-RS.

Desde as articulações iniciais, a APVAR foi convidada pelo Diretor de Operações, Cmte. Riet, a testemunhar esse acontecimento histórico: a pedido do Cmte. Fochesato, presidente da APVAR, representei em setembro passado a nossa entidade no pri-

meiro Workshop. Entrosado com o tema, acabei sendo convidado pelo Cmte. Riet a participar das reuniões que se seguiram, em conjunto com a PUC, para elaboração do currículo inicial do curso.

Meu contato com os colegas da Varig (de Recursos Humanos, Operações, Diretoria Técnica, etc) e com professores de diversos departamentos da universidade gaúcha envolvidos me tornaram um entusiasta do projeto. É lógico que "entusiasmado" não quer dizer cego nem acrítico;



existe muito a ser aperfeiçoado ou mesmo modificado neste esboço inicial, sobre o qual foram convocados os exames vestibulares deste ano, porém acredito que a qualidade e a direção dessas modificações dependerão fundamentalmente da nossa interferência enquanto grupo. Expli-co a seguir.



### Por que um curso superior?

A melhoria do ensino básico de aviação é uma antiga aspiração dos Pilotos brasileiros. Mesmo com todas as dificuldades econômicas do país, a aviação comercial vem se modernizando constantemente nas últimas décadas. O tráfego aéreo se intensificou, os equipamentos se sofisticaram, os requisitos de segurança aumentaram e com eles, a exigência de uma postura gerencial moderna por parte dos Comandantes. Tudo mudou, apenas os aeroclubes parecem ter continuado na mesma.

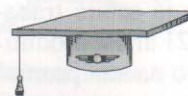
Salvo algumas poucas e destacadas exceções, o ensino básico de pilotagem no Brasil ainda é o mesmo de 30 anos atrás: cursos teóricos improvisados, professores (ainda que esforçados) intuitivos e despreparados, aviões velhos, quase nenhum equipamen-

to de vôo simulado. A honrosa profissão de instrutor básico de pilotagem - o profissional que deixa as marcas mais profundas na formação dos futuros Comandantes dos jatos intercontinentais - continua sendo na maior parte das vezes um bico, um sub-emprego que às vezes nem é remunerado; troca-se por horas de vôo.

O mais preocupante é pensar que o jovem formado hoje nesses moldes estará provavelmente ativo no ano 2030. Qual será o tipo de aeronave que se voará nessa época? Supersônicos? Mega-Transportadores com mil assentos ou mais? A resposta (ou a dúvida embutida) nesta pergunta nos remete à necessidade de uma formação muito mais diversificada e abrangente que a atual. De nada adianta preparar um especialista em marcações dobradas NDB, se ele voará uma aeronave sub-orbital guiada por sinais de satélite.

A palavra chave para garantir a longevidade profissional do Piloto é, portanto, versatilidade. Somos testemunhas, por exemplo, das dificuldades experimentadas por alguns de nós quando da introdução dos equipamentos *glass-cockpit* (e os *softwares* destes equipamentos são sabidamente simples - "*user-friendly*", como gostam de dizer os gringos). O que virá pela frente nas próximas gerações de aviões?

E a "Universidade do Ar", responderá a todas essas indagações?



### Projeto e realidade

Na sua concepção original, com certeza sim. Por um lado garantindo uma formação básica em Matemática e Ciências, sólida o suficiente para que os futuros pilotos não tenham dificuldade de estudar, entender e se adaptar a qualquer nova tecnologia, por mais inovadora que seja em relação aos modelos de avião/sistemas/instrumental e filosofia operacional conhecidos atualmente.

O curso inclui ainda matérias de Direito, Administração e Psicologia, correspondendo assim à necessidade das empresas aéreas de profissionais com maiores habilidades gerenciais e condições de atender tanto às obrigações e prerrogativas do Código Brasileiro de Aeronáutica, como representar os interesses comerciais de sua empresa.

Um aspecto destacado no projeto original era a garantia de uma maior homogeneidade e rigor na formação básica de pilotagem. A idéia inicial era de que o vestibulando entrasse na escola "zero horas", de forma que seu aprendizado de Piloto Privado, Comercial e Instrumento fosse feito sob supervisão do **Instituto de Ciências Aeronáuticas**, na própria **Evaer** ou em aeroclubes credenciados pela **PUC/Va-rig**, desde que garantido o nosso Padrão Operacional, a qualidade didática e a integração com as matérias teóricas da faculdade.

Esta última particularidade ainda não foi garantida no projeto em andamento mas, ainda que de difícil viabilização e alto custo, tenho certeza que se imporá a médio prazo como uma necessidade para a qualidade e diferenciação dos Pilotos profissionais oriundos do Instituto.

Mesmo assim, sem nenhum fetiche ou supervalorização da formação superior e sem nenhuma intenção de estabelecer uma comparação com a nossa geração de aviadores, tenho certeza de que um Comandante com

reprodução



Vista aérea do Campus Universitário da PUC/RS, que abriga agora o Instituto de Ciências Aeronáuticas



uma boa base de Matemática, Informática e Física e com conhecimentos de Psicologia, Pedagogia e Administração terá ótimas chances de ser bem sucedido.

O próprio ambiente universitário terá, sem dúvida, uma grande parcela de contribuição na formação desses pilotos. É inegável que a convivência dinâmica, pluralista e democrática de uma grande instituição como a **Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul** deixa marcas indelévels no caráter de qualquer pessoa. Não é à toa que a maior parte das grandes empresas aéreas americanas e européias exigem que seus candidatos a Pilotos tenham um diploma de nível superior. Estas empresas compreendem bem a contribuição de um bom ambiente universitário na geração de profissionais com grande iniciativa, mente aberta e visão cosmopolita.



### **A Universidade do Ar e seus críticos**

Logo que foi divulgada a criação do Instituto de Ciências Aeronáuticas, em meio ao meu já confesso entusiasmo, me surpreendi com as críticas ao projeto, muitas delas extremamente ácidas. Atribuo parte destas críticas à falta de informação. Avalio, por exemplo, que foi um erro a **APVAR** ainda não ter se posicionado formalmente sobre a questão. Um bom começo teria sido a publicação em um **Informe** do meu relatório à Diretoria da **Apvar** sobre a participação no primeiro *workshop*. Infelizmente optou-se pelo silêncio, o que não favorece o debate. É ótimo que possamos agora, através da **CONTATO**, aprofundar o assunto.

Concordo com algumas críticas. Discordo de suas conclusões e desdobramentos. Vejamos:

#### **- "O curso é caro"**

Concordo integralmente e este é um problema generalizado do ensino particular do país. É muito caro e, inclusive, não vejo como um de nossos

filhos possa ingressar na Empresa se tivermos que pagar PP, PC e mais as mensalidades da **PUC** aos valores propostos. O ideal seria, naturalmente, uma escola superior para formação de pilotos pública e gratuita. A iniciativa, aliás, deveria ter sido dos Ministérios da Aeronáutica e da Educação e o curso sediado em uma Universidade Federal ou, quem sabe, no próprio **ITA**.

É difícil, no entanto, pensar numa exigência radical desse tipo face à falência generalizada dos serviços públicos do nosso país. Entendo que caberá a nós, Pilotos, mais uma vez, lutar pela democratização do projeto, seja através de verbas públicas para o custeio parcial do Instituto, seja através da concessão de bolsas de estudo. Além do governo, a própria **Varig** que tem um interesse estratégico no projeto deveria estudar alguma forma de financiamento, particularmente para os filhos de seus funcionários que vierem a ser selecionados no vestibular.

#### **- "É um absurdo o curso superior ser pré-requisito para se entrar na VARIG"**

Ao bancar um projeto desta magnitude, é evidente que a Empresa precisa sinalizar aos futuros colegas, interessados em voar na **Varig** conosco, a importância do bacharelado em **Ciências Aeronáuticas**. Por outro lado, muita água vai rolar até a formatura da primeira turma daqui a quatro anos e, se até lá a Empresa precisar com urgência (espero que precise...) de Pilotos, ninguém tenha dúvidas de que recorrerá ao mercado.

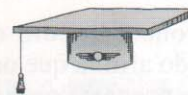
O importante (e é como eu entendo essa "exclusividade") é que assim como a **Evaer** até bem pouco era, a **PUC-RS** passará a ser agora a **principal** porta de entrada na Empresa e os jovens de 17/18 anos que sonham em ser Pilotos da **VARIG** devem, sem dúvida, começar por lá.

#### **- "Os formandos desta escola serão 'peixes fora d'água' quando entram na linha"**

Um número significativo de pilotos de nosso quadro atual tem algum curso superior. Se computarmos

aqueles que não completaram seus cursos, eu diria que, pelo menos na geração mais recente, constituem a maioria. Estes Pilotos são também "peixes fora d'água"?

Talvez o que esteja por trás deste sentimento seja um certo temor de como este aperfeiçoamento afetará a nós, Pilotos, que não aprendemos a voar em um curso superior. Acredito que vai afetar da forma mais positiva possível: os futuros bacharelados não deixarão de respeitar a hierarquia e a disciplina operacional de nossa Empresa e não terão motivos para desconsiderar a experiência dos Pilotos mais antigos. Por outro lado, trarão uma bagagem de maturidade e conhecimentos da Universidade que, dentro do espírito CRM, só poderá contribuir para a boa administração de nossas cabines.



### **Os "Pilotos de nível superior" e nós**

Os Pilotos de Linha Aérea já são, para alguns efeitos (prisão especial, por exemplo) reconhecidos como profissionais de nível superior. Acredito no entanto que, caso o exemplo da **PUC/Varig** frutifique, é inevitável que sejam abertos outros cursos e, mais tarde, como já ocorreu com os jornalistas, o curso superior passe a ser uma exigência para o próprio exercício profissional (naturalmente com o reconhecimento prévio dos **PLA's** já existentes).

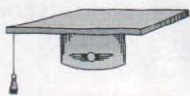
Caso se confirme esta tendência, os Pilotos atuais se beneficiarão largamente dessa elevação geral do conceito social de nossa profissão, com repercussões ao nível político externo (Código Brasileiro de Aeronáutica, Regulamentação Profissional, Aposentadoria Especial, etc), interno (organograma das Empresas, autoridade do Comandante, importância relativa dos setores de Operações) e - por que não - em nossos salários. Afinal, os novos colegas, depois de investirem tanto em sua formação e de serem tão bem preparados, certamente exigirão uma remuneração condizente.



Essas vantagens todas, naturalmente, não são automáticas. O curso superior poderá servir em muitos aspectos como catalisador de nossas lutas e os futuros colegas que dele saírem terão todo o interesse e condições de se juntarem ao nosso grupo na melhor das sinergias.

Para nós Pilotos da **Varig**, a repercussão será mais imediata, na medida em que a boa imagem que nosso grupo já tem junto ao público usuário será reforçada com a notícia de que os novos pilotos estão ainda mais bem preparados. Acredito sinceramente que os Comandantes de uma Empresa ainda são o seu melhor cartão de visita e que está em nossas mãos uma parcela significativa da capacidade (e da responsabilidade) de “desenrolar” a aviação, transmitir segurança e tranquilidade aos passageiros e consolidar uma imagem positiva da Empresa.

Nesse sentido, concordo com o “Flight Deck” quando afirma que os Pilotos, mais bem preparados na PUC/RS, contribuirão para a diferenciação do nosso “produto” no mercado. Acredito também que se o grupo de Pilotos da **Varig** souber entender a importância estratégica deste dado e a **APVAR** souber administrá-lo adequadamente, além das vantagens indiretas (crescimento e lucratividade da Empresa) teremos condições de lutar por uma valorização direta de nosso trabalho.



### Minhas críticas ao projeto

Como já expus, considero o **Instituto de Ciências Aeronáuticas** uma conquista dos Pilotos brasileiros, que precisa e merece ser defendida. Não vejo forma melhor de defender alguma coisa do que lutar pelo seu aperfeiçoamento:

—É essencial amarrar o curso prático ao currículo teórico. Para que o Instituto possa responder plenamente pelo diploma de seus Pilotos, estes dois módulos precisam estar totalmente integrados. O ideal seria a própria **Evaer** se encarregar do treinamento de vôo para PP, PC e IFR, afi-

nal a “Escolinha” tem um belo parque de mono e bi-motores e dentro da Empresa já temos tradição na pedagogia de instrução (CFI) e padronização operacional.

—Um Bacharelado em Ciências Aeronáuticas é, por definição e pela própria vocação da profissão de Piloto, um curso da área de Exatas. A grade curricular foi composta muito rapidamente - uma exigência do processo - e ao tentarmos adaptar a proposta de currículo ao perfil levantado como ideal para um Piloto, acabamos gerando um número excessivo de créditos (horas-aula) em áreas como Filosofia, Psicologia, Religião, Turismo, Medicina, Direito, Sociologia. Embora sejam matérias importantes, não me parece correto que ocupem o espaço da Física, Matemática e Informática que serão, sem sombra de dúvida, as ferramentas básicas de qualquer aprendizado posterior nas matérias técnicas específicas.

—É preciso, portanto, que o currículo seja reequacionado de forma a priorizar as matérias mais próximas da atividade-fim de nossa profissão e reduzir a carga horária das matérias ilustrativas. O perigo desta revisão não acontecer é o de termos um curso excessivamente generalista, não aprofundando adequadamente em nenhuma de suas áreas de concentração.

—Um aspecto que foi pouco abordado é o do aproveitamento daqueles alunos que, ao longo do curso, não se adaptarem à pilotagem prática. O ideal, na revisão do currículo, é que seja possibilitado a quem descubra tardiamente a sua falta de vocação aeronáutica (e nós sabemos que muitos só descobrem depois de algum tempo voando), aproveitar seus créditos para algum curso correlato, como Engenharia Operacional ou Administração de Empresas Aéreas.

—O melhor retorno que o **Instituto de Ciências Aeronáuticas** pode ter da qualidade de seus cursos é dos próprios aviadores. Neste sentido, acho extremamente importante que as entidades representativas dos Pilotos (**APVAR**, Sindicato) estejam presentes nos Conselhos Curriculares do Instituto. A **APVAR**, por exemplo, tem uma

longa reflexão sobre os temas da profissão (vide o livro “Voando com os pilotos”) e é uma pena que esta experiência não seja aproveitada pela nova Instituição.



### Conclusão

Às vezes é mais fácil criticar do que identificar méritos. Mais difícil ainda é reconhecer responsabilidades e assumir compromissos.

A discussão em torno da “Universidade do Ar” lembra um pouco a situação do nosso grupo em 1989 quando, em meio ao movimento da Parada de Instrução por Segurança de Vôo, a Administração da Empresa anunciou a criação do CRM, do CFI e a reformulação da **EVAER**. Estas siglas representavam boa parte de nossas melhores aspirações e sua efetivação era uma vitória inegável do grupo.

Naquele momento, em vez de assumirmos a parcela de responsabilidade que a conquista nos impunha - reavaliar o movimento, trabalhar arduamente pela consolidação das conquistas - preferimos enterrar a cabeça como avestruzes e fingir que os novos cursos não tinham nada a ver conosco. Os resultados da época infelizmente todos lembram...

Vejo da mesma forma a criação do **Instituto de Ciências Aeronáuticas** e do **Curso Superior de Formação de Pilotos**. É fácil ficar do lado de fora repetindo que “esta não era exatamente a escola que queríamos”, que “poderia ter sido melhor” e que “como foi criada não serve”. Será muito mais produtivo, por outro lado, pôr mãos à obra, reconhecer que houve um grande avanço - um verdadeiro salto de qualidade - no processo de formação dos Pilotos brasileiros e que depende de nós, como indivíduos e enquanto grupo através da **APVAR**, lutar pelo aperfeiçoamento da recém-criada instituição e pela elevação e valorização de nossa profissão. ■

*Pedro Goldenstein é Comandante de B 737-300 na Varig e membro do Conselho Editorial da Contato.*