

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE SÃO PAULO

Sandra Fabiola Estigarribia Salinas Bertulucci

MULHERES NO MUNDO DA AVIAÇÃO: QUEM SÃO ELAS?

Doutorado em Ciências Sociais

SÃO PAULO (SP)

2019

SANDRA FABIOLA ESTIGARRIBIA SALINAS BERTULUCCI

MULHERES NO MUNDO DA AVIAÇÃO: QUEM SÃO ELAS?

Tese apresentada à Banca Examinadora da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, como exigência parcial para obtenção do título de Doutor em Ciências Sociais, sob a orientação da Prof.^a Dr.^a Maria Helena Villas Bôas Concone e co-orientação da Prof.^a Dr.^a Silvana Maria Corrêa Tótoro, com filiação ao Programa de Estudos Pós-Graduados em Ciências Sociais.

SÃO PAULO (SP)

2019

Banca examinadora

Dedicatória

Dedico este trabalho a meu querido marido Bertulucci, pelo estímulo e incentivo em todos os momentos.

Dedico também as minhas lindas filhas Fabiola e Alzira, e a meus queridos pais, pela companhia silenciosa.

Agradecimentos

Agradeço a minha querida orientadora Profa. Dra. Maria Helena Villas Bôas Concone pelo apoio até o final desta pesquisa.

Agradeço também a minha querida co-orientadora Profa. Dra. Silvana Maria Corrêa Tótor, pelo acolhimento e apoio até a conclusão deste trabalho.

Às minhas entrevistadas amigas-aviadoras, sem o apoio incondicional de vocês, não existiria esta tese.

Meus agradecimentos aos professores da banca que, sempre solícitos, se mostraram dispostos em me ajudar desde o início desta pesquisa.

Fico grata ao Programa de Estudos Pós-Graduados em Ciências Sociais e à Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP), pelo acolhimento e apoio em todos os momentos deste trabalho.

Agradeço também à CAPES, sem a ajuda da qual não seria possível a conclusão deste trabalho.

“O presente trabalho foi realizado com apoio da
Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal
de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de
Financiamento 001.”

*“El lugar de la mujer es donde sus ojos brillan, su corazón palpita fuerte,
el lugar de la mujer es donde ella quiere estar y no donde los otros
quieren que ella esté.” (Sandra Fabiola, 2018)*

Mulheres no mundo da Aviação: Quem são elas?

RESUMO

A mulher no mundo da Aviação, desde o início, marcou sua presença nesse espaço visto por muitos como estritamente masculino, no qual se observou, porém, no decorrer dos anos, o aumento do número de valorosas aladas onde antes lhes era restrita a atuação, embora nunca se mostrasse proibida. No imaginário social a atuação de mulheres nesse campo chegou a ser vista como uma afronta à família ou à sociedade, mas, nos dias de hoje, são vistas como exemplos de ousadia ou glamour. No início do séc. XX, Alberto Santos Dumont, um homem corajoso, ou melhor que isso, visionário, expôs uma inovação, apresentando ao público francês uma aeronave mais pesada que o ar, quando, livre dos preconceitos da época, de bicicleta, ia acompanhando no solo o voo, indicando as manobras durante a instrução de voo a uma mulher por ele treinada. Um homem que acreditava que tanto homens como mulheres poderiam já ter nascido com o coração de pássaro... Partimos, nesta investigação, da hipótese de que, embora o campo da Aviação tenha sido, e ainda permaneça, resistente à entrada de mulheres na função de piloto, ou especialmente na condição de comandantes de aeronaves, o estereótipo de fragilidade, incompetência e incapacidade veio sendo progressivamente quebrado pelo segmento feminino, que busca escapar das funções profissionais definidas social e culturalmente como as mais adequadas às mulheres, enquanto seus reais anseios são outros. A tese aqui defendida é a da igualdade das mulheres no mundo da aviação, pois as mulheres querem e podem voar. O objetivo deste estudo é dar a visibilidade às mulheres que decidiram trabalhar no campo da Aviação, buscando, nesse meio, uma carreira profissional. Atitude ousada por parte de certas mulheres que nos leva a perguntar: O que as motiva a buscar essa profissão de dominância masculina? Quais são as dificuldades encontradas para entrarem ou serem aceitas nesse domínio? Quais as dificuldades vividas, no exercício da profissão, devido à condição feminina? Em *Material e Método*, nos propusemos a realizar uma pesquisa qualitativa, baseada em entrevistas abertas. *Resultados obtidos*: São explicitados o perfil de mulheres que exercem a função de pilotos.

Palavras-chave: Aviadoras; Profissão; Igualdade.

WOMEN IN THE WORLD OF AVIATION: WHO ARE THEY?

Summary

A woman from the aviation world, ever since the beginning, I was present in a field of action seen as strictly masculine. Today, the quantities of ladies are growing in this world though restricted but never prohibited. The social standards the women in this field came to see as an obstacle to the family and society, but these days, they are seen as examples of glamour and courage. Those who like to live in the air. Early in the twentieth century, Alberto Santos Dumont, a brave and visionary man, presented an aircraft heavier than air that should be sustained by aerodynamic reactions. On a bike, he shouted instructions to the woman training in the aircraft, a man who believed that both men and women could have been born with the bird's heart. We start from the assumption *that*, although the field of aviation has always been and still is resistant to the entry of women as pilots or aircraft commanders, the stereotype has been gradually broken by the female gender, which escapes professional functions defined socially and culturally, as the most suitable for women. The thesis advocated here is equality of women in the aviation world, because women want and can fly. The objective of this study is to give visibility to the women who decided to work in the field of Aviation, seeking, in this way, a professional career. A bold attitude on the part of certain women that leads us to ask: What motivates them to seek this profession of masculine dominance? What are the difficulties encountered in entering or being accepted in this field? What are the difficulties experienced in the exercise of the profession due to the female condition? In Material and Method, we set out to conduct a qualitative research, based on open interviews. Results obtained: The profile of women who perform the role of pilots is explicit.

Keywords: Aviator; Profession; Equality

SUMÁRIO	PÁGS.
Lista de gráficos	12
Lista de abreviaturas e siglas	14
Prêambulo	15
Introdução	19
QR- Mulheres que fizeram história no mundo da Aviação	27
I- Objetivos	33
2.1. Geral	33
2.2. Específicos	33
Metodologia	34
Procedimentos e coleta de dados	35
Sujeitos de Pesquisa	38
Entrevistas	39
Análise, discussão e interpretação de dados	39
Capítulo I	41
A profissão de piloto, e o que é ser piloto mulher	
Capítulo II	

A visão da profissão piloto como mulher, motivação para a escolha da profissão e afeição à aviação	47
Capítulo III	
Registro de algumas mulheres que fizeram história	57
Capítulo IV	
Mulheres guerreiras	71
Capítulo V	
Licenças de mulheres	80
Considerações finais	99
Bibliografia	102

LISTA DE FIGURAS

Páginas	Figuras	Títulos
39	1	Modelo - formulário de perguntas
41	2	Santos Dumont
57	3	Madame Élisabeth Thible
58	4	Hélène Dutrieu
58	5	Mary Breed Hawley Myers
59	6	Elisa Léontine Deroche
60	7	Ainda de Acosta Raiz Breckinridge
61	8	Hanna Reitsch
63	9	Ada Leda Rogato
64	10	Elizabeth “Bessie” Coleman
66	11	Anésia Pinheiro

Páginas	Figuras	Títulos
67	12	Theresa di Marzo Roesler
68	13	Amelia Mary Earhart
69	14	Valentina Vladimirovna Tereshkova
71	15	As irmãs trung (século I)
72	16	Boudicca (século II)
73	17	Septima Zenobia (século III)
74	18	Tomoe Gozen (século XII e XIII)
14	19	Tamar de Geórgia (século XII e XIII)
75	20	Joana d'Arc (século XV)
76	21	Isabel I de Castela (século XV e XVI)
77	22	Mochizuki Chiyome (século XVI)
78	23	Rani Lakshmibai (século XIX)
78	24	Lyudmila Pavlichenko (século XX)

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

CMTE	=	comandante;
PA	=	piloto avião;
PPA	=	piloto privado avião;
PC H	=	piloto comercial helicóptero;
PCA	=	piloto comercial avião;
SUP	=	superior;
EM	=	ensino médio;
MÊS	=	mestrado;
SOL	=	solteira,
CAS	=	casada;
EU	=	união estável;
DIV	=	divorciada;
***	=	não responderam
ANAC	=	Agência Nacional de Aviação Civil
DAC	=	Departamento de Aviação Civil, ele foi um órgão brasileiro criado para estudar, orientar, controlar, planejar as atividades da aviação civil tanto pública ou privada do Brasil. Ele foi substituído em 2006 pela ANAC
CCF	=	Certificado de Capacidade Física, documento emitido pelas clínicas credenciadas pelo DAC, inspeção de saúde realizada para candidatos da aviação. Hoje foi substituído pelo CMA
CMA	=	Certificado Médico Aeronáutico emitido por clínicas credenciadas pela Anac.
HASP	=	Hospital Aeronáutico de São Paulo.
ICAO	=	International Civil Aviation Organization

Preâmbulo

Nascida e criada no Paraguai em uma família de classe média, ansiava por conhecer novas culturas e novos ambientes. Assim, sete dias após de ter completado 18 anos, resolvi mudar para São Paulo- Brasil.

Após três meses, comecei um curso preparatório de vestibular para uma faculdade e percebi a dificuldade que tinha ainda com relação ao idioma. Apesar dessa barreira, consegui terminar o curso. Nele conheci novos amigos que me ajudaram bastante com o português. Em paralelo a esse curso conheci uma escola de aviação onde efetuei alguns voos de planador e de avião. Nessa escola conheci um novo grupo completamente diferente, formado por pessoas ligadas à aviação, inclusive conheci a pessoa com a qual sou casada ainda hoje. Nesse período dei início ao trabalho na área de formação de profissionais ligados a aviação. Em razão dessa atividade decidi cursar pedagogia. E logo após a conclusão desse curso assumi a função de pedagoga responsável da instituição de ensino que me introduziu na área da aviação.

Ainda na área da educação, em contato com os órgãos que regulam a aviação, realizei alguns cursos nessa área. Além da aviação, e também acatando a uma paixão, efetuei cursos de especialização nas áreas de psicopedagogia e psicologia clínica, com ênfase em psicanálise. Então, movida por uma curiosidade e inquietação filosófica a respeito da finitude, acabei conhecendo um Programa maravilhoso da PUC-SP: a Gerontologia Social. Concluí meu mestrado essa área com a dissertação sobre o processo de envelhecimento dos aeronautas. Esse mestrado me trouxe novos relacionamentos com pessoas e temas que me propiciaram um melhor entendimento do idoso e do envelhecimento, aguçando o sentimento sobre a finitude. Tomei ciência dos preconceitos que sofrem a pessoa idosa, dos seus direitos e também das possibilidades para, de um lado, mudar uma cultura que invisibiliza a velhice como ela é numa sociedade que prioriza jovens e ativos.

Já em um dos capítulos de minha dissertação de mestrado sobre o envelhecimento dos aeronautas eu tratei da questão das mulheres pilotos e suas dificuldades nesta profissão predominantemente, ainda hoje, masculina. Desde então, motivada pelas implicações sociais, profissionais e familiares que envolvem a

vida dessas mulheres que desejam voar. Movida pela curiosidade, resolvi pesquisar esse tema, e mais, pelo desejo de dar visibilidade às mulheres aviadoras, dei início ao meu doutorado em Ciências Sociais. Acompanho há tempo a vida das mulheres aviadoras, até porque faço parte dessa trajetória. Somos companheiras de lutas e afirmamos o nosso desejo de voar em condições de igualdade de direitos com os homens.

O que me chamou a atenção é que a posição de mulheres como comissárias não causa nenhuma surpresa, tudo parece estar no lugar certo, assim como a mulher como pedagoga, como médica pediatra, como dona de casa, e tantas outras profissões predominantemente exercidas por mulheres ao longo da história. A mulher é vista como se fosse destinada a cuidar dos outros. Ora, bem diferente é a reação de espanto diante de uma mulher piloto, comandante de uma aeronave. Esse é um problema que vivencio há tempo, no meu cotidiano profissional, como professora que participa em uma escola de formação para a aviação. Desde o mestrado o desejo de dar visibilidade às mulheres aviadoras vem me impulsionando a materializá-lo numa pesquisa de um doutorado acadêmico, pois pouco ou quase nada se produziu nesta área referente ao perfil dessas mulheres.

Poucas são as mulheres aviadoras e essa escassez não é devido à capacidade e competência das mulheres, mas a uma história profissional que confere privilégios aos homens.

Reuni uma série de mulheres - em torno de 300 - via WhatsApp em grupos de mulheres aviadoras, e-mail, facebook e encontros de mulher na aviação. E o que se destacou, não apenas a mim, como também para aqueles que frequentam o mundo da aviação, é que esse desejo da mulher voar é algo muito antigo, mais do que se possa imaginar. Santos Dumont começou a ensinar a voar na aeronave que ele colocou como instrução, ele teve uma aluna mulher. E estamos falando de 1903. Esse desejo da mulher em se sentir confortável em lugar que é o “ar” que para muitos seria de medo e desconfortável se expressa na fala de uma das minhas entrevistadas:

“ Fascinação pela máquina, pela história da aviação”

“paixão explosiva”

“ [...] ver o mundo de um ângulo diferente em vários sentidos[...]

Eis um lugar onde o pôr do sol é visto de modo diferente, lá de cima. Esse desafiar da gravidade, do deslocamento da posição dos sentidos conduzem essas mulheres a situações que exigem coragem. Mas elas são movidas por um desejo muito forte que as levam há anos a enfrentarem as regras costumeiras familiares, os altos custos econômicos de uma formação profissional, de uma cultura de oportunidades desiguais para as mulheres. Elas enfrentaram tudo para fazer o que gostam e o que elas acreditam: “voar”. Isso não pode ficar desconhecido, tem que aflorar e ser comentado, discutido. É preciso afirmar e não deixar dúvidas da capacidade da mulher de voar.

Há que ressaltar que também nenhuma autoridade nacional ou internacional responsável pelo controle e fiscalização da aviação e que tenha a segurança de voo como foco, tem dúvida da capacidade da mulher em pilotar uma aeronave. Até, hoje, as mulheres nunca foram proibidas de conseguir a habilitação. Nas empresas aéreas elas não foram preteridas por uma questão de falta de capacidade, falta de proficiência. Se alguma mulher é preterida em relação ao homem não é por capacidade, mas por preconceito ou restrição cultural.

Hoje, graças aos trabalhos dessas mulheres, já se deslumbra um horizonte diferente e tenho convicção que em poucos anos elas serão vistas de um ângulo distinto, sem diferença com relação ao gênero masculino. Penso que essa mudança dependerá da atuação e presença das mulheres na aviação. Esta prospecção exige também uma maior visibilidade de sua presença, bem como uma mudança cultural que atribui papéis desiguais para os gêneros. Ora, para isso, também a mulher tem que se livrar de um sentimento de culpa por não estar cumprindo as funções que uma sociedade lhe atribui, aquelas que são ditas femininas porque aparentadas ao cuidado da casa e dos filhos.

Nesse grupo de mais de 300 mulheres eu apenas consegui 17 dispostas em responder as minhas perguntas, muitas não conseguiram pela dificuldade do trabalho, tempo muito curto. Me dei conta que a entrevista não foi o melhor instrumento nesta situação, pois muitas das respostas foram dadas segundo o que se espera que seja respondido. O que foi mais decisivo nesta pesquisa foi a minha longa atuação na área da aviação e um contato cotidiano com um número muito grande de aviadoras, companheiras e amigas. Afinei meu poder de observação a

partir de leituras pertinentes ao tema. A pesquisa privilegiou-se de procedimentos da pesquisa participante e das anotações de um diário de bordo.

Essas mulheres estão cientes de suas conquistas do espaço da aviação, mas em nenhum momento se perguntaram “porque as mulheres estavam excluídas desse espaço”. Eu levantei esta questão e elas não conseguiram responder, porque ainda não chegaram a refletir sobre isso. Espero que esse trabalho consiga provocar essa reflexão.

“Acredito que como toda mulher muitas vezes sofreu pré - conceitos e pré- julgamento sobre nossa capacidade para lidar com o avião” LAG- 29 anos PPA e Planador

Quem são elas?- Elas são mulheres que realmente desafiaram muitas convecções que devem ser alteradas, sempre tendo que provar sua capacidade, não podendo ter erros. Mesmo com essas dificuldades enfrentadas, ainda por causa da cultura “Elas são mulheres que voam, tem desejos de estar no ar, elas podem voar sim”.

Introdução

“(...) conheço uma flor, única no mundo, que só existe no meu planeta, e que, um belo dia um carneirinho pôde destruir num só golpe, sem se dar conta do que fez, isso não tem importância? (...) Mas, se o carneiro come a flor, para ele é como se todas as estrelas de repente se apagassem. E isso não tem importância?”
(SAINT-EXUPÉRY, 2015, pp. 29-30)¹

A epígrafe do grande aviator Antoine de Saint-Exupéry (1900-1944) chama a atenção justamente sobre como o pequeno príncipe cuidava e se importava com sua pequena flor. Neste trabalho, pode-se dizer, em termos metafóricos, que a flor representaria as mulheres, e o carneirinho, os arraigados preconceitos que infelizmente incidem em pleno século XXI, especialmente no mercado do trabalho feminino.

A despeito dessa conotação resistente ao trabalho feminino em certos meios, na abertura deste estudo sobre a presença da mulher na Aviação, introduz-se o *speech*, um modo de dar as boas-vindas, em jargão aeronáutico, ao leitor/ouvinte desta tese.

Prezado leitor, em nome do trabalho de pesquisa de doutorado “Mulheres no mundo da Aviação – Quem são elas?”, aqui fala a pesquisadora Sandra. Solicito a gentileza de manter os olhos fechados por 5 segundos, trazendo à mente a imagem de um comandante de aeronave, seja um piloto agrícola, um piloto de acrobacia, um piloto de helicóptero, seja um piloto militar. Agora, se já o visualizou mentalmente, examine qual é a primeira imagem que lhe veio: teria sido a de um homem de macacão verde ou de quepe de cor escura, calça social escura, camisa branca, gravata, berinjela² com 3 ou 4 faixas e o blazer com 2, 3 ou 4 faixas amarelas na manga? É um prazer tê-lo a bordo na aeronave PUC-SP, no Programa de Ciências Sociais, voo n.º 123, tendo como destino final um olhar sobre a aproximação das mulheres às atividades dos ares.

Nosso tempo de voo será dentro do prazo previsto no Cronograma do trabalho, com condições meteorológicas boas na maior parte do

¹ SAINT-EXUPÉRY, Antoine de. **O pequeno príncipe**, com aquarelas do autor. Trad.: Dom Marcos Barbosa. 51ª ed. Rio de Janeiro: Agir, 2015 [1ª ed.: 1943].

² Berimbela: na Aviação, trata-se de um pedaço de tecido usado na lapela (nos ombros da camisa normalmente branca, a camisa de voo), caracterizando as divisas de uma faixa (comissário de voo) duas faixas (co-piloto), três ou quatro faixas (comandante de aeronave) para identificação da função de cada tripulante, tradicionalmente nas cores preto e amarelo-dourado, ou azul escuro com prateado.

voo, embora estejamos prevendo turbulência leve quanto ao levantamento de dados das mulheres da Aviação, o que será justificado adiante. Para aproximação final e melhor conhecimento sobre sua vida real tanto quanto possível, ao longo da rota, tentaremos evitar turbulências com o auxílio do radar, que serão as fontes diversas (livros, artigos científicos, dissertações e teses, noticiários, internet, entrevistas) e que permitirão também indicar nomes de mulheres que fizeram história no campo da Aviação, dado seu pioneirismo, sua força em experienciar algo de seu desejo.

Nossa altitude de cruzeiro será demonstrar a importância da presença feminina na Aviação - como piloto ou comandante de aeronave, desde as primeiras décadas do século XX.

Neste trabalho, está previsto céu aberto, com 100% de visibilidade, e 100% de otimismo.

Por motivo de segurança, recomenda-se que se mantenham os cintos de segurança afivelados quando sentados, mesmo que os avisos luminosos de usar cintos estejam desligados. Tenham todos um bom voo!

A seguir, continua-se com o emprego do jargão aeronáutico — sua particular “fraseologia”, tal como esta é conceituada:

2.1 A fraseologia é um procedimento estabelecido com o objetivo de assegurar a uniformidade das comunicações radiotelefônicas, reduzir ao mínimo o tempo de transmissão das mensagens e proporcionar autorizações claras e concisas (MCA 100-16/2016, pp. 10/72).

Seguindo a orientação da MCA 100-16/2016, tenta-se encaixar, de acordo com o tema da tese, essa modalidade de linguagem, lembrando-se, porém, que não se terá como cobrir exatamente todos os aspectos tratados neste estudo; assim é que, na esteira do modelo proposto, introduzimos tal fraseologia, simulando a comunicação entre torre e aeronave, prosseguindo-se deste modo:

Aeronave PUC-SP - Torre (TWR)MUNDO, aqui é a aeronave PUC-SP, voo 123, solicito autorização para girar reatores.

TWR MUNDO - PUCSP 123, autorizado, girar reatores, aguarde autorização para taxiar, devido ao tráfico de preconceitos e resistências a sua decolagem.

Iniciando o voo, trazem-se à discussão os percalços do percurso da séria luta feminina em uma área de construção historicamente masculina de atuação e saber.

Haja vista que ainda hoje se fazem brincadeiras com mulheres dirigindo automóvel; até há poucos anos não se imaginava taxista mulher ou motorista de ônibus ou de caminhão. Imagine-se o que não diriam de mulheres pilotando aeronaves nas décadas iniciais do século XX!...

Michelle Perrot (2007), em seu livro **Minha história das mulheres**, foi quem se empenhou, construindo a história das mulheres, em mais de três décadas de pesquisa, tirando-as do silêncio a que estavam impostas, sufocadas por imagens distorcidas do mundo, e criando um relato histórico que evidenciasse o papel primordial das mulheres que pudessem descrever seu percurso no mundo, enquanto protagonistas, sujeitos ativos de sua própria história.

Segundo essa historiadora (2007), durante muito tempo, as mulheres foram objeto de um relato histórico que as deixou no silêncio e na invisibilidade. Diz assim Perrot:

São invisíveis, pois sua atuação se passa quase que exclusivamente no ambiente privado da família e do lar. O espaço público pertence aos homens e poucas mulheres se aventuram nele. São invisíveis, pelo silêncio das fontes, porque, como são pouco vistas nesses locais públicos, pouco se fala delas (2007, p. 249).

Perrot complementa a esse respeito:

Mulheres comuns deixaram poucos vestígios materiais que pudessem ser considerados fontes históricas, como correspondência, diários íntimos, autobiografias, declarações de amor e objetos pessoais. Os vestígios dessas mulheres foram apagados, destruídos, desprezados (muitas vezes por elas mesmas). Dentre todas as razões apresentadas para a invisibilidade histórica das mulheres (...), o silêncio mais profundo é o silêncio do relato, pois se faz dominado pelo exclusivismo político, econômico e social masculino, no qual a história produzida é a história das rainhas e heroínas ou a história das mulheres imaginadas e idealizadas pelos homens (PERROT, 2007, p. 250).

Assim é que ficaram registradas as histórias das primeiras aviadoras no mundo, a história de mulheres que não deixavam de ser as “mulheres imaginadas e idealizadas pelos homens”, tal como o enuncia Perrot (2007, p. 250).

O que pretende aqui demonstrar é um outro aspecto dessa atividade de participação da mulher, do ímpeto e da força que elas dispõem em uma busca para romper barreiras culturais, e os modelos mais tradicionais de atividades, como as

dos cuidados de casa, dos filhos ou do procedimento burguês de tocar piano ou dominar outras línguas; portanto, aqui se trata de trazer à discussão um tema que vai muito além daquele espaço em séculos passados reservado incondicionalmente à mulher.

Além de tudo, as mulheres-piloto encontram obstáculos no mercado de trabalho da Aviação, justo no território aqui tratado que, até meados da década de 1980, era exclusivo de homens. A respeito dos problemas, Lima (2014) pesquisa a questão da maternidade das mulheres que pilotam, além de também apontar as barreiras do preconceito, as dificuldades da relação família-trabalho, a ausência do lar por longos períodos, a relação entre mãe-filho-aviação e a relação mulher-comando.

Segundo a autora (2014, pp.9-10), a área médica vem se preocupando com as pilotos-mulheres justamente porque geralmente elas estão já em voo em seus anos reprodutivos. Os aeromédicos, cf. explicita Lima (2014),

...consideram duas maneiras distintas para lidar com gestação e aviação: os efeitos da gravidez sobre a capacidade de desempenhar as suas funções em voo e os efeitos do ambiente de aviação no feto, o que inclui: Risco de gravidez ectópica, náuseas e vômitos, ou outras complicações; • O ganho de peso, instabilidade e risco de parto prematuro durante o terceiro trimestre; • Os efeitos potencializados de hipóxia, doença da descompressão, e da radiação sobre o feto (Aviation Medicine, FAA, outubro 1999).

Embora haja obstáculos, o perfil da mulher no mercado de trabalho, inclusive na Aviação, não é estático, mas se reconfigura continuamente; entretanto, de acordo com Sheryl Sandeberg (*apud*: LIMA, 2014, p. 6):

“Além das barreiras externas erguidas pela sociedade, as mulheres são prejudicadas por barreiras que existem dentro de nós mesmas por falta de autoconfiança”. Ou seja, as mulheres têm que acreditar no seu potencial e na sua capacidade de que são tão capazes quanto qualquer homem para assumir qualquer atividade.

O presente trabalho trata de mulheres na Aviação, mostrando que sua presença não é verificada somente hoje. Infelizmente, com toda a modernidade e

aparentemente com uma visão cultural mais aberta, ainda há passageiros preconceituosos e obscurantistas que chegam a dizer que não embarcam em um avião cuja função de piloto seja exercida por uma mulher, a exemplo do acontecido em um recente voo entre Miami, EUA e Buenos Aires, Argentina, fato divulgado pela mídia televisiva.

Pode-se dizer que há uma grande dose de ignorância nesse preconceito, dado que existe toda uma estrutura ligada à segurança de voo, e a normas técnicas que impediriam que um piloto de qualquer gênero viesse a colocar em risco a vida dos passageiros de uma aeronave.

Esse tipo de atitude, calcado em preconceitos muito arraigados, não leva sequer em conta a estrutura que busca a segurança do transporte aéreo, e todos os seus princípios, em que a adequação do ser humano às suas regras é basilar.

Neste estudo, não nos restringiremos em tratar somente de pilotos-profissionais; o que está em foco são as aviadoras em quaisquer de suas funções; trata-se de ver mulheres nos nichos que eram exclusivos do chamado “Clube do Bolinha”.

Para falar desse “clube”, desse universo profissional de composição esmagadoramente masculina, nada como evocar com um verdadeiro exemplo, o do nosso Santos Dumont. Ele foi um homem que, embora vivendo a cultura e os preconceitos predominantes em sua época, com relação à posição da mulher já demonstrava sua grandeza, contrariando os valores reinantes, instruindo e formando pilotos do sexo feminino. Evoca-se aqui o caso de Aida de Acosta Root Breckinridge, em 1903, em Chatêau de Bagatelle (Paris), quando, de bicicleta, Santos-Dumont a seguia pelas ruas, gritando-lhe instruções, enquanto ela dirigia sua aeronave. Hélène Dutriru (1877-1961) que, em 1909, por sugestão de Santos Dumont aprendeu a pilotar no Demoiselle, com o qual o pioneiro formou os primeiros pilotos no dispositivo aéreo mais pesado que o ar.

TORRE MUNDO - positivo, PUC-SP123, autorizado taxi, cabeceira em uso 17, observe tráfego a sua frente, aguarde autorização para a posição 3 (três).

Sabendo-se que as pioneiras da Aviação deverão aqui ser enunciadas, começa-se pelo caso de Tereza de Marzo e de Anésia Pinheiro que, em 1922 no Brasil, obtiveram o brevê, sendo respectivamente a primeira e a segunda mulher brasileira a se tornar piloto de avião. Esta verdadeira proeza se deu exatos 16 anos depois do primeiro voo em Paris “do mais pesado que o ar”, realizado por Alberto Santos Dumont em 1906.

Ada Rogato (1910-1986) foi a primeira, também no Brasil, a obter a licença de piloto de planador e de paraquedista, tendo sido a terceira a tirar o brevê de piloto de aeronaves (BRIZA, 2011).

Lucy Lupia (1932-2012) foi a primeira comandante da Aviação Comercial Brasileira (BALTHAZAR, 1992).

Na França, a primeira mulher a receber licença para pilotar avião foi Raymond de Laroche, em 1910; foi também a primeira mulher a fazer um voo-solo em Paris nesse mesmo ano (STOCHERO, 2011). Há que se considerar que Paris concentrava a prática da aviação.

Amélia Earhart (1897-1937) foi pioneira na aviação nos Estados Unidos e a primeira a realizar voo-solo transoceânico.

Na Alemanha, Hanna Reitsch (1912-1979) foi a famosa piloto de testes durante a Segunda Guerra Mundial, sendo a primeira no mundo nessa modalidade.

Hélène Dutrieu (1877-1961), ciclista competitiva, e em corrida de automóveis, participou de várias competições na Europa; em 1910, ao ser instruída por Santos Dumont, na aeronave Demoiselle, sendo a primeira piloto belga.

Jean Gardner Batten (1909-1982) foi a primeira mulher neozelandesa que fez o primeiro voo de solo a solo, entre a Inglaterra e a Nova Zelândia.

Elizabeth "Bessie" Coleman (1893-1926) foi a primeira mulher afro-americana estadunidense a ser tornar piloto, e a primeira mulher afro-americana a conseguir licença de piloto em contexto internacional.

Amy Johnson (1903-1941), foi a pioneira britânica a voar de Londres a Austrália.

Finalmente as chamadas bruxas da noite foram as aviadoras soviéticas da Segunda Guerra Mundial, temidas por Hitler e seus aliados.

PUC-SP 123 -grata, entendido.

Pode-se avaliar o quanto de investimento essas mulheres dedicaram à arte de voar, uma vez que muito lhes deve ter sido exigido para tal, bem como foram grandes os perigos que ousaram enfrentar. Ressalte-se que foram mulheres que suportaram preconceitos de múltiplas feições, participando ativamente de momentos de elevada efervescência dos movimentos femininos, sempre acompanhados por grande oposição de homens e também de muitas mulheres de seu tempo.

Estas histórias dos feitos femininos nas primeiras décadas do século XX mostram pelo menos três aspectos importantes: o desejo de voar; o desejo de superar as barreiras colocadas às mulheres, buscando ir para além dos papéis e lugares a elas determinados socialmente; e o desejo de mostrar igualdade de capacidade entre homens e mulheres.

TWR MUNDO - PUC-SP 123 autorizada, posição 3 (três) na cabeceira da pista livre decolagem...

Tudo isso contrariando definitivamente o que enunciara antes, Aristóteles, o pensador da dualidade genérica, estabelecendo de modo radical a superioridade masculina: “A mulher é por natureza inferior ao homem; deve, pois, obedecer...O escravo não tem vontade; a criança a tem, mas incompleta; a mulher a tem, mas é impotente [...]” (Apud - PINSKY, 2011, p. 17).

O historiador Peter Burke (1992), em seu livro **A escrita da história: novas perspectivas**, afirma a necessidade de se fazer uma história das mulheres, o registro de sua presença no trabalho, via de regra em sobrecarga, no mundo, pois esse segmento já foi muito subestimado pela história tradicional, mas que, nas recentes tendências historiográficas, felizmente os que se vocacionam à história das mulheres têm estendido seus interesses, para incluir as relações entre os gêneros em geral, e a construção histórica também da feminilidade, ao lado da masculinidade (BURKE, 1992, p.36).

Ainda segundo o historiador Jaime Pinsky (2011), as mulheres já foram demasiadamente desconsideradas, e poucas são as que, mesmo no

contemporâneo, ocupam posições na política, na magistratura, na economia, podendo, assim, receber o reconhecimento merecido.

Durante os séculos XIX e boa parte do XX, de fato, o papel e o lugar das mulheres nas sociedades, ditas modernas, eram fortemente determinados, basicamente restritos às tarefas do lar. O papel de preceptora de crianças de famílias abastadas, e depois de professoras também de crianças em Liceus e Escolas, é que era tolerado. De resto, cabia às que pertenciam a famílias de melhor poder aquisitivo aumentar suas chances de “um bom casamento”, aprimorando-se ao piano ou aprendendo línguas. Em resumo, a maternidade, o cuidar de crianças e dos afazeres da casa eram vistos como inerentes “à natureza da mulher”. Isso sem falar da submissão ao mando masculino: primeiro ao pai especialmente em décadas passadas, e depois ao marido.

A seguir na próxima página, são incluídas referências a algumas outras mulheres que fizeram história na Aviação ocidental (subsumidas aqui por meio de códigos QR).³ Para saber mais dessas mulheres, pode-se pesquisar suas histórias de vida, seus documentários e vídeos contidos nos QRs. Para acessar os códigos e visualizar os respectivos vídeos, imagens, entre outras informações neles contidos, basta baixar, no celular, o “QR Reader” ou semelhante, e realizar a leitura; após a leitura do código, clicando na opção “Browse website”.

³ O Quick Response, conhecido pela sigla QR code, ou código QR, semelhante ao código de barra mas em formato quadrado, foi criado em 1994, e tem esse nome por ser interpretado rapidamente pelas pessoas. Hoje o QR code é utilizado por várias indústrias, como a de revistas e propagandas, sendo esse código utilizado para armazenar endereços URLS que depois são direcionados para um determinado site, hotsite, vídeo etc. O QR pode ser facilmente escaneado por qualquer celular moderno, onde existem aplicativos específicos para leitura desse link, e levar o cliente em potencial para o site que pretende uma empresa. Disponível em: <https://www.significados.com.br/qr-code/>. Acesso em 17/01/2019.

Mulheres que fizeram história no mundo da Aviação, com respectivos QR

EM BALÃO - AERONAVE MAIS LEVE QUE O AR		
NOMES	ANO/ PAÍS	HISTÓRIA
Madame <u>E</u> lisabeth Thible	1784 França	 https://www.youtube.com/watch?=1oBPgtVSk1I
Sophie Blanchard	1805 França	 https://goo.gl/LMoC4c
Mary Breed Hawley Myers	1880 França	 https://www.youtube.com/watch?v=Y2LLrGEjgak
Raymonde de Laroche	1909 França	 https://goo.gl/jjTbT8
EM DIRIGÍVEL - AERONAVE MAIS LEVE QUE O AR		
Aída de Acosta	1903 Estados Unidos	 https://www.youtube.com/watch?v=30GPVf4o34g
EM PLANADOR – AERONAVE MAIS PESADA QUE O AR		
Hanna Reitsch	1930 Alemanha	 https://goo.gl/5dKTA1
Ada Rogato	1934 Brasil	 https://goo.gl/jjTbT8

EM AVIÃO - AERONAVE MAIS PESADA QUE O AR

Raymonde de Laroche	1910 França	 https://goo.gl/VWPZpE
Hélène Dutrieu	1910 Bélgica	 https://goo.gl/7GJCqe
Elizabeth "Bessie" Coleman	1921 Afro-americana	 https://goo.gl/YGw1Eb
Anésia Pinheiros	1922 Brasil	 https://goo.gl/aWpucR
Ada Rogato	1922 Brasil	 https://www.youtube.com/watch?v=GllpTcu7Klo
Thereza di Marzo	1922 Brasil	 https://goo.gl/stZk7B

Amy Johnson	1929 Inglaterra	 https://goo.gl/vRmQq5
Hanna Reitsch	1930 Alemanha	 https://goo.gl/YNbkat
Jean Gardner Batten	1930 Nova Zelândia	 https://pt.wikipedia.org/wiki/Jean_Batten
Amélia Earhart	1932 Estados Unidos	 https://www.youtube.com/watch?v=-F148Tp1plw
Beryl Markham	1936 Inglaterra	 https://goo.gl/M4GACs
ESPAÇO NAVE - MAIS PESADO QUE O AR		
Valentina Vladimirovna Tereshkova	1963 Soviética/ Russa	 https://goo.gl/ESnJSg

Fonte: Quadro e código QR desta pesquisadora; as informações aí contidas são baseadas em pesquisas na internet e vídeos youtube.

Inúmeras pesquisas brasileiras referem ao enfrentamento das mulheres diante de universo profissional de dominância masculina, destaca-se especificamente na sociedade brasileira destaque o livro de Gilda de Melo e Souza (1987), de título **O Espírito das Roupas: a moda no século XIX**, verifica-se que esta pesquisadora, ao refletir, de início, sobre as roupas femininas, elabora seus significados, os efeitos de seu uso, apontando a um só tempo a situação da mulher no desabrochar da burguesia em nosso país: ela não deixava de ser um simples acessório do marido; suas roupas e joias (destacadas pelos grandes decotes e bustos elevados) eram um verdadeiro atestado da posição social do marido e do seu sucesso como varão destacado daquela sociedade.

Os artigos de João Baptista Borges Pereira e de Teófilo de Queirós Jr.(1999), ambos trabalhando com a literatura nacional, também trazem bons exemplos do lugar social da mulher. O primeiro autor ressalta, em poesias dos séculos XIX e início do XX, a verdadeira compulsão de meninos e homens em desvendar o corpo feminino (no caso, pés e pernas), o que colocava as mulheres como objetos de desejo, de fantasia, e não como verdadeiras pessoas com individualidade própria, sonhos e expectativas e, sobretudo, com autonomia. O segundo autor, por sua vez encara os textos românticos do final do XIX e início do XX, destacando alguns pontos semelhantes ao artigo anterior (como em **A Pata da Gazela**, de José de Alencar), mas mostra já o surgimento de uma “nova mulher”, independente, que não tolera ser escolhida por um homem, mas o escolhe e o mantém sob controle por um tempo (**Senhora**, do mesmo José de Alencar). A submissão feminina e a restrição dos seus horizontes, a falta de independência financeira, ficam bastante claras nos textos de então. Por outro lado, Teófilo mostra que as “mucamas” negras eram mais independentes financeiramente (faziam quitutes, vendiam e guardavam o ganho) do que vida quase sem sentido ou ocupação produtiva das “sinhas” e “sinhazinhas”.

Ora, estes poucos exemplos reforçam o grau de audácia que necessitavam ter as pioneiras da Aviação e o quanto de dificuldades tiveram que superar; mostram igualmente, apesar da sobrevida de muitos estereótipos, como foram revolucionárias as mudanças socioculturais que deram mais protagonismo às mulheres, num período de menos de cem anos.

As autoras Leitão, Tomaz e Lima (2001), por sua feita, reforçam a perspectiva acima referida e entendem que as mulheres ocidentais dos séculos XVII a XIX teriam sido praticamente reduzidas à condição de “seres da natureza” e não “seres da cultura” (como o seriam os homens). As mesmas autoras apontam o surgimento da nova mulher, a mulher-sujeito de desejo, cuja satisfação está além da aposta no casamento e na maternidade. Segundo estas autoras, atualmente, as mulheres ingressam em massa nas universidades e principalmente no mercado de trabalho; com grande luta para conseguir seu espaço, deixando para trás a total dependência a maridos e pais. Citam ainda as autoras a carta de Freud para sua noiva Marta Bernays, quando ele diz: “(...) é possível que uma educação diferente anulasse todas as qualidades delicadas das mulheres (...) de modo que elas pudessem ganhar a vida como os homens”. Não se pode deixar de apontar que mesmo o “pai da psicanálise” substancializava a mulher, ao lhe atribuir “qualidades delicadas”, que deveriam ser perdidas para que ela pudesse encarar a “luta pela vida”, como se costuma dizer.

PUC-SP 123- Ciente!

É por essas razões que se busca aqui realizar um trabalho de pesquisa com mulheres que hoje, graças a todo o enfrentamento que tiveram que exercer, deslocar o modelo consagrado de mulher construído culturalmente que lhe atribui o lugar da mulher e na casa e nos cuidados dos filhos. Como podemos certificar no depoimento das entrevistadas o peso que essa tradição tem na construção das vidas dessas mulheres.

“São desafios pessoais, como ser mãe e ficar alguns dias fora de casa, ou er mil coisas para fazer e ainda ter tempo para estudar para o simulador”.

AA 45 anos Cmte empresa aérea

“Conciliar a criação dos filhos com a carreira é um grande desafio”

JAT- 38 anos Pca/ agrícola

O objetivo desta pesquisa é dar visibilidade às mulheres que decidiram trabalhar no campo da aviação buscando aí uma carreira profissional.

O problema que norteia esta pesquisa é a seguinte afirmação: as mulheres querem e podem voar. Para isso algumas questões foram colocadas: o que leva as mulheres a essa profissão de dominância masculina? Quais as dificuldades encontradas para serem aceitas nesse domínio?

Nesta pesquisa, vamos apresentar as mulheres na aviação, as que conquistaram posições para exercer essa função desafiadora e confortável para elas que para muitos seria um lugar desconfortável que é estar no ar, não tinha nenhuma lógica deixar isso passar em branco, esta pesquisa de tese é para exatamente trazer esse problema como foco “a restrição feita à mulher por ser mulher” não é por falta de capacidade, também não é por falta de condição mas simplesmente por ser mulher.

O que chamou a atenção nessas mulheres esse desejo da mulher voar, isto é algo muito antigo, mais do que se pode imaginar, pois se Santos Dumont começou a ensinar a voar na aeronave que ele colocou como instrução ele já tinha aluna mulher em treinamento, isso estamos falando em 1907. Não pode ficar parado, isso precisa aflorar, precisa ser discutido mais, não é questão de qualquer dúvida com relação à capacidade da mulher de voar, assim também nenhuma autoridade internacional de controle, fiscalização da aviação que tenha segurança de voo como foco mais importante que ninguém tem dúvidas tanto é que não existe proibição das mulheres tirarem a habilitação. Hoje graças a mulheres guerreiras já se deslumbra um horizonte diferente, isso que nós temos que trabalhar não se tratando de feminismo nem machismo, mas de reestruturar, repaginar o olhar com relação a este assunto mulher pode sim estar onde ela deseje estar sem culpa, sem preconceito nem mesmo críticas pela escolha que a ela lhe traz felicidade e plenitude.

Percebi que a escolha deste instrumento não foi muito satisfatória nesta situação elas responderam de acordo com que se esperava, elas acentuaram os casos mais positivos, traços que elas imaginaram boas talvez seja algum receio de se expor, nas entrevistas forma repetidas tal vez por ser uma função ou estado em comum, em convivência com essa área a anos percebi que realmente essas mulheres começaram a perceber que hoje estão conquistando o mercado da

aviação, já existem muitas com cargos hierárquico alto, mas não visualizaram uma situação muito importante que eu consegui perceber uma questão – Porque as mulheres estavam excluídas desse espaço? Por isso precisei reconstruir uma história onde precisei trazer a raridade e presença de ao longo da história de mulheres que enfrentaram situações tanto financeira como preconceito cultura, já é rara essa profissão por contrariar o tipo de vida que a maioria das pessoas sentem à vontade, uma vida que tira você realmente do seu lugar, espaço o tempo todo, não apenas por estar no ar, mas por não estar parado sempre em lugar transitório, a agenda delas normalmente não podem ser cumpridas junto a compromisso familiar por exemplo.

Torre mundo: procedimento teóricos metodológicos.

O trabalho foi realizado por meio de metodologia qualitativa através do registro de mulheres aviadoras. Apresentamos mulheres amantes do ar, que se destacaram em várias modalidades da aviação ao longo da história. No anexo1 elaboramos na forma de QR apresentação de mulheres célebres que dão seus depoimentos por meio de entrevistas, artigos, depoimento filmes e documentário daquelas que conquistaram o ar.

Também fizemos entrevistas com perguntas fechadas e semi estruturadas. Nas entrevistas procurou-se caracterizar o perfil socio econômico, instrução, idade, estado civil, etnia, religião.

A escolha desse instrumento foi no sentido de dar às participantes a oportunidade para falarem sobre a profissão, os desafios, obstáculos e seus anseios.

Foi também utilizado como instrumento etnográfico o diário de campo para registrar as atitudes das participantes, não relatadas formalmente nas entrevistas e de outras mulheres que participam do mundo da aviação.

Este trabalho procurou nas entrevistas das mulheres na aviação recuperar enunciados relativos a sua vida social, experiência de vida, relações com familiares, amigos, atividades profissionais e suas manifestações quanto às possibilidades da nova profissão como piloto, bem como a possibilidade de uma educação continuada

(ou permanentemente). Também o lazer na profissão como pontos importantes da pesquisa.

Os procedimentos utilizados, tais como entrevistas e pesquisa histórica, têm um caráter exploratório e descritivo-explicativo. A abordagem é qualitativa. Usa-se o termo exploratório, no sentido de que, em primeiro lugar, não se pretendeu “cobrir” a totalidade do tema, mas contribuir para que o mesmo passasse a ser mais conhecido. Em segundo lugar, porque se entende que o recurso a fontes secundárias (produção acadêmica e dados empíricos existentes) é fundamental, orientando a elaboração deste estudo. As entrevistas aconteceram em diferentes tipos de ambientes e níveis, no sentido de ter sido realizado em diferentes tipos de ambientes, sendo as entrevistadas de diferentes níveis hierárquicos, faixas etárias, estado civil, e formação acadêmica. Foram consideradas essas diferenças para saber se estas afetam algum aspecto da vida dessas profissionais; buscou-se diversificar as faixas etárias para melhor comparação, buscando as representações e experiências de vida, em cada faixa etária.

A seleção das entrevistadas foi aleatória e usou-se a estratégia de “bola de neve” para chegar às entrevistadas grupo de whatsapp, facebook, e e-mail. A realização das entrevistas e as narrativas aconteceram em locais diferentes, dependendo do lugar da base de operação de cada entrevistada, propiciando uma aproximação mais fácil entre a pesquisadora e as entrevistadas que se sentem, assim, à vontade, no ambiente escolhido por elas.

Pesquisas sobre o tema

Verificou-se, neste estudo, que existem poucas pesquisas acadêmico-científicas relacionadas ao trabalho das mulheres na Aviação, embora existam muitas biografias de mulheres valentes e exímias em suas atividades como aviadoras, demonstrando ousadia, atestando, dessa forma, que não existe a questão de gênero para o exercício de tal profissão.

Foi realizado, como é explicitado a seguir, um levantamento de trabalhos acadêmicos com foco na presença de mulheres na Aviação.

Foram levantados trabalhos acadêmicos de pesquisas nacionais, na base eletrônica de dados do Google, que discutem a relação entre Aviação e Mulheres, a partir dos descritores seguintes: Aviação; Mulheres; Mercado de Trabalho Feminino; Piloto-Mulher, tendo sido encontrados 11 trabalhos (entre monografias, teses de doutorado e artigos), no período de 2008 a 2018.

Trabalhos acadêmicos com o tema de mulheres na Aviação

Título do trabalho	Autores/Ano	Questões trabalhadas pelos autores
<p>SENHORES PASSAGEIROS, AQUI QUEM FALA É A COMANDANTE...: OS DESAFIOS DAS MULHERES-PILOTOS NA AVIAÇÃO BRASILEIRA</p> <p>TCC (graduação) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Curso de Ciências Sociais. (2015)</p>	<p>PANSERA, Giovana Cristina</p> <p>https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/130036/tcc_giovana_pansera_.pdf?sequence=1</p> <p>Acesso em 15/01/19</p>	<p>Nesta pesquisa, a autora teve a preocupação de trazer informações desde o início da invenção do avião, a questão de problema de gênero, a mulher no trabalho aeronáutico e esta, como dona de casa.</p>
<p>HIERARQUIAS DE CLASSE E GÊNERO NA PREPARAÇÃO PARA AS OCUPAÇÕES NA AVIAÇÃO CIVIL.</p> <p>TCC (Graduação), Unicamp (2014)</p>	<p>SANTOS, Hugo Leonardo Marangoni de Oliveira.</p> <p>Disponível em: http://www.bibliotecadigital.unicamp.br/document/?view=000944436. Acesso em 15/01/2019</p>	<p>Objetivou compreender o processo que conduz certos indivíduos a procurar a formação de piloto privado e comercial ou comissário de voo. Para isso, busca-se (i) estudar a gênese dessas ocupações no Brasil, (ii) estudar os espaços de formação dessas categorias profissionais, tal como se apresenta hoje em Campinas, SP, e, por fim, (iii) investigar os percursos sociais de alunos que se encontram em fase final de formação. Este estudo enriquece os conhecimentos sobre a Aviação, embora não foque especificamente a mulher na Aviação.</p>
<p>MULHERES NA AVIAÇÃO: MENOS POSE, MAIS AÇÃO</p> <p>Artigo científico (2014)</p>	<p>REZENDE, Patrícia Almeida de; SILVEIRA, Thainá Marinho da.</p> <p>Disponível em: file:///C:/Users/Dados/Downloads/18536-79605-3-PB.pdf. Acesso em 15/01/2019</p>	<p>Apesar da participação crescente da força de trabalho feminina na aviação, a representação midiática da mulher nessa área é tendenciosa e utiliza-se de uma linguagem carregada de estereótipos. No presente trabalho são demonstrados alguns recursos imagéticos e linguísticos de manutenção desses estigmas sociais. Os resultados deste estudo evidenciam o uso de uma linguagem que reforça a assimetria na participação de homens e mulheres no mercado de trabalho e favorece determinado perfil profissional em detrimento de outros, bem como de imagens não condizentes com a situação real da mulher atuante na indústria aeronáutica nos tempos modernos.</p>
<p>MULHER, TEMPO E TRABALHO: O COTIDIANO DE MULHERES COMISSÁRIAS DE VOO</p>	<p>ALMEIDA, Jullyana Brusamolín Alves de.</p> <p>Disponível em: http://tcconline.utp.br/wp-content/uploads/2013/06/MULHERES-NA-</p>	<p>A autora situa a pesquisa no mercado de trabalho da aviação civil, dizendo da atuação da mulher nesse espaço. Enfatiza a atuação do gênero feminino diante da tecnologia aeronáutica, demonstrando a condição favorável de atuação profissional da mulher, dentro de suas características de gênero feminino, em uma área de construção historicamente masculina de atuação e</p>

<p>Artigo disponível em: Revista Psicol. Social. https://www.radarciencia.org/artigo/mulher-tempo-e-trabalho-o-cotidiano-de-mulheres-comissarias-de-vo0 (2014)</p>	<p>AVIACAO.pdf Acesso em 15/01/2019</p>	<p>saber.</p>
<p>MULHER, TECNOLOGIA, MATERNIDADE E AVIAÇÃO: SUPERANDO OBSTÁCULOS E VENCENDO DESAFIOS. Faculdade de Ciências Aeronáuticas da PUCRS (2014)</p>	<p>Gabriela Cristina DE LIMA Disponível em: https://semanaacademica.org.br/system/files/artigos/artigo_-_introducao.pdf. Acesso em 15/01/2019</p>	<p>Nas últimas décadas a participação das mulheres no mercado de trabalho passou por marcantes transformações. A presença feminina já pode ser percebida nos espaços públicos e em territórios, até então, exclusivos aos homens. A pesquisa que propomos também trata da maternidade das mulheres que pilotam. A cabine de pilotagem altamente técnica foi, no Brasil, até meados da década de 1980 um espaço reservado aos homens. A investigação utiliza a metodologia da história oral obtida através de relatos de mulheres e homens que atuam como pilotos, possibilitando a compreensão da dimensão dos obstáculos superados, tais como: as barreiras do preconceito, as dificuldades da relação família-trabalho, a relação entre mãe-filho-aviação e a relação mulher-comando.</p>
<p>AS MULHERES NA AVIAÇÃO BRASILEIRA Comunicação no Seminário Internacional Fazendo Gênero 10 (Anais Eletrônicos), Florianópolis, (2013)</p>	<p>FAY, Cláudia Musa; OLIVEIRA, Geneci Guimarães de. (PUCRS), Disponível em: http://www.fg2013.wwc2017.eventos.dype.com.br/resources/anais/20/1382030742_arquivo_asmulheresnaaviacaobrasileira.pdf. Acesso em 15/01/2019</p>	<p>Neste estudo, mostra-se que ainda se repetem as mesmas formas de desestímulo para as mulheres ingressarem e/ou permanecerem no mercado de trabalho da Aviação. É necessário ressaltar que o espaço da cabine, majoritariamente ocupado por homens, ao permitir a presença feminina, carrega consigo uma dimensão simbólica importante na formação de uma identidade que tende a parecer que elas se diferenciam das demais; entretanto, esta mulher somente escolheu se realizar num campo tradicionalmente destinado ao homem.</p>
<p>MULHERES NA FORÇA AÉREA BRASILEIRA: UM ESTUDO SOBRE AS PRIMEIRAS OFICIAIS AVIADORAS (2010)</p>	<p>SANTOS, Marina Miranda Lery; ROCHA-COUTINHO, Maria Lúcia Disponível em: https://www.radarciencia.org/artigo/mulheres-na-forca-aerea-brasileira-um-estudo-sobre-as-primeiras-oficiais-aviadoras. Acesso em 15/01/2019</p>	<p>O artigo apresenta parte dos resultados de um estudo realizado com seis mulheres oficiais formadas na primeira turma do curso de aviação da Aeronáutica. Seu objetivo foi investigar como elas vivenciam a experiência de uma carreira até então vedada a mulheres, como percebem a hierarquia e as relações de poder típicas dessa carreira, e quais os seus p</p>
<p>DE(S)COLAR DE CASA: DILEMAS CONTEMPORÂNEOS DOS CASAIS DE AERONAUTAS (2010)</p>	<p>SILVA, Marília Saldanha Disponível em: https://www.radarciencia.org/artigo/take-off-from-home-contemporary-dilemmas-for-crew-members-couples-de-scolar-de-casa-dilemas-contemporaneos-dos-casais-de-aerona0. Acesso em 15/01/2019</p>	<p>O presente estudo procura examinar a questão da desigualdade de gênero na divisão de tarefas domésticas e responsabilidades familiares entre membros de casais de aeronautas, profissionais da aviação comercial (comissários e pilotos). Procura-se investigar neste subgrupo como ocorre a conciliação entre a vida familiar e o trabalho de turnos alternados de trabalho, dentre outros aspectos complicadores...</p>

<p>NOVAS ROTAS, NOVOS VÔOS: A MULHER OCUPANDO ESPAÇOS NA EDUCAÇÃO E NO TRABALHO (2008)</p>	<p>VERONESE, Silvia Mara</p> <p>Disponível em: https://www.radarciencia.org/artigo/novas-rotas-novos-voos-a-mulher-ocupando-espacos-na-educacao-e-no-trabalho</p> <p>Acesso em 15/01/2019</p>	<p>Este trabalho, apresentado na teorização de Michel Foucault, promove estudo das relações sociais constituintes do gênero feminino, enquanto sujeito do corpo social. Trata-se de pesquisa genealógica na concepção das políticas públicas educacionais, na década de 1990 até os dias atuais, focalizando a formação superior para tecnologia aeronáutica.</p>
<p>“O SONHO FEMININO DE ÍCARO” A EDUCAÇÃO DAS PIONEIRAS DA AVIAÇÃO MILITAR BRASILEIRA NA ACADEMIA DA FORÇA AÉREA Tese de Doutorado (2008)</p>	<p>BAQUIM, CRISTIANE APARECIDA</p> <p>Disponível em: https://repositorio.ufscar.br/bitstream/handle/ufscar/2220/2454.pdf?sequence=1&isAllowed=y</p> <p>Acesso em 15/01/2019</p>	<p>O foco neste trabalho de pesquisa é sobre as mulheres da aviação brasileira militar, área masculina na qual está sendo contínuo o ingresso de muitas mulheres.</p>

Fonte: Quadro da minha autoria- pesquisas foram feitas em banco de dados Capes e CNPQ mas não foram encontradas tema específicos com mulheres pilotos.

Sujeitos-Participantes da pesquisa

As participantes da presente pesquisa são aviadoras ativas, ou seja, em plena atividade na profissão, como pilotos, ou comandantes de aeronaves. O local de seleção das entrevistadas foi deixado por conta da facilidade em encontrá-las: por e-mail, entrevistas por telefones, pessoalmente, whatsapp, facebook.

Os nomes das aviadoras entrevistadas foram substituídos por iniciais, para evitar identificação, conforme o discriminado no TCLE.

A análise das diferenças geracionais nas respostas da história de vida ou das entrevistas pode, a nosso ver, dar uma boa contribuição para a desconstrução de estereótipos e preconceitos associados a gênero, fatores contextuais, sociais, culturais e políticos.

ENTREVISTAS- ANÁLISE, DISCUSSÃO E INTERPRETAÇÃO DOS DADOS

Nesta investigação, que contou com um universo de 17 entrevistadas, através do aplicativo, desenvolvido no google docs, foi feita a sistematização dos dados coletados, sua análise e interpretação (BARDIN, 2011), quando emergiram: - o perfil sociodemográfico das entrevistadas; - algumas categorias temáticas sistematizando as respostas dadas por essas entrevistadas.

Pelas dificuldades de encontrar estas aviadoras em casa, ou por morarem longe da cidade ou fora de estado, decidiu-se realizar a pesquisa, como dito antes, em um aplicativo, no formato do Google docs, ; antes de enviar o link da pergunta foi apresentado o trabalho de pesquisa via telefone e para algumas pessoalmente, depois enviado via e-mail ou pelo whatsapp.

A seguir, encontra-se a sistematização dos dados objetivos ou de respostas às perguntas fechadas, expostos em formato de tabela, o que possibilita uma visualização global das características pesquisadas de cada aeronauta e a posterior correlação destes fatores com os demais de ordem subjetiva:

Figura 1 do Modelo do formulário das perguntas que foram utilizadas para as aviadoras:



The image shows a screenshot of a Google Forms questionnaire. The title is "Mulheres no mundo da aviação: Quem são Elas?". The form is in Portuguese and includes a header with navigation icons and an "ENVIAR" button. The main content area has two tabs: "PERGUNTAS" (selected) and "RESPOSTAS" (with a count of 17). The question text is: "Mulheres no mundo da aviação: Quem são Elas?". Below the question, there is a paragraph of text: "Prezadas leitoras, em nome do trabalho de pesquisa de doutorado 'Mulheres no mundo da Aviação - Quem são elas?', aqui fala a pesquisadora Sandra, sob o comando da Profa. Dra Maria Helena Villas Bôas Concone. É um prazer tê-los a bordo na aeronave PUC-SP, no Programa de Ciências Sociais, voo n.º 2018 com destino final um olhar sobre a aproximação das mulheres das atividades dos ares. Para que possa ter um bom resultado nesta pesquisa preciso da sua ajuda, sua identidade não será revelada." Below this text, there are two required fields: "Endereço de e-mail*" and "País *". The "Endereço de e-mail*" field has a placeholder "Endereço de e-mail válido" and a link "Alterar configurações". The "País *" field has a small red asterisk. On the right side of the form, there is a vertical toolbar with icons for adding, deleting, and other actions.

Fonte: Aplicativo de minha autoria, feito no google docs de pesquisa, link para acesso aos docs completos. Disponível em: <https://docs.google.com/forms/d/1CHXs7NymmLUBKrkCQUUJUfdd5IFNWF4O1fa3m2TPtn4/edit>.

PUC-SP123- fico muito curioso para saber até onde irá essa pesquisa com essas mulheres...

TORRE MUNDO - PUC-SP 123 autorizada para prosseguir, posição 3 (três) na cabeceira da pista livre decolagem...

TORRE MUNDO - PUC-SP 123, decolado, passe a frequência do Controle e boa viagem.

PUC-SP 123 – Controle de subida: aqui PUC-SP, voo 123, com destino à liberdade e total inclusão da mulher no contexto psico-social da sociedade, alcançando ao final um olhar sobre a aproximação das mulheres das atividades dos ares.

Controle – PUC-SP 123, mantenha altitude de voo em cruzeiro apropriada e altaneira, chame quando da aproximação ao destino.

Capítulo I

A profissão de piloto, e o que é ser piloto-mulher



Figura 2

“No trajeto para a Torre Eiffel, nem uma só vez olhei para os telhados de Paris: eu flutuava sobre um mar de branco e azul, nada mais vendo senão meu objetivo.”

(Alberto Santos-Dumont, 1905)

Os dizeres acima revelam o caráter de nosso pioneiro dos ares: a busca de seus objetivos, antes de tudo. Santos Dumont é reconhecido mundialmente como o brasileiro que mais se destacou na história da Aviação. Depois da primeira façanha desse grande brasileiro, seguiu-se um período de competição entre europeus e norte-americanos na conquista de recordes de velocidade e distância percorrida, com jovens aviadores se destacando em uma ou outra dessas modalidades. Como se aponta no início da apresentação deste estudo, onde algumas mulheres estiveram entre esses competidores.

Destacando mais alguns aspectos da história da aviação moderna, vê-se que Santos Dumont (1873-1932) foi considerado o primeiro piloto de aeronaves, tendo sido eleito o patrono da Aviação Brasileira. Projetou, construiu e voou os primeiros balões dirigíveis com motor a gasolina, além de desenvolver o chamado 14 Bis, demonstrando a viabilidade de voar com uma “máquina mais pesada que o ar”.

A Primeira Guerra Mundial deu um grande impulso ao desenvolvimento da Aviação, sendo que as décadas de 20 e 30 do século passado viram a consolidação

dessa área; pilotos ficaram famosos, como foi o caso do norte-americano Charles Lindbergh, que realizou um voo de Nova York a Paris sem escalas.

Após a Segunda Guerra, intensificaram-se os voos internacionais com aviões cada vez maiores e mais potentes; em 1952 surgiram os aviões a jato, usados em voos comerciais fabricados pela inglesa HAVILLAND, como o COMET e operados pela empresa britânica British Overseas Airways Corporation -BOAC. No final da década de 50 entraram os franceses com o jato Caravelle.

Na década de 60, os EUA lançaram os jatos Boeing 707 e 720, além do Douglas DC-8 e do Convair 880. Surgiram também os turboélices mais econômicos e de grande potência. As diversas nações investindo pesado na Aviação: norte-americanos, ingleses, franceses, soviéticos. Apareceram os supersônicos cujas estrelas foram o Concorde (franco-britânico) e o Tupolev (russo), que transportavam mais de 100 passageiros, mas cuja fabricação cessou nos anos 90, devido ao alto preço de manutenção, dos combustíveis e evidentemente das passagens.

Os Boeing 747, o Douglas DC-10, os Lockheed Tristar L-1011, surgiram com a capacidade de transportar até 400 passageiros.

O avanço das companhias continuou e mais recentemente surgiu o Airbus (consórcio europeu), o Douglas MD-11, e os Boeings 767 e 777.

Novas versões vão sendo construídas, hoje com o uso de novos materiais e com a preocupação de conseguir menor peso nas aeronaves, menor consumo de combustível e aumento da capacidade de transporte. As companhias de Aviação comercial se multiplicam e temos, hoje, companhias praticamente de todas as nações. As companhias se sucedem, algumas são vencidas pela concorrência e outras surgem autônomas ou em aliança a outras. De todo o modo, pode-se dizer que as atividades ligadas à Aviação vieram para ficar.

Tais atividades deram ensejo ao surgimento de aparelhos para voos esportivos desafiadores como: parapentes, asas delta, ultraleves, que respondem ao desejo humano de voar, de buscar aventura, de desafiar limites; nessa linha entra também o paraquedismo.

Assim vão se sucedendo as novas versões de aviões construídos, como dito acima, com novos materiais, e sempre mais velozes, potentes, mas agora com a preocupação da sustentabilidade: com menor peso, menor consumo de combustível, aumento da capacidade de transporte de passageiros e cargas.

Empresas como a canadense Bombardier e a brasileira Embraer disputam os mercados internacionais, com o mercado de jatinhos executivos muito em alta e, assim, a área da Aviação comercial continua avançando no mundo.

Quando se fala de profissões, se pensa em primeiro lugar, qual seria a ideal, por exemplo, para mim. Quanto vou ganhar a partir do exercício dessa profissão? Quanto ela demandará de minha dedicação? Alguns pensam que respondendo a essas perguntas poderão encontrar o trabalho, muitas vezes não ideal para a vida, mas tendo nele o essencial para viver, sobre a posição que terá na sociedade como um trabalhador de bom salário.

Sabe-se também que a tecnologia está presente no dia a dia das atividades, nas modalidades mais variadas de cada profissão.

A inserção das máquinas na sociedade contemporânea se tornou não mais um luxo, mas, sim, uma exigência. Quando se fala em máquina, deve-se pensar, seja ao pilotar um avião, seja ao manejar qualquer máquina, em como se necessita de treinamento e dedicação para ganhar proficiência no seu manejo, na sua usabilidade. A profissão de piloto não é simplesmente aprender a manejar uma máquina, mas exige muito do profissional especialmente quanto à sua capacitação na questão de segurança e proteção dos viajantes dos ares, o que significa que, em vez de a tecnologia aliviar a carga de responsabilidade de um ser humano, na verdade faz este assumir carga maior, tal como bem o enunciou Karl Marx, a partir de uma colocação de John S. Mill que

[...] em seus princípios da economia política, observa: é questionável que todas as invenções mecânicas já feitas tenham servido para aliviar a faina diária de algum ser humano (MARX, 2014, p. 445).

A invenção da aeronave foi uma das maiores inovações do mundo, assim como foi a invenção tão oportuna de tantas outras máquinas! Imagine-se viajar hoje para Europa em menos de 24hs, se não existisse o avião? Isso seria impossível! A

tecnologia, já nos dizeres de Marx, tem sua função muito compensadora junto ao ser humano, conforme ele diz:

(...) mas essa não é em absoluto a finalidade da maquinaria utilizada de modo capitalista. Como qualquer outro desenvolvimento da força produtiva do trabalho, ela deve baratear mercadorias e encurtar parte da jornada de trabalho [...] (MARX, 2014, p. 445).

Falando de máquinas, de tecnologias no universo religioso, segundo a revista Galileu, em novembro de 2016, foi lançada pelo Vaticano um app (aplicativo) que guia pecadores, e que está sendo muito utilizado no mundo, e serve para conduzir a um confessionário mais próximo; já imaginou daqui a 10, 15 ou 20 anos, o que poderia acontecer? Será que as pessoas vão se confessar com robôs?

Pode-se trazer uma outra curiosidade: já existe o padre-robô na Alemanha. Segundo o artigo publicado em 2017, do Instituto Humanistas Unisinos, o padre-robô BlessU-2 que em inglês significa “também abençoe você” fala 5 línguas e poderá ser configurado com voz de mulher ou homem; BlessU-2 levanta os braços para o céu, abre seus dedos e das palmas irradia uma luz branca, que, sorrindo, diz: “Deus o abençoe e o proteja”, depois citando um versículo.⁴

Já nos anos 80-90, inventaram-se os jogos de búzios via internet, que geraram muita discussão entre líderes religiosos e o criador do aplicativo, com os primeiros vendo isso como uma espécie de dessacralização; hoje, isso não é mais visto com o mesmo olhar, sendo aceita sem restrições essa prática. Vale lembrar, também, que, desde a invenção dos rádios e da televisão, muitos religiosos, deixando um copo de água próximo a esses aparelhos eletrônicos em momento de pregação religiosa ou cultos, como um ato de fé, acreditam que a água será fluidificada; todos que a beberem serão abençoados ou receberão algum tipo de cura de doenças, por exemplo.⁵

Será que, em breve, as pessoas vão se consultar com robôs? Será que, em alguns anos, não teremos mais pilotos no comando de uma aeronave? Será apenas

⁴ O distribuidor automático de bênçãos está em funcionamento em Wittenberg, a cidade de Lutero. A reportagem é de Marina Mastroluca, publicada por l'Unità, em 31-05- 2017. A tradução é de Luisa Rabolini. BlessU-2 - que, em inglês significa "também abençoe você" agrada muito. Se o leitor desejar, também possibilita a impressão da bênção em um recibo similar àqueles de atendimento eletrônico dos bancos. Bastam poucos instantes e o interessado sai com paz na alma. Mais detalhes no site abaixo ou vídeos em QR na página do apêndice: <http://www.ihu.unisinos.br/78-noticias/568295-blessu-2-o-padre-robo-na-cidade-de-lutero> Acesso 17/01/19.

⁵ CONCONE, M. H. V. B. (em comunicação pessoal).

um/uma robô? Já confiamos nossos recursos a um robô, quando utilizamos o caixa eletrônico nos bancos.

Ainda hoje se pensa que ser piloto de aeronave é algo muito mais complexo de que simplesmente operar máquinas ou computadores, o que não deixa de ser verdade; ser piloto começa com a sensação que é dada ao ser humano quando ele passa a se deslocar em três dimensões, o prazer de dominar a máquina em um ambiente tridimensional é fantástico!; é um sentimento quase indescritível ao mesmo tempo em que o comando de uma aeronave implica dominar os medos naturais que o homem tem de se precipitar no espaço; a sensação de conquista ao sentir o controle do seu deslocamento no espaço é algo que transcende o próprio ser.

Ser piloto possibilita voar, uma atividade que, inicialmente, pode parecer de puro diletantismo, ou por opção esportiva se assim alguém o quiser; mas também profissional, quando for esse o objetivo; porém, a paixão é a mesma, os sentimentos se mantêm, somente o objetivo de cada uma das modalidades é que faz diferir um voo do outro.

Quando um/a jovem escolhe a medicina, além de uma condição financeira que suporte tal escolha, está implícita a busca de curas de outras pessoas. Quando um/a jovem escolhe ser professor/a, está implícita a busca de ensinar, educar um outro ser humano. Contudo, quando um/a jovem escolhe ser aviador/a, parece não existir outro motivo senão a sua própria satisfação pessoal; sabe-se, porém, de sua responsabilidade perante muitas vidas, a sua, a dos demais tripulantes, a dos passageiros, ao se estar no comando de um avião (BERTULUCCI, 2015).

Para os profissionais, a cabine do avião é o melhor escritório que existe; sua rotina é especial em suas ações justas, precisas e, às vezes, providenciais, sem descuido, e em constante atenção, o que se atesta com a fala de uma das entrevistadas:

“Ser piloto, é ter um escritório diferente a cada voo, é se sentir livre e ao mesmo tempo se sentir em casa, não há lugar melhor no mundo, a não ser dentro do cockpit.” (NKB)

Na profissão de piloto, e o que observamos nas falas das entrevistas, o orgulho dos profissionais que ressaltam principalmente a possibilidade de, enquanto

estarem trabalhando, vivenciarem situações belas e prazerosas na liberdade dos ares, devendo, entretanto, se adaptar a diferentes padrões que começam por estabelecer que, ao sair de casa para ir trabalhar, já se está em casa. A convivência por vezes longa com seus colegas termina por estabelecer com os mesmos um real convívio familiar. Apesar disso, pessoas queridas vão continuar aguardando o retorno daquele/a aeronauta.

Em uma pesquisa na internet, foi publicado um artigo/ fórum da Lewis University, mostrando que mulheres são necessárias no campo da tecnologia de aviação e aeroespacial. “Women Needed in Aviation and Aerospace Technology Fields” é esse fórum que discute a importância das mulheres na aviação e a necessidade delas não apenas como pilotos, mas também em outras áreas, como na mecânica de aviões, por exemplo. Pergunta-se, por que as mulheres não estão competindo pelas carreiras tecnologicamente sofisticadas? “ *Why are women not competing for the high-paying, technologically sophisticated careers within aviation and aerospace maintenance?*” Os membros do comitê ficaram intrigados com essa questão, sendo que as mulheres têm potencial e habilidade de serem responsáveis, concentradas e fazerem o trabalho com capricho e detalhes. “*Portanto, é evidente que as mulheres são capazes de realizar com sucesso o trabalho de um técnico de aviação aeroespacial*” .⁶

⁶ Disponível em: <http://www.lewisu.edu/experts/wordpress/index.php/women-in-aviation-and-aerospace-technology-needed/>. Acesso em 17/01/19.

Capítulo II

A visão da profissão piloto como mulher, motivação para a escolha da profissão e a afeição à Aviação

“O suco de laranja não parece ter um gosto tão bom, a menos que tenha a cor laranja brilhante [...]”

(CRUMPACKER,2019, p. 19)

A exemplo do suco de laranja epigrafado, se pode assim traduzir ou metaforizar tal ideia nas profissões que cada um escolhe para sua vida; aqui as aviadoras, as mulheres que sentiram esse gosto de ganhar tal competência profissional, a fascinação de voar, de sentir a excitação de estar lá no alto, bem pertinho das nuvens; as entrevistadas sendo a maioria, descrevendo suas sensações de estar longe do chão, a “excitação de voar [...]”, “ a paixão pela máquina de voar”, conforme revela uma das entrevistadas:

“Desde pequena, olhar para o céu sempre me encantou e de alguma maneira a busca para chegar lá e estar lá como paraquedista e piloto.” (LK)

No cotidiano é frequente que não nos lembremos daquilo que vimos, embora não deixemos de levar em consideração ter sido algo importante para nós. Yades (2007) nos explica como a mente funciona para estimular-nos a memória; e a mente, por sua vez, é estimulada por algo que seja diferente, excepcional. O autor refere, em seu texto, que se vemos ou ouvimos algo indigno, desonroso, conseguimos nos lembrar daquilo que, desse modo, nos afetou negativamente por muito mais tempo e assim as coisas mais próximas, ou mais cotidianas ao olhos e ouvidos, tendem a ser esquecidas. Esquecidas, como por exemplo já não nos impressiona tanto o nascer ou o pôr do sol, algo já esperado, que não rompe nossas expectativas. Mas um eclipse solar é fonte de admiração justo porque ocorre raramente. Penso que se pode comparar o nascer ou pôr do sol com o eclipse, quando estes são observados da cabine de uma aeronave, o que é totalmente diferente, é inesquecível; tudo o que se vê no chão torna-se diferente que quando se observa do alto.

“Ser piloto é trabalhar em prol do progresso da nação, do bem-estar das pessoas, seja em uma viagem de negócios ou lazer e assumir a responsabilidade de conduzir vidas e um equipamento de alto valor. É fazer tudo isso após enfrentar as barreiras naturais da profissão, mais as barreiras de gênero (algumas mulheres encontram mais dificuldades, outras menos). Desde criança eu tinha curiosidade em entender como funciona um avião e o que o faz voar. Essa curiosidade me levou a ler e pesquisar. Após ler algumas revistas e entende e mais do assunto, eu tive certeza de que era aquela a profissão que eu seguiria. Tive essa certeza mesmo antes de voar pela primeira vez..” (JAT, Piloto agrícola, 38 anos)

“Eu sempre gostei de carros, motos etc., mais de motos inclusive e queria ser piloto de motocross quando era jovem, foi quando li um anuncio mais o menos assim: “Escola de pilotagem de alto nível” daí eu parei e fui obter informações pensando ser de moto...rsss sqh...era de aviação...bem, eu na época curiosa perguntei quanto custa e seu eu poderia fazer, tinha o valor e comprei o curso. Assim começou! Eu não sabia absolutamente nada sobre aviões nem tinha contatos, nada. Claro que fiz o curso de curiosidade[...] pronto! A curiosidade virou desafio que virou paixão que virou AMOR. Prova disso? - Vendi a moto para comprar horas de voo e não parei mais, em 1997 entrei na Helisul base POA no C-208. E lá fui migrando para Tam Express, Tam Meridional e Tam Linhas Aéreas. Voiei o C-208, F- 100 e um pouco do A-320. Em 2009 eu pedi demissão para ficar com meu filho. Em dezembro de 2010 entrei na TRIP Linhas Aéreas Comandante de ATR, [...] ainda estou lá...” (LCM Comandante de linha aérea, 49 anos)

Ser piloto não é apenas uma aventura de quem vai fazer um curso de habilitação e a partir daí pode sair voando... voar envolve muita responsabilidade, o que se aplica a homens e mulheres.

E essa responsabilidade independe de idade, pois se viu que, por exemplo, a grande aviadora Amelia Earhart se interessou pela aviação muito jovem, em seus 20 anos quando, junto com sua amiga, assistia a um voo acrobático que determinou

sua vida para sempre devotada ao ofício do ar, ainda que tenha passado por muitos obstáculos financeiros, preconceitos; ela se superou e fez história. Uma grande aviadora, mas podemos perguntar: qual o perfil da atual aviadora brasileira? É o que se tratará a seguir.

As aviadoras, quem são elas?

Primeiramente pensando sobre o que significa estar no ar, vê-se que isso não atende apenas a um desejo de liberdade de uma pessoa. As motivações variam: para umas, é a possibilidade de cumprir, em pouco tempo, grandes distâncias para facilitar seus negócios de trabalho. Para outras, é demonstrar seu verdadeiro amor pela profissão de piloto comercial, ou por sentir plenamente a vida nos ares como piloto de acrobacia, planadores, helicópteros, piloto agrícola, às vezes até em situações-limite.

Tais possibilidades de realização profissional levam, no caso das aeronautas, a contemplar o mundo a partir de outro ponto de vista, mas com a responsabilidade assumida por centenas de vidas, durante voos curtos ou longos como, por exemplo, para o exterior, com voos longos durante o dia ou à noite, atravessando climas diversos, bom ou mau tempo, cabines pressurizadas, eventos complicados a bordo, para os quais precisam ter um grande equilíbrio emocional.

Mas a Aviação não gera a paixão, o envolver emocional, um despertar de sentimentos, somente aos que voam. Quantos não se maravilham quando observam uma esquadrilha aérea em evolução? Em demonstrações aéreas para um público maior, observa-se o quanto as pessoas se encantam com o feito das aeronaves, com a velocidade ou as manobras que executam, ou com a leveza de alguns voos que deliciam aqueles que assistem a esses eventos, pela sutileza de manobras, pela forma com que se sublimam os espíritos, retirando-os do corpo e os levando ao espaço em voos imaginariamente realizados.

Quando se fala em aviadoras, essa profissão, “a arte de voar” como dizem muitos, deve ser entendida como perfeitamente adequada ao segmento feminino da população. Na atualidade, cada vez mais se fazem ver mulheres passando a ocupar, e com competência similar à masculina, a posição de pilotos ou co-pilotos, ousando

cada vez mais em suas competências e habilidades no ar. Mas quem são elas? Qual o perfil que as distingue dos pilotos-homens, e de mulheres de outras profissões?

A partir dessa preocupação, retomam-se aqui os objetivos deste trabalho sobre o perfil destas mulheres que se decidiram a trabalhar na área da Aviação, querendo fazer dela uma carreira profissional. O que tem de tão forte na Aviação que cativa e motiva cada vez mais mulheres a seguirem por essa via profissional? O que partilham em comum entre as candidatas? Como selecionaram tal profissão?

Voar de parapente, saltar de paraquedas, de asa delta etc. trazem sensações radicais, não necessariamente envolvem uma atividade profissional; é mais um lazer de aventura que uma pessoa busca em sua vida, especialmente em momentos de tempo livre. Contudo, aquele que se dedica à Aviação, procura uma carreira, quer para a sua vida uma atividade mais séria, tal como o são outras profissões, como a de ser advogado, comerciante, médico, professor. No caso das mulheres da Aviação, estas não querem somente desfrutar de momentos de emoção nos ares; elas querem viver o tempo todo se dedicando a essa sua carreira selecionada dentre tantas por elas mesmas.

Nota-se que, na atualidade, vem crescendo o número de mulheres buscando conquistar seus brevês, fato que tem sido destacado pela imprensa; isto é, nota-se o aumento de interesse das mulheres pelo mercado aéreo, embora a proporção relativamente aos homens ainda não seja tão significativa: em nosso país, são 46.556 de profissionais do sexo masculino nas linhas aéreas para 1.465 mulheres-pilotos, o que representa 1,4% do total.

Uma matéria jornalística de 02/03/2018, apontou um crescimento de 106% no número de licenças para atividade de mulheres na Aviação, emitidas pela ANAC, não incluindo a carreira de comissário de bordo que, historicamente, sempre teve mais profissionais mulheres.⁷

Assim é que, no período de 2015 a 2017, o número de mulheres com licença de pilotos privados de avião (PPR) saltou de 279 para 740, um aumento de 165% nessa categoria.

⁷ Disponível em: <http://www.anac.gov.br/noticias/2018/numero-de-mulheres-na-aviacao-cresce-106-nas-categorias-de-piloto>. Acesso em 01 dezembro, 2018.

Embora os homens sejam maioria quase absoluta, veem-se nas escolas de aviação, muitas mulheres inscrevendo-se para cursos, inicialmente em curso de piloto privado, para depois ingressarem no de piloto comercial.

Entretanto, o *cockpit* de uma aeronave é ainda considerado um ambiente masculino, realidade essa que felizmente vem mudando, pelas ações eficientes de certas aviadoras, que fazem diferença pelas suas ações providenciais: é o caso de um acidente aeronáutico⁸ dando o exemplo da frieza e eficiência necessárias diante de emergências, como o caso da comandante Tammie, da empresa Southwest que, em voo, no qual ocorreu uma explosão na turbina esquerda da aeronave, rompendo a janela da fuselagem próxima, provocando pela diferença de pressão entre a cabine de passageiros e o ar externo, a expulsão de uma passageira do interior da aeronave. Esta piloto conseguiu prosseguir o voo, alcançando o pouso de emergência com segurança. O acidente teve destaque no mundo todo, não apenas por ter sido um ato heroico, mas pelo fato de ser uma mulher que estava pilotando a aeronave, tendo sido muito bem-sucedida em seu propósito de levar ao destino os demais passageiros.

As companhias aéreas estão com mais mulheres-pilotos em seus aviões. A matéria jornalística acima citada, de Tatiana Cunha, apontou que apenas 5% dos pilotos do mundo são mulheres.

De acordo com a International Society of Women Airline Pilots, existem apenas 7.409 mulheres-piloto no mundo, representando elas 5,18% dos pilotos das 34 principais empresas aéreas no planeta. Na empresa *United*, mulheres-pilotos são em número de 934 (7,4% de todos os pilotos); na empresa British Airways, 5,9% de mulheres-pilotos. No Oriente Médio, Emirates, Qatar e Etihad, o número de pilotos-mulher ainda não é tão grande, embora em acelerado crescimento.

Em 2016, a Royal Brunei Airline teve um *cockpit* 100% feminino em voo para Jeddah, na Arábia Saudita, mas do aeroporto até o hotel, a equipe foi levada por homem, pois esse país não permite que mulher dirija carro, embora possa pilotar avião, o que é estranho em nossa cultura.

⁸ Acidente descrito na matéria da jornalista Tatiana Cunha, divulgado em junho/2018 pela revista *Veja Abril*.

No Brasil, recentemente, a ANAC, Agência Nacional de Aviação Civil, publicou em seu site oficial que o número de mulheres com licença de piloto vem crescendo significativamente nos últimos anos.

Na mesma matéria da jornalista Tatiana Cunha, tem-se as porcentagens de mulheres-pilotos no Brasil: a Azul possui 1.693 pilotos, dos quais 54 são mulheres. Já a equipe da Gol tem 1.405 pilotos, 34 são mulheres ou 2,1%. A Latam Brasil divulgou que tem 1.981 pilotos, sendo 29, ou 1,4%, de mulheres. A Avianca não informou quantos pilotos tem, mas que em seu time há 33 mulheres.

Empresas aéreas com mulheres-pilotos

Empresa	Piloto-mulheres
United – EUA	7,4%
Lufthansa- ALE	7%
British Airways- CAN	5,9%
Air Canada – CAN	5,5%
Tui- ALE	5,3%
KLM- HOL	5,2%
Jet Blue- EUA	5%
Easy Jet- GBR	5%
Air New Zealand- NZL	4,7%
Delta- EUA	4,5%
American Airlines- EUA	4,4%
Qantas- AUS	4,3%
Cathay- HKG	3,7%
Southwest- EUA	3,6%
Virgn Atlantic – GBR	3,1%

Azul- BRA	3,1%
Gol- BRA	2,1%
Emirates- EUA	1,5%
Latam- BRA	1,4%
Norwegian- NOR	1%

Fonte: quadro com dados próprios e de Tatiana Cunha, 2018

“Homem do iluminismo por excelência, o enciclopedista Diderot lembra aqui que a modernidade não é apenas a rejeição de heteronomia, mas a relação crítica do sujeito autônomo consigo mesmo; é o indivíduo saindo do estado de minoria e ao mesmo tempo reconhecendo sua finitude. Nenhuma palavra sagrada limita o exercício de sua inteligência, nem lhe dá garantias de ficar com a última palavra. [...] venceu a timidez e perdeu a invulnerabilidade conferida pelo Dogma[...]” (FINKIELKRAUT, 2017, p. 28).

Ao homem se atribuem muitas profissões, para sua escolha, e uma delas é a aviação; ao masculino se atribuem as experiências, o heroísmo e a função em si de pilotar uma máquina mais pesada que o ar, como se pode perceber como foi reconhecida a profissão de piloto através da história. Embora assim fosse concebida, não foi destinada a homens ou exercida apenas por eles, com a mulher sempre estando presente desde o início da história da Aviação. Não se pode, porém, negar que sempre foi vista como profissão masculina, não apenas é o caso de pilotos, mas também em outras áreas como a de mecânica das aeronaves: como pode se imaginar uma mulher de macacão escuro, arrumando motor de aeronave, ou trocando pneu, dentre outros tipos de atividade, como abastecer a aeronave etc.; será que isso é confiável? Se já era difícil imaginar uma mulher pilotando uma aeronave, imagine-se se for confiada a manutenção mecânica? Também é o caso do despachante operacional de voo que, aos poucos, as mulheres vêm também assumindo tal posição, ou seja, elas estão apropriando-se de todo o espaço aéreo, ganhando condições de enfrentar o estigma social, justamente pelo crescente

interesse e ingresso no mundo das aeronaves de mais profissionais de sexo feminino.

Vencer obstáculos, alcançar importância social, obter glórias, prover a família com bons recursos, são estímulos dirigidos aos homens, requisitos quase obrigatórios; no caso das mulheres, esses estímulos não são aplicados, o que as vêm motivando para essa conquista de direitos similares aos pilotos-homens.

Sempre coube a elas, culturalmente, aplaudir os feitos e as conquistas de seus parceiros, não treinadas a prover a sua família e a garantir a sua própria autonomia, mesmo como espírito independente e com paixões que são mantidas latentes; pouco são os incentivos oferecidos às mulheres; para as conquistas interiores menos ainda, quando se caracterizam por atividades profissionais que extrapolam os limites tradicionais do mundo feminino.

São raízes profundas, porém, agora expostas pelos movimentos sociais que despertam nas mulheres a possibilidade de realizar de forma natural seus sonhos, suas tendências explicitadas em tarefas que possam inclusive trazer a independência e uma participação mais ampla dentro das atividades que propiciam frutos econômicos.

Isso, hoje, está claro e as mulheres tiram o véu protetor e expõem a sua individualidade, dentro daquilo que os direitos autorizam como ser humano para sua plena realização; ganha com isso toda a sociedade desde a formação das parcerias conjugais e a sua manutenção pelo orgulho recíproco que os pares entre si mantêm, uns em relação aos outros, como a família de um modo geral, e a distribuição na sociedade de um grande número de inteligências e habilidades que se mantinham sufocadas dentro da metade feminina da população.

Atualmente, em todos os setores da atividade humana, mulheres despontam pela clareza, perspicácia, inteligência e capacidade produtiva, que são qualidades do ser humano e não especificamente de um determinado gênero.

Da mesma forma, as atividades que caracterizavam os guerreiros também estão longe atualmente da vida contemporânea dos bravos guerreiros de epopeias e ilustrações.

As raízes obscurantistas dos preconceitos não estão somente nas ações próprias de guerreiros, mas também nas sutis, delicadas e sublimes atividades do ser humano, como nas artes, na espiritualidade e nas criatividades. E mais difícil aceitar as obras criativas de uma pintora, de uma líder religiosa do que dos homens; quem são as grandes líderes espirituais que existem no mundo? Você conhece Buda, Cristo, Gandy, Papas, Maomé?, onde estão as mulheres por aí? Entre os grandes líderes políticos, onde estão as mulheres? Da mesma forma entre os grandes clássicos musicais mesmo em sociedade onde a mulher tinha contato com a música, onde estão as mulheres na sua relação com a música? Onde existia Mozart, Chopin, Beethoven, Tchaikovski, entre outros, onde estão as mulheres? Embora conheçamos muitas mulheres que poderiam estar com seus nomes como grandes líderes religiosas, políticas, guerreiras, nas músicas clássicas lembradas desde o início, mas apenas hoje, após elas não estarem mais vivas, para desfrutarem a sua conquista; ficam apenas memórias... para que mais servem estas? Para elas, não, mas, sim, para nós, que estamos hoje como um grande exemplo, eu em particular acredito em todos os nomes das mulheres guerreiras contadas, para mim não são lenda. Pois é, alguns não temos como provar porque foram escondidos que não se tem provas efetivas, alguns foram mantidos em estátuas nos lugares que elas conquistaram e nas histórias como, por exemplo, as de Boudicca no século I, Rani Lakshimibai século XIX entre outras. Como, numa atividade que teve seu maior desenvolvimento em períodos de guerra, a Aviação feminina, poderia ser diferente?

Não que as mulheres não tenham essa aptidão, que essas atividades não as apaixonem, que não tenham oportunidades, atualmente estas raízes estão sendo desenterradas e, gradualmente, não sem obstrução; estão sendo removidas, se nos preocupamos agora em saber quem são essas mulheres é porque imaginamos tratar-se de um grupo especial com características que as possam diferenciar das demais, e então verificamos que não existe nenhuma diferença; não existe nenhuma abdicção em termos de estilo de vida mas simplesmente a ousadia de fazer aquilo que se quer na busca das próprias paixões, provando a todo momento com muito mais clareza, a sua capacidade e proficiência naquilo que se aspira a fazer.

Onde estarão as mulheres no campo da Aviação? A resposta é: em todos os lugares na Aviação onde um ser humano pode estar, especialmente pilotando aeronaves inclusive na posição de piloto-máster:

Segundo Anac:

“Recentemente o levantamento que foi realizado pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) aponta um crescimento de 106% no número de licenças em atividade de mulheres, emitidas pela ANAC, excluindo a carreira de comissário de bordo que, historicamente, sempre teve mais profissionais mulheres.”

Algumas categorias tiveram crescimento menos expressivo, como as de Piloto de Linha Aérea - Avião (PLA): de 29, em 2015, para 41, em 2017 e Piloto de Linha Aérea – Helicóptero (PLH): de 14 para 22, no mesmo período. No total, o Brasil tem 1.465 mulheres pilotos contra 46.556 profissionais masculinos.

O número de mecânicas apresentou um crescimento de 30% no período, passando de 179, em 2015, para 233. No entanto, o número ainda é pequeno quando comparado aos profissionais do sexo masculino: 8092 em 2017.

As comissárias de bordo dominam a categoria. Ao todo, são 6.485 profissionais-mulheres contra 3.335 homens habilitados para a função.

O levantamento de profissionais habilitados é realizado a partir da extração das licenças ativas emitidas exclusivamente pela ANAC. A Agência determina padrões para os profissionais da aviação civil que devem ser licenciados por meio de processos de formação prática e teórica. Todos os dados citados referem-se ao total de licenças em atividade.

Capítulo III

Registro de algumas mulheres que fizeram história

As informações verbais e icônicas, a seguir, sobre as mulheres que fizeram história foram transcritas de imagens e textos do site Wikipédia, conforme referência feita a cada fonte.

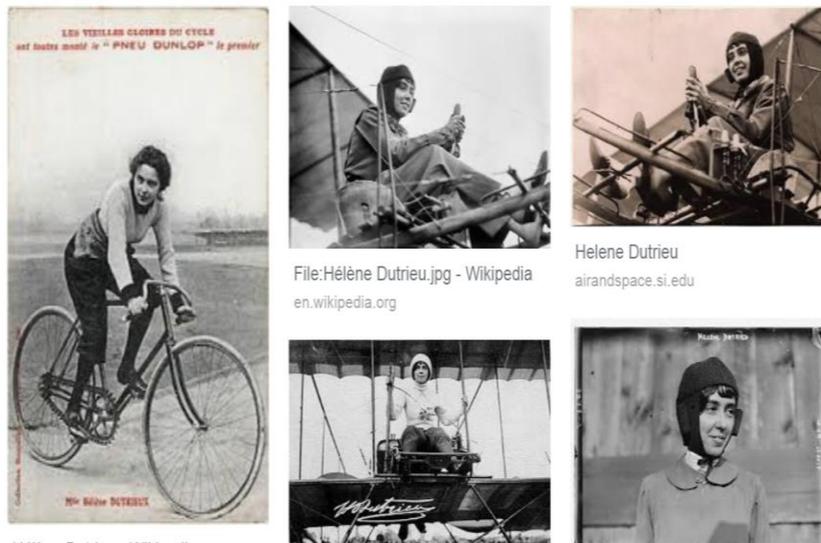
Figura 3- Madame Élisabeth Thible



Fonte: wikipedia.org

Nascida em Lyon, foi a primeira mulher no registro a voar em um balão de ar quente sem fio, em 4 de junho de 1784, oito meses após o primeiro voo de balão tripulado.

Figura 4- H el ene Dutrieu



Fonte: wikipedia.org, airandspace.si.edu

Campeã mundial em ciclismo até 1898, motociclista, automobilista e pioneira da avia o francesa, motorista de ambulância durante a Primeira Guerra Mundial, nascida na Bélgica, tendo se naturalizado francesa. Conheceu Santos Dumont em Paris e este sugeriu que ela aprendesse a pilotar no Demoiselle.

Figura 5- Mary Breed Hawley Myers



Fonte: https://en.wikipedia.org/wiki/Mary_Myers

Mary Myers (também, Mary Breed Hawley Myers e Mary Bred Hawley Myers; de 1849 a 1932) foi uma balonista profissional, mais conhecida como "Carlotta, a Dama Aeronaut ". Ela foi a primeira das pioneiras americanas em aviação a voar sozinha com um balão de passageiros mais leve que o ar e estabeleceu muitos recordes para voos de balão.

Myers dirigiu um negócio de fabricação e venda de balões de passageiros e balões meteorológicos de alta altitude com o marido. Ela e seu marido obtiveram várias patentes em dispositivos de navegação aérea e promoveram-nas através de demonstrações de exibição em feiras e shows da cidade. Seus balões e equipamentos relacionados foram feitos em sua "fazenda de balões", em Frankfort, Nova York.

Figura 6- Elisa Léontine Deroche



Fonte: https://pt.wikipedia.org/wiki/Raymonde_de_Laroche

Elisa Léontine Deroche (Paris, 22 de agosto de 1882 - Le Crotoy, 18 de julho de 1919), também conhecida pelo antigo nome artístico da época de atriz: Raymonde de Laroche. Foi ela, a primeira mulher no mundo a obter uma licença de piloto e, em seguida, a primeira mulher a fazer um voo-solo em 8 de março de 1910. *Elisa Deroche* era filha de um encanador. Ela gostava de esportes quando criança, assim como de motocicletas e automóveis, quando mais velha.

Como uma jovem mulher, se tornou atriz usando o nome artístico de "Raymonde de Laroche". Inspirada pela demonstração de voo motorizado feita por Wilbur Wright em 1908 em Paris e ter conhecido alguns aviadores, incluindo Léon Delagrangé, a quem se atribuiu a paternidade de seu filho André, De Laroche decidiu que iria conseguir voar por si mesma. Raymonde de Laroche no seu avião Voisin em 1909. Em outubro de 1909, *Laroche* apelou a seu amigo aviador e construtor de aviões Charles Voisin, para ensiná-la a voar. Em 22 de outubro de 1909, ela chegou à base de operações dos irmãos Voisin em Chalons, a 140 km ao Leste de Paris. O avião de Voisin só admitia um único tripulante; sendo assim, ela operava o avião enquanto ele ficava em terra dando instruções. Depois que ela aprendeu a taxiar pelo aeroporto, ela efetuou um voo de 270 m. O voo de Laroche é citado como o primeiro de uma mulher numa máquina voadora motorizada mais pesada que o ar; existem evidências de que duas outras mulheres: P. Van Pottelsberghe e Thérèse Peltier voaram no ano anterior com Henri Farman e Delagrangé, respectivamente.

Figura 7- Aida de Acosta Raiz Breckinridge



Fonte: https://en.wikipedia.org/wiki/Aida_de_Acosta

Aida de Acosta Raiz Breckinridge (28 de julho de 1884 - 26 de maio de 1962)- Em 27 de junho de 1903, em Paris, quando Acosta tinha dezenove anos, o aviador pioneiro brasileiro Alberto Santos-Dumont mostrou-lhe como operar seu dirigível

peçoal, "n.º 9". Santos-Dumont era o brinde de Paris na época, pilotando seu dirigível para seu restaurante favorito e estacionando-o na rua enquanto jantava. Acosta voou solo de avião de Santos-Dumont de Paris para o Château de Bagatelle, enquanto Santos-Dumont andava de bicicleta por baixo, agitando os braços e gritando conselhos.

Acosta lembrou mais tarde que em seu primeiro pouso, Santos-Dumont perguntou a ela como ela havia se saído. "É muito bom, M. Santos-Dumont", ela respondeu. "*Mademoiselle*," gritou, "*vous êtes la première aero-chauffeuse du monde!*" ("Senhorita, você é o primeiro aero-motorista mulher no mundo!"). Ela foi, de fato, a primeira mulher a pilotar qualquer tipo de aeronave motorizada, quase seis meses antes de os irmãos Wright voarem pela primeira vez em uma aeronave mais pesada que o ar.

O primeiro voo terminou no campo de polo de Bagatelle, no extremo norte do Bois de Boulogne, durante uma partida entre a equipe americana e a equipe britânica. Espectadores ajudaram-na da cesta. Depois de assistir a um polo com Santos-Dumont, Acosta subiu de volta na cesta e levou a máquina de volta a Neuilly St. James , a viagem inteira durou uma hora e meia.

Figura 8- Hanna Reitsch



Fonte: https://pt.wikipedia.org/wiki/Hanna_Reitsch

Hanna Reitsch era filha de um oftalmologista e estava estudando para se tornar médica, quando em 1932 resolveu se tornar piloto de testes.

Na década de 1930 destacou-se por bater diversos recordes, entre eles, o de ser a primeira mulher a cruzar os Alpes em um planador. Muitos destes recordes duram até hoje. Em 1934 esteve no Brasil com pilotos alemães (era a única mulher no grupo), participando de competições e exibições aéreas.

A 17 de fevereiro de 1934, Hanna Reitsch realizou um voo de planador de 2200 metros sobre a cidade do Rio de Janeiro, estabelecendo o recorde mundial feminino de altitude.

Esteve nos EUA, Portugal, Finlândia e numa expedição à Líbia em 1939 com o Professor *Walter Georgii* (que auxiliou no desenvolvimento do voo esportivo de planadores com seus conhecimentos de meteorologia).

Participou da segunda guerra mundial como piloto testando os aviões da Luftwaffe, dentre eles os mais avançados. Foi ferida três vezes, acidentando-se em voos. Ficou famosa no mundo inteiro quando conseguiu no dia 25 de abril de 1945, nos últimos dias da guerra, quando tudo já estava perdido para os militares alemães, e já não existiam aeronaves regulares na Alemanha, chegar a Berlim, apesar do cerco efetuado pelos russos. Ela conseguiu a façanha com um Fieseler "Storch" (Cegonha, considerada a primeira aeronave no conceito STOL), apesar dos milhares de canhões dos russos, que atiravam nela. Já que todos os aeroportos estavam nas mãos dos russos, ela aterrissou na avenida em frente do portão de Brandenburgo, no centro de Berlim, e a foto sensacional foi publicada no mundo inteiro. Foi mandada para Berlim para salvar o ditador Adolph Hitler, mas este, completamente preso em suas fantasias, acreditou ainda na vitória e se recusou a partir. Foi uma das últimas visitantes do bunker de Hitler (Führerbunker), durante a invasão de Berlim pelo exército soviético. Em lugar de Hitler, o ministro Albert Speersaiu com ela de Berlim. Retornou ao Brasil em 1952, ocasião em que fez palestras.

Figura 9- Ada Leda Rogato



Fonte: https://pt.wikipedia.org/wiki/Ada_Rogato

Ada Leda Rogato (São Paulo, 22 de dezembro de 1910 — São Paulo, 15 de novembro de 1986) foi uma pioneira da aviação no Brasil.

- Foi a primeira mulher a obter licença como paraquedista, a primeira voavelista (piloto de planador) e a terceira a se *brevetar* em avião (1935). Também se destacou pelas acrobacias aéreas e foi a primeira piloto agrícola do país. Voando em aeronaves de pequeno porte e – ao contrário de outras famosas aviadoras – sempre sozinha, a fama nacional e internacional cresceu a partir dos anos 1950, graças à ousadia cada vez maior das proezas, que fizeram dela. A primeira piloto brasileira a atravessar os Andes; feito realizado por onze vezes, ida e volta, em 1950;
- A única aviadora do mundo, até 1951, a cobrir uma extensão de 51.064 km em voo solitário pelas três Américas, chegando até o Alasca; o trajeto levou aproximadamente 6 meses;
- A primeira a atingir o aeroporto de La Paz, na Bolívia, o mais alto do mundo até então (1952), com um avião de apenas 90 HP – feito inédito na história da aviação boliviana;
- O primeiro piloto, homem ou mulher, a cruzar a selva amazônica - o temido "inferno verde" - em um pequeno avião, sem rádio, em voo solitário, apenas com uma bússola (1956);

- A primeira aviadora a chegar sozinha à Terra do Fogo, no extremo sul do nosso continente (1960).
- Detém o brevê número um de primeira paraquedista, entre homens e mulheres; e foi a primeira mulher no mundo a saltar de um helicóptero, realizando 105 saltos; e a primeira paraquedista das Américas;
- A primeira mulher a receber a comenda da Ordem do Mérito Aeronáutico, no grau de Cavaleiro, a Comenda Asas da Força Aérea Brasileira e o título da FAB de Piloto em "Honoris Causa".
- Realizou mais de mil "voos de coqueluche" porque acreditava-se que a altura exterminava a bactéria da doença
- A primeira a pousar em Brasília, quando a capital do país ainda estava em construção

Quando o paraquedismo como atividade esportiva começava a ganhar os primeiros adeptos no Brasil, a audaciosa Ada se tornou campeã da modalidade - brasileira em 1943 e paulista em 1948, ano em que também iniciou as atividades como piloto agrícola; e aproveitou seu reide de 1950 por quatro países sul-americanos para demonstrações em paraquedas, tornando-se, assim, a primeira mulher a saltar no Paraguai e no Chile.

Figura 10- Elizabeth "Bessie" Coleman



Fonte: https://pt.wikipedia.org/wiki/Bessie_Coleman

Elizabeth "Bessie" Coleman (Atlanta, 26 de janeiro de 1892 – Jacksonville 30 de abril de 1926) foi uma aviadora civil estadunidense e primeira mulher afro-americana a tornar-se piloto nos Estados Unidos. Foi também a primeira mulher de ascendência africana a conseguir licença como piloto internacional. Coleman nasceu em 26 de janeiro de 1893, em Atlanta, no Texas, filha de George e Susan Coleman, ambos lavradores. Ela era a décima terceira criança do casal. Seu pai era parte Cherokee ou Choctaw, parte negro, e sua mãe, uma descendente de africanos, nunca aprendeu a ler ou escrever. Contudo, está sempre encorajou seus filhos a estudar, normalmente emprestando livros de uma biblioteca itinerante, montada sobre um vagão, que passava por sua cidade duas vezes por ano. Aos 23 anos, em 1916, Bessie se mudou para Chicago, Illinois, onde morou com seus irmãos. Trabalhou como manicure em uma barbearia, onde ouvia histórias sobre pilotos e seus perigosos voos durante a Primeira Guerra Mundial. Para juntar dinheiro para a escola de aviação, Bessie conseguiu um segundo emprego, em um restaurante. Infelizmente, escolas de aviação não recebiam alunas, muito menos alunos negros. Robert S. Abbott, fundador e editor do jornal *Chicago Defender*, a encorajou a se matricular e o banqueiro Jesse Binga lhe forneceu ajuda financeira. Sabendo que nos Estados Unidos ela não teria chances de estudar, Bessie começou a estudar francês e então viajou para Paris em 20 de novembro de 1920, para obter sua licença. Bessie aprendeu a voar em um biplano, um Nieuport 82. Em 15 de junho de 1921, Bessie Coleman se tornou a primeira mulher com ascendência africana e indígena a obter uma licença de piloto, bem como uma licença internacional de aviação pela Federação Aeronáutica Internacional. Determinada a aprimorar ainda mais suas habilidades, Bessie passou os dois meses seguintes a ter aulas com um famoso piloto francês e em setembro de 1921, Bessie viajou para Nova York, onde se tornou um sucesso imediato.

Eu sabia que não tínhamos aviadores, nem homens nem mulheres, e sabia que os negros precisavam ser representados ao longo desta linha tão importante, então pensei que era meu dever arriscar minha vida para aprender aviação.

Com a era da aviação comercial ainda a uma década de distância, Bessie percebeu rapidamente que para ganhar a vida como piloto civil era teria que participar de arriscados shows aéreos, com público pagante. Esta era uma arena altamente competitiva, portanto ela precisaria de aulas avançadas de pilotagem e um grande repertório de manobras. Em Chicago, ninguém estava disposto a ensiná-la, então em 1922, ela voltou para a Europa, completando um curso avançado de dois meses na França, partindo em seguida para a Holanda, onde encontrou-se com Anthony Fokker, um dos maiores engenheiros aeronáuticos do mundo. seus amigos e familiares consideravam que o biplano fosse inseguro para voar e praticamente imploraram para que Bessie não voasse nele. Ao decolarem, Wills pilotava, enquanto Bessie estava no outro banco, sem cinto de segurança, pois ela planejava salta de paraquedas no dia seguinte e queria ter uma ideia do terreno na superfície a partir do cockpit. Dez minutos de voo e o biplano inesperadamente entrou em mergulho e em parafuso. Bessie foi arremessada do avião a 600 metros de altura e morreu instantaneamente ao atingir o solo. William Wills não conseguiu reaver o controle do biplano e se chocou contra o solo. Wills morreu devido ao impacto ao fogo resultante da explosão do Curtiss JN-4.

Figura 11- Anésia Pinheiro



Fonte: https://pt.wikipedia.org/wiki/An%C3%A9sia_Pinheiro_Machado

“O meu desejo de voar talvez seja fruto do meu anseio, sempre cada vez mais intenso, de me elevar, de sair da banalidade do viver comum. E o incontido ímpeto de minha alma, que me impulsiona e me leva a procurar as emoções mais fortes do voo. A vida corriqueira não me satisfaz; ando sempre em busca de alguma coisa nova. E essa faceta de minha personalidade que dirão inconstante, que fez com que eu me dedicasse à aviação [...]”

Anésia Pinheiro Machado (Itapetininga, 5 de junho de 1904 — São Paulo, 10 de maio de 1999) foi a segunda mulher a conseguir o brevê de aviadora no Brasil e a primeira a realizar um voo-solo em céu nacional. Ficou conhecida mundialmente por seu ativismo nas causas feministas e pelas conquistas aéreas durante toda sua vida. Foi considerada pelo jornal *A Noite* como "bandeira da aviação feminina brasileira".

Figura 12- Theresa di Marzo Roesler



Fonte: <http://somesescoterosdoar.blogspot.com/2009/10/tereza-de-marzo-teresa-de-marzo-teresa.html>

Theresa di Marzo Roesler (São Paulo, 4 de agosto de 1903 — São Paulo, 9 de fevereiro de 1986) foi uma pioneira da aviação. Compartilha com Anésia Pinheiro Machado e Ada Rogato a honra de ter sido uma das primeiras brasileiras a pilotar um avião. Foi a primeira aviadora brevetada do Brasil, com brevê de número 76,

outorgado reconhecido pelo Aeroclube do Brasil e pela Federação Aeronáutica Internacional, que em 1922 homologava os breves expedidos no mundo. Anésia Pinheiro Machado foi a segunda aviadora do Brasil, com breve de número 77, pois só realizou suas provas de pilotagem um dia depois de Thereza.

Seus pais, Alfonso Di Marzo e Maria Riparullo, eram imigrantes italianos originários de Nápoles. Sua família era formada por mais seis irmãos. Thereza decidiu ser piloto aos dezessete anos de idade. Quando revelou seu desejo enfrentou forte oposição da família, principalmente de seu pai, comerciante, que desejava ver a filha casada.

Em 1922 tornou-se a primeira piloto amador do Brasil. Cerca de dois anos antes de morrer, revelou ter uma mágoa muito grande por ter sido apagada da história. Em realidade, Thereza ficou fora do "mundo aeronáutico" por ter um marido muito ciumento, que não permitia que estivesse presente nas atividades aviatórias. Fritz Roesler, alemão alsaciano e piloto da Primeira Guerra Mundial, foi seu instrutor e posteriormente com ela se casaria. Roesler, entretanto, continuava no mundo da aviação brasileira, tendo participado da fundação de empresas aéreas como o Aeroloyd Yguassu e VASP e fundador da Companhia Aeronáutica Ypiranga que produziria um projeto seu, o avião Paulistinha. Afastada das atividades da aviação por anos, Thereza acabou distanciada e, de certa forma, esquecida das autoridades aeronáuticas brasileiras.

Figura 13- Amelia Mary Earhart



Fonte: https://pt.wikipedia.org/wiki/Amelia_Earhart

Amelia Mary Earhart (Atchison, Kansas, 24 de julho de 1897 — desaparecida em 2 de julho de 1937) foi pioneira na aviação dos Estados Unidos, autora e defensora dos direitos das mulheres. Earhart foi a primeira mulher a receber a "The Distinguished Flying Cross", condecoração dada por ter sido a primeira mulher a voar sozinha sobre o Oceano Atlântico. Estabeleceu diversos outros recordes, escreveu livros sobre suas experiências de voo, e foi essencial na formação de organizações para mulheres que desejavam pilotar.

Amelia desapareceu no Oceano Pacífico, perto da Ilha Howland enquanto tentava realizar um voo ao redor do globo em 1937. Foi declarada morta no dia 5 de janeiro de 1939. Seu modo de vida, sua carreira e o modo como desapareceu até hoje fascinam as pessoas.

Figura 14- Valentina Vladimirovna Tereshkova



Fonte: https://pt.wikipedia.org/wiki/Valentina_Tereshkova

Valentina Vladimirovna Tereshkova (em russo: Валентина Владимировна Терешкова; Maslennikovo, 6 de março de 1937) é a primeira cosmonauta e a primeira mulher a ter ido ao espaço, em 16 de junho de 1963, na nave Vostok VI.

Transformada em heroína nacional após o sucesso de sua missão, condecorada por líderes soviéticos, russos e estrangeiros de várias gerações, nos anos seguintes se tornou proeminente na sociedade e na política do país, primeiro na União Soviética e depois na Rússia. Até os dias atuais, é a única mulher a ter feito um voo *solo* ao espaço. Em 1962, ela foi admitida como cosmonauta, junto a mais quatro mulheres – das quais apenas ela acabou indo ao espaço – sendo a menos preparada de todas, sem educação universitária, mas uma paraquedista experiente, o que era uma considerada uma condição fundamental para o voo, já que a nave Vostok operava automaticamente, dispensando pilotagem, mas o ocupante era ejetado dela após a reentrada, pousando com um paraquedas pessoal.

Capítulo IV

Mulheres guerreiras

As mulheres guerreiras foram incluídas neste espaço e as fontes retiradas da internet conforme referência na bibliografia.

As irmãs Trung (século I)

Trung Trac e Trung Nhi nasceram durante o período de 1 mil anos em que o Vietnã permaneceu sob ocupação do Império da China, testemunhando desde a infância os abusos e o controle ferrenho sofrido por seus compatriotas. Após sofrerem uma tragédia particularmente pessoal, elas se armaram e conseguiram derrotar uma unidade chinesa local.



Figura 15

O feito inspirou os vietnamitas a seguir sua liderança e, então, as irmãs Trung conseguiram formar um exército com cerca de 80 mil combatentes, delegando as posições mais elevadas de comando a mulheres de sua confiança. As forças da população não somente conseguiram expulsar os chineses no ano 40, mas também elegeram as irmãs como suas rainhas e conseguiram resistir ao retorno dos soldados da China por dois anos.

Eventualmente, os chineses formaram um grande exército para derrotá-las e, segundo a lenda, os soldados inimigos foram nus ao campo de batalha para envergonhar as mulheres. Diante de sua derrota iminente, as rainhas Trung se

suicidaram por afogamento no rio Hát para preservar sua honra. Hoje, as irmãs são consideradas heroínas nacionais do Vietnã.

Boudicca (século I)

Quando o rei de Norfolk, no norte da Inglaterra, morreu em batalha, ele declarou que seu reino deveria ser governado conjuntamente por sua esposa Boudicca, suas filhas e por Roma, mas os romanos não respeitaram a decisão e tomaram controle total, açoitando a rainha e estuprando suas descendentes. Revoltada, a governante liderou uma rebelião contra as forças de ocupação do Império Romano.



Figura 16

Sob suas ordens, o exército popular obteve diversas vitórias contra Roma e chegou a destruir completamente a cidade de Camulodunum (que hoje se chama Colchester). Relatos de romanos afirmam que as forças britânicas não faziam prisioneiros, executando todas as pessoas que encontravam em seu caminho. Ironicamente, hoje a rebelde anti-imperialista serve como símbolo do Império Britânico e sua estátua vigia a cidade que ela demoliu.

Septima Zenobia (século III)

Responsável pelo governo da Síria do ano 250 até 275, Zenobia liderou seus exércitos montada em um cavalo e usando uma armadura completa para derrotar as legiões romanas sob o reino de Claudio. A vitória dela foi tão decisiva que seus inimigos tiveram que bater retirada de boa parte da Ásia Menor, ao passo que a

Arábia, Armênia e Pérsia se tornaram seus aliados quando ela se declarou rainha do Egito por direito de ancestralidade.

O sucessor de Claudio, Aureliano, enviou suas legiões mais experientes para derrubar Zenobia, mas mesmo assim precisou de quatro anos de batalhas e cercos que a cidade capital de Palmyra fosse tomada e sua governante aprisionada. A rainha foi acorrentada e exibida nas ruas de Roma junto a nove outras líderes aliadas antes de ser exilada em Tibur (hoje Tivoli) – suas filhas, no entanto, se casaram com membros de famílias influentes no império romano.



Figura 17

Tomoe Gozen (séculos XII e XIII)

Considerada a samurai feminina mais famosa de todos os tempos, Tomoe contrariou as convenções e insistiu em combater junto a seus companheiros homens da guerra de Genpei, quando seus feitos deram a ela uma posição essencial na defesa da causa japonesa. Sua habilidade com espadas e arcos era considerada lendária e alguns contos chegam a afirmar que ela era capaz até mesmo de montar cavalos indomados enquanto descia de desfiladeiros.



Figura 18

Tamar da Geórgia (séculos XII e XIII)

Filha do rei Giorgi III, Tamar possuía tamanha inteligência que foi reconhecida por seu pai como regente adjunta e herdeira legítima de seu governo. Ao assumir a coroa, ela suprimiu a oposição da aristocracia contra uma mulher no poder e se declarou rei da Geórgia, abandonando o título de rainha por passar uma imagem de menor poder.

Com o passar do tempo, ela derrotou quase todos os Estados islâmicos vizinhos e sua reputação cresceu e ela chegou a ser considerada por seu povo como “Rei dos Reis e Rainha das Rainhas”. Tamar participava ativamente como comandante militar do seu exército e levou seu reino ao ápice de seu poder político, econômico e cultural. Sua vitória final contra a aristocracia foi proteger seus súditos comuns contra os abusos da nobreza.

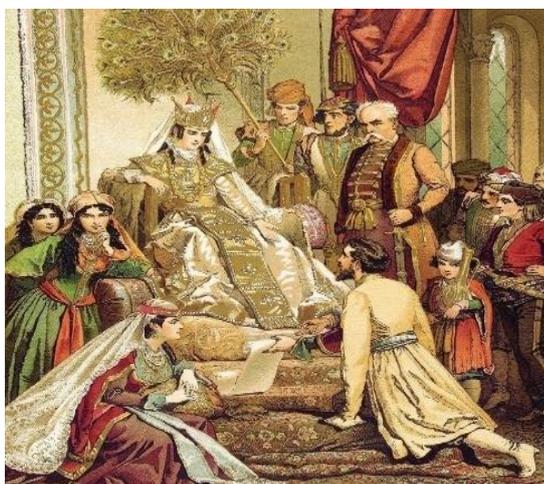


Figura 19

Joana d’Arc (século XV)

Sofrendo de visões com Deus e seus anjos desde os 13 anos de idade, a jovem Joana d’Arc certo dia foi até o ainda não coroado rei da França, Carlos VII, convencendo-o a deixá-la enfrentar a invasão britânica durante a Guerra dos Cem Anos. Enviada para o cerco dos inimigos contra a cidade de Orléans, ela conseguiu rompê-lo em apenas nove dias e provou seu valor como estrategista e guerreira.

Após liderar diversas outras ágeis vitórias, Joana levou Charles VII ao trono e se tornou a primeira pessoa da história a comandar todo o exército de uma nação com apenas 17 anos de idade. Mesmo depois de sofrer feridas em seu pescoço e cabeça, ela continuou acumulando vitórias para a França até que foi capturada e julgada herege por uma falsa corte católica, que a queimou viva.



Figura 20

Posteriormente, o julgamento da “donzela de Orléans” foi declarado inválido pelo Papa e ela foi canonizada muitos anos depois. Hoje, Joana d’Arc se tornou uma das mulheres guerreiras mais famosas do mundo e é considerada a santa padroeira da França.

Isabel I de Castela (séculos XV e XVI)

Coroadada rainha de Castela, na Espanha, após uma árdua guerra de sucessão, Isabel criou a Santa Irmandade com o intuito de diminuir a grande quantidade de bandidos que tomaram as estradas do país após o conflito entre os aspirantes a regentes. Depois, ela passou a acompanhar de perto as campanhas

militares de seu marido, Fernando de Castela, e participou diretamente da expulsão dos mouros de seu território.

Anos depois, a rainha deu crédito às ideias de Cristóvão Colombo, mesmo contra os conselhos dos membros da corte e cientistas da época, ajudando a financiar a viagem que resultaria no que ficou conhecido como o descobrimento da América. Por fim, Isabel foi uma das signatárias do famoso Tratado de Tordesilhas, que dividia o “Novo Mundo” entre espanhóis e portugueses.



Figura 21

Mochizuki Chiyome (século XVI)

Esposa do samurai Mochizuki Nobumasa, Chiyome frequentemente ficava aos cuidados do senhor feudal (daimyo, em japonês) Takeda Shingen enquanto seu marido estava liderando forças em batalhas. Quando ficou sabendo que Nobumasa havia morrido em combate e sabendo dos rumores de que sua protegida seria descendente do clã ninja de Koga, o soberano deu uma missão especial para a viúva.

Chiyome ficou responsável pelo recrutamento e treinamento de uma rede secreta de kunoichi (mulheres ninja), que agiriam como agentes secretas. Além de entregarem mensagens codificadas para aliados do daimyo, elas eram responsáveis por obter informações sobre adversários, seduzi-los para se aproximarem deles e,

quando necessário, assassiná-los. Pouco tempo depois, acredita-se que a rede oculta chegou a contar com algo entre 200 e 300 ninjas.



Figura 22

Sob as ordens de sua líder, a organização serviu ao senhor feudal até sua misteriosa morte, em 1573. Mochizuki Chiyome ficou tão famosa que se tornou uma espécie de ícone cultural no Japão, aparecendo como personagem de jogos como Red Ninja: End of Honor, Samurai Warriors e Sangoku Heroes, entre outros.

Rani Lakshmibai (século XIX)

Frequentemente considerada a versão indiana de Joana d'Arc, Lakshmibai também veio repentinamente de origens humildes para acabar com a festa dos britânicos. A famosa Companhia das Índias Ocidentais, de origem inglesa, tentou anexar seu território em Jhansi por meio de suborno, mas ao receber a recusa a empresa resolveu que era a hora de usar a força.

O que eles não sabiam era que Lakshmibai havia sido instruída por seu pai a combater usando machados, espadas e até mesmo cavalos treinados para pular sobre fogo. Liderando uma série de rebeliões furiosas, ela defendeu seu território com toda a força até ser morta com pouco mais de 20 anos de idade, tornando-se uma mártir para o movimento de independência da Índia.



Figura 23

Lyudmila Pavlichenko (século XX)



Figura 24

Nascida na Rússia em plena Primeira Guerra Mundial, Lyudmila se mudou com sua família para Kiev aos 14 anos de idade, onde então passou a trabalhar como lixadora em uma fábrica de armamentos e entrou em um clube de tiro de uma organização paramilitar soviética. Seu hobby como atiradora continuou mesmo após ela ter concluído um mestrado em história na Universidade de Kiev.

Durante a Segunda Guerra Mundial, ela continuava estudando quando os alemães começaram sua invasão à União Soviética. Pavlichenko então se apresentou como um dos primeiros voluntários no escritório de recrutamento militar e, recusando a função de enfermeira, tornou-se uma das 2 mil mulheres atiradoras de elite do exército vermelho – das quais somente cerca de 500 sobreviveram à guerra.

Após pouco mais de um ano no conflito, Lyudmila acumulou a contagem de 309 mortes confirmadas, entre as quais estão 39 snipers inimigos. Em junho de 1942, no entanto, ela foi ferida por um tiro de morteiro e foi afastada dos combates. Além de se tornar major, instrutora de atiradores de elite e ser a primeira cidadã soviética a ser recebida por um presidente dos EUA na Casa Branca, Pavlichenko foi condecorada com a Estrela Dourada do Herói da União Soviética.

Por ocasião da Segunda Guerra Mundial, algumas mulheres que eram aviadoras da aeronáutica nos Estados Unidos, atuaram como membros do Women's Airforce Service Pilots, WASPs, quando faziam transbordos de aeronaves dentro do próprio território americano. Entretanto, elas só tiveram o reconhecimento de serem pilotos militares em 1977, quando a Força Aérea Americana, USAF passou a admitir oficialmente mulheres e estas pilotos puderam, então, voar em missões de combate mas já na década de 1990. Outros países também se valeram do trabalho feminino na Segunda Guerra Mundial (SAMUELSON, 1984). Na Inglaterra, por exemplo, as aviadoras passaram a desempenhar o mesmo trabalho que as mulheres dos WASPs, assim como na Alemanha houve a participação das mulheres no desenvolvimento de projetos e armamentos e na função de piloto de provas. Na Rússia, as mulheres chegaram a participar como tripulantes em missões de combate.

Capítulo V

Licença de mulheres

A seguir, o quadro completo das licenças dos profissionais de Aviação habilitados pela ANAC e publicado em 02/03/2018:⁹

LICENÇAS EM ATIVIDADE				
LICENÇA	2017		2015	
	MASCULINO	FEMININO	MASCULINO	FEMININO
COM	3335	6485	2508	5021
PCH	3142	125	2164	80
PCM	12920	370	9488	261
PLA	4739	41	3708	29
PLH	953	22	805	14
PPH	4386	167	1634	47
PPR	20416	740	9863	279
MMA	8092	233	7504	179

Significado das siglas:

COM: Comissário

PCH: Piloto Comercial – Helicóptero

PCM: Piloto Comercial – Avião

PLA: Piloto de Linha Aérea – Avião

PLH: Piloto de Linha Aérea – Helicóptero

PPH: Piloto Privado – Helicóptero

PPR: Piloto Privado – Avião

MMA: Mecânico de Manutenção Aeronáutica

⁹ Disponível em: <http://www.anac.gov.br/noticias/numero-de-mulheres-na-aviacao-cresce-106-nas-categorias-de-piloto>. Acesso em 08/03/2018.

Uma mulher-piloto, em uma aeronave em situação de voo, se por um lado se realiza como profissional, e desfruta do prazer de uma atividade dinâmica pelos ares, vê-se, por outro lado, afetada pelo estresse trazido em razão da responsabilidade por muitas vidas que transporta em voos curtos ou longos, além de outros fatores, como enfrentamento do mau tempo ou de episódios complicados a bordo, tudo isso exigindo conhecimentos específicos e equilíbrio emocional.

Assim, a Aviação tem suas próprias normas quanto à carreira, ao tempo de aposentadoria etc. Não se pode deixar de reconhecer que a Aviação conseguiu aumentar a mobilidade nacional e internacional, disponibilizando uma forma de transporte para praticamente todos os setores da sociedade.

Nos demais segmentos da Aviação, há a presença mais significativa da mulher, até porque as atividades dentro da Aviação estão se transformando, apresentando a cada dia um nível surpreendente de automação e informatização, eliminando drasticamente a necessidade de força física que pudesse apresentar qualquer tipo de obstáculo.

Durante a sistematização dos dados, quando se procedeu a sua respectiva análise e interpretação, alguns núcleos de sentido emergiram, permitindo que se constituíssem as diversas categorias temáticas. A seguir, apresenta-se a explicitação de cada categoria temática, os respectivos fragmentos do discurso das aviadoras entrevistadas, acompanhados de alguns comentários analíticos elaborados pela pesquisadora a esses discursos, com base nos pressupostos teórico-metodológicos da Ciências Sociais; ou seja, subjazem a esses comentários desdobramentos das ideias dos teóricos referidos na parte de fundamentação teórica.

A pesquisa foi feita com mulheres brasileiras

As entrevistas foram focadas em mulheres aviadoras brasileiras: algumas que moram fora do Brasil, mas que responderam da cidade onde elas nasceram ou têm a casa de familiares, embora estejam morando e atuando na área da Aviação fora do país e algumas até casadas com estrangeiros. Embora se tentasse contato com algumas aviadoras brasileiras que têm amigas estrangeiras, atualmente voando em

empresas aéreas conhecidas e prestigiadas, não foi possível realizar a entrevista por elas não aceitarem; penso que poderia ser por um pouco de receio em se expor ou ter problemas com a empresa onde trabalham atualmente.

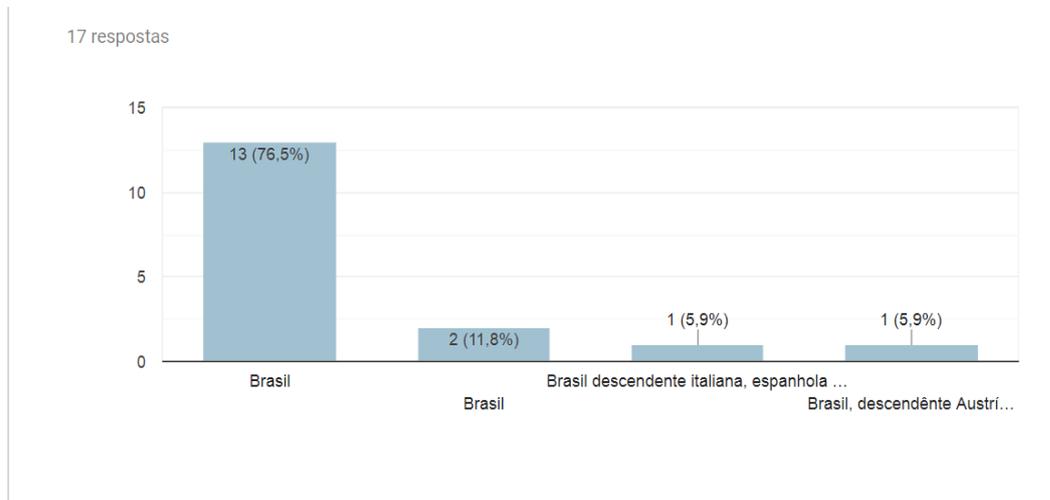
A utilização do nomes fictícios, ou iniciais, para preservação da identidade das mulheres entrevistadas, abaixo a identificação das 17 entrevistadas:

INICIAIS	IDADE	FUNÇÃO	UF	ESCOLARIDADE	FILHOS	EST. CIVIL	SALÁRIO
AA	45	CMTE. /LINHA AÉREA	SP	SUP.	0	SOL	20MIL
JAT	38	PCA/AGRICOLA	MG	EM	1	CAS	8MIL
LLR	34	PCH	SP	SUP	0	DIV	2MIL
MCP	55	PA/ACROVATA	SP	SUP	1	CAS	10MIL
LK	57	PA/COMERCIAL	PE	SUP	0	SOL	***
TOL	27	PPA	SP	EM	0	SOL	4MIL
LAG	29	PPA E PLANADOR	SP	SUP	0	CAS	6MIL
LCM	49	CMTE/ LINHA AEREA	RS	SUP	2	CAS	25MIL
AJNG	22	INICIANTE PILOTO	PR	SUP	0	SOL	3 MIL
VT	33	CO-PILOTO	PR	SUP	0	CAS	***
ALLSF	27	CMTE/LINHA AÉREA	RJ	SUP	1	CAS	+ 11MIL
NKB	22	PCA	PR	***	0	UE	***
LSR	25	PILOTO	MS	MES	0	SOL	+ 11 MIL
SILVIA	52	PILOTO	RJ	SUP	0	UE	+ 11 MIL
CC	42	CO-PILOTO	RJ	MES	0	SOL	+11MIL
LPP	49	PLA	SP	SUP	2	CAS	+ 11MIL
PAM	39	PILOTO	SP	SUP	0	CAS	+ 11MIL

Quadro da minha autoria

Abaixo estarei apresentando os resultados obtidos nesta pesquisa:

Foi feita a pergunta de nacionalidade mas algumas responderam como brasileiras e a descendência aqui demonstrando a importância que dá não apenas das raízes mas também a família, sendo maioria nesta pesquisa descendência europeia.

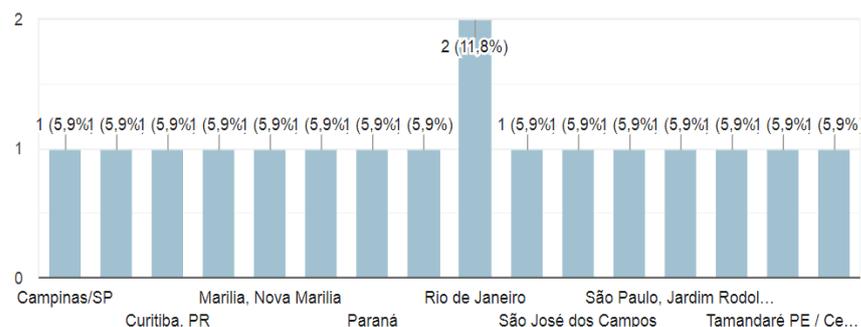


Moradia

Foi lançada a pesquisa a entrevistadas de várias partes do país, sendo que as interessadas em responder, em sua maioria, moram na cidade do Rio de Janeiro, conforme imagem abaixo.

Estado e cidade onde mora atualmente

17 respostas



Idade

Quanto à faixa etária, esta variou de 22 a 57 anos, sendo que: 6 entrevistadas tinham 22 e 29 anos, as mais jovens ainda no início da profissão, uma delas em função de comissária de voo, mas que está seguindo a carreira de piloto; outra já com carteira de piloto comercial e com 27 anos já é comandante; 4 entrevistadas tinham 33 a 39 anos, já experientes na área como piloto comercial, agrícola, piloto comercial de helicóptero, de planadores ou co-piloto; 4 mulheres na faixa dos 42 a 49 anos já com vida profissional experiente atualmente comandantes de linha aérea comercial por exemplo. Assim vemos pouca diferença entre as idades, percebendo-se, então, a dinamicidade com que avançam as carreiras na Aviação; também há aquelas com idade de 52 a 57 anos, também mulheres experientes na Aviação, sendo uma na atividade acrobacia (esportiva), ativa na função, e outra já experiente como piloto comercial, atuando na área de aviação comercial.

No mundo da aviação, para a posição de piloto, independentemente de gênero, a questão do limite máximo da idade é muito considerada; para quem já passou da meia-idade (dos 45 anos em diante, geralmente, indo até os 60) fica mais difícil arrumar um emprego na área aeronáutica; sendo mulher, fica ainda mais complicado. Dentre os limites colocados para os aviadores, importa sobremaneira a questão da saúde física e psicológica. Contudo, como muitos aviadores e aviadoras, ativos com idade um pouco superior aos 60 anos e, considerando-se que cada ser humano, na sua singularidade, tem uma vivência pessoal no seu processo de envelhecimento, esses profissionais que dedicaram suas vidas à arte de voar, plenamente ativos, lúcidos, lamentam que, após atingirem 65 anos, segundo regra da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), ficam limitados em suas práticas aéreas aos voos domésticos, impedidos dos internacionais. Quanto aos voos nacionais, uma vez que o seu CMA, Certificado Médico Aeronáutico, esteja em dia não terá problemas em continuar voando.

Na minha dissertação de mestrado em Gerontologia Social (BERTULUCCI, 2015), foi tratado este tema sobre a questão da idade dos aeronautas. Para os comissários de voo (de ambos os sexos) a questão da idade não faz diferença, mas para pilotos apresenta uma certa limitação principalmente para voos internacionais, conforme descrito acima, a validade do CMA até os 40 anos normalmente é de 5 anos depois já vai diminuindo e, quando o piloto atingir 60 anos, ou mais, a validade

passa a ser anual, em alguns casos semestral. Essa questão de “idade” leva-nos pensar nos limites etários com as correspondentes atribuições de valores especialmente para o trabalho regular. Leite e Gomes (2007, p.85), problematizam a esse respeito:

(...) nas sociedades industriais do século XX, a terceira idade veio a ser o momento em que o indivíduo não mais oferece a mesma força para o trabalho. Um de seus dramas é seu início: quando se fica velho? É o tempo do organismo que determina a entrada na terceira idade? É a disposição para o trabalho que mede seu início?

Ainda segundo esses autores,

No entanto, hoje, há um resgate da terceira idade, um resgate que pode ser considerado, entre outros fatores, a partir da passagem da sociedade do capitalismo de produção (preponderantemente industrial) para uma etapa pós-industrial (...). (LEITE; GOMES, 2007, p. 85).

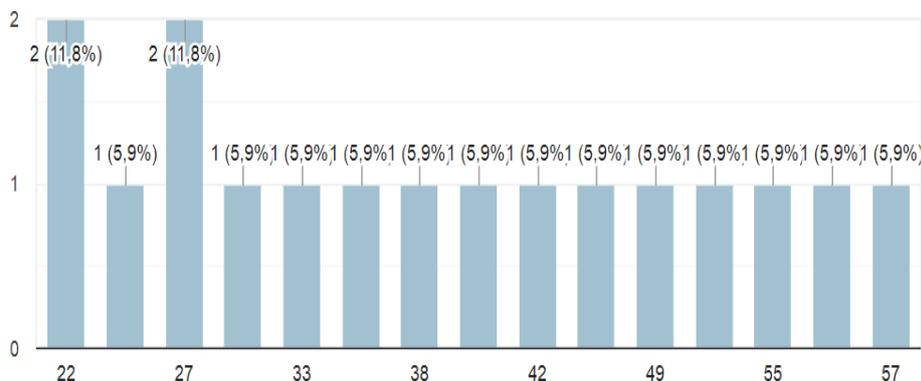
Pensando um pouco sobre essa citação, me veio a questão (comentada na página anterior) sobre a tecnologia: será que futuramente um aviador capacitado, mesmo após atingir 60 anos, poderá manejar um robô? O robô a que estou me referindo é aquele que licencia que um avião não tenha mais piloto e voe somente com a tecnologia embarcada, que poderá ser controlada do solo, assim como os drones, por exemplo, controlado com controle remoto.

Uma vez que o trabalho não se resume mais ao industrial, e especialmente nos dias de hoje em que outras dimensões do trabalho profissional apresentam-se como espaços de ocupação para as pessoas mais velhas, a questão da idade e seus limites pode ser pensada de forma nova, porque, conforme argumentam Leite e Gomes (2007, p. 85): “Trata-se de um dado da cultura. O sentido que atribuímos ao tempo dimensiona-se como construção, capaz de variar conforme a época e a sociedade em questão”. Enfim, é uma área ampla a ser explorada em futuro trabalho de pesquisa.

Idade



17 respostas



Escolaridade

“No mundo da história, da cultura, da política, constato não para me adaptar, mas para mudar.” (FREIRE, 2013, p. 75)

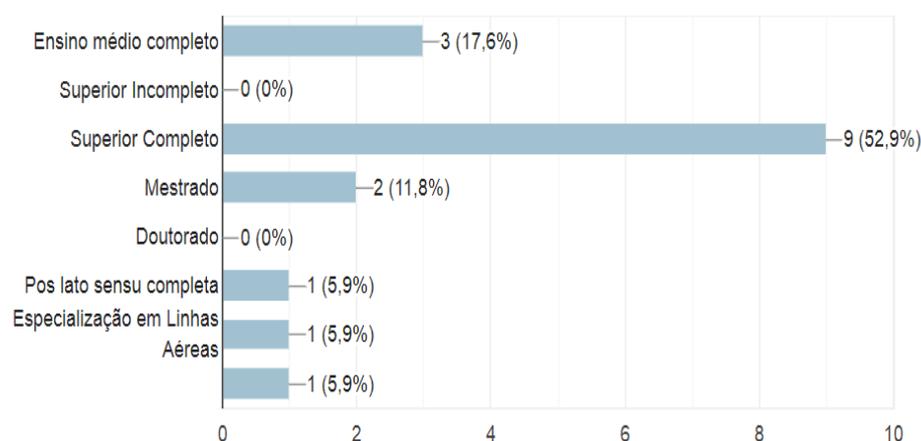
Embora a escolaridade, para as mais diversas posições na Aviação, seja no mínimo o ensino médio, o que se verificou das 17 entrevistadas, é que 9 tinham curso superior, o que evidencia a preocupação destes profissionais com seu futuro pós-aposentadoria, quando terão que assumir outro tipo de hierarquia, de preferência na área da Aviação como, por exemplo, no RH da empresa, o setor jurídico, treinamentos etc. A exigência da Anac para a preparação de pilotos é apenas ensino médio completo.

Conforme Freire (2013), estudamos, conhecemos para mudar, para nos preparar, e não estar no mundo como seres neutros, mas nos adaptando a novos saberes. A acomodação é apenas um meio de as pessoas desistirem quanto a mudar, de não tentarem adquirir novos saberes como, por exemplo, no tempo

depois da aposentadoria. Hoje se vê essa preocupação no campo da aviação, ou seja, embora se exija para o ingresso o ensino médio, a maioria dos profissionais, pensando no futuro pós-aposentadoria, continua frequentando o ensino superior, assim como a formação em mestrado e doutorado, conforme atesta o quadro abaixo:

Grau de Escolaridade

17 respostas

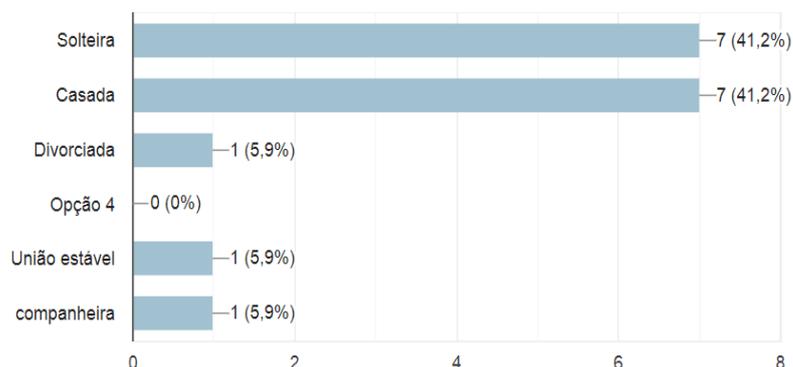


Estado civil

Quanto ao estado civil das 17 entrevistadas, 7 (41,2%) são solteiras; 7 (41,2%), casadas; e 1 (5,9%), divorciada, 1 (5,9%) em união estável; e 1 (5,9 %) vivendo com companheiro, o que evidencia que o trabalho na Aviação não é impeditivo à constituição de uma família.

Estado civil

17 respostas



Religião

A religião sendo a maioria católica 43,8%, pode-se ver também cristã, espírita, wicca.

“A religião se baseia na diferença essencial entre o homem e o animal, os animais não têm religião”

(FEUERBACH, 2017, p. 35).

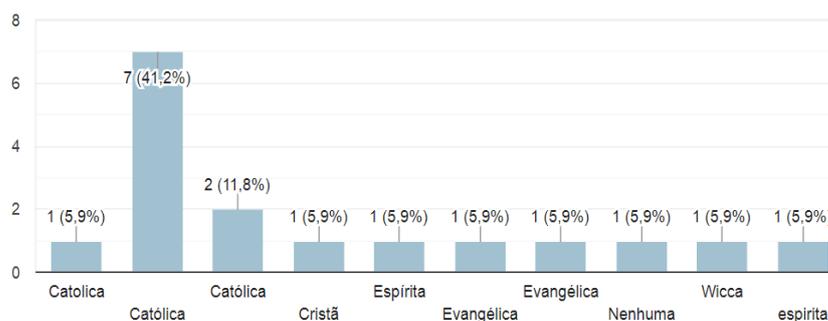
O que podemos ver de diferencial na essência do homem e do animal? Segundo Feuerbach, a diferença será muito óbvia: “a consciência tomada no sentido rigoroso do termo”, porque a consciência no sentido de si próprio, no juízo das coisas exteriores não se pode negar do animal segundo o autor. Ainda segundo autor, a consciência no sentido rigoroso existe apenas para um ser, é objeto do seu gênero a sua qualidade, e o animal objeto para si mesmo e não como gênero, por isso falta a consciência. Feuerbach (2017) afirma que onde existe consciência também se tem a ciência.

“A essência do homem, em contraste com a do animal, não é apenas o fundamento, mas também o objeto da religião. Mas a religião é a consciência do infinito[...].” (FEUERBACH, 2017, p. 36).

A religião separa os homens, também o a une; a religião tem sua soia caminhos, a meu ver: um a quem não acredita em nada, e a outro que acredita que existe um ser espiritual, no qual o homem pode se apoiar, tanto nas dificuldades como nos momentos alegres da vida.

Religião

17 respostas



Filhos

As mulheres com filhos são minoria nesta pesquisa, o que significa que conciliar a maternidade e o exercício profissional da aeronauta não é tarefa fácil, embora isso venha ocorrendo.

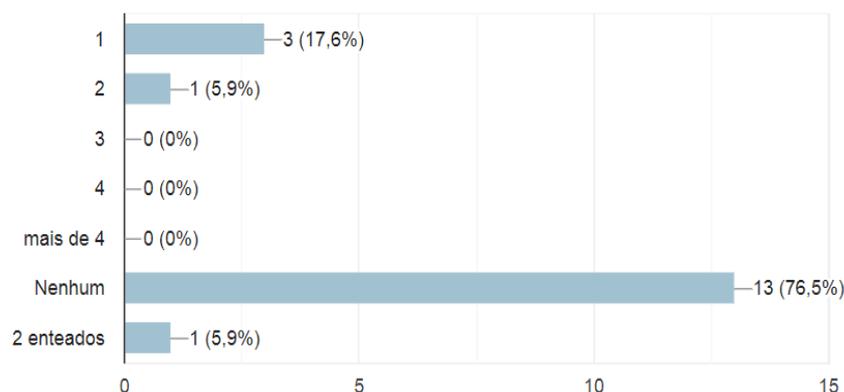
Segundo Venâncio (2008), em seu livro **História das mulheres no Brasil**, já no início do século XIX, em diversas sociedades, o papel da mulher no sentido de otimizar os recursos financeiros que eram trazidos ao lar pelo esposo, se caracterizava pela sua capacidade laboral e criativa, capaz de atender às necessidades da família. Continuando ainda, se esta para colaborar financeiramente com marido, busca participar de atividades fora do espaço doméstico que pudesse gerar uma remuneração para somar à do cônjuge, tinham ainda que enfrentar o assédio e a fama que eram atribuídas a estas mulheres que o autor define como “mulheres públicas”, sem deixar de atender a realização das demais atividades domésticas ligadas ao conforto e à maternidade.

Assim também as aviadoras, embora distantes fisicamente do lar, por um ou mais dias, em função de viagens aéreas a trabalho, entre diferentes estados ou países, elas continuam a exercer as tarefas domésticas consideradas primordiais por sua atribuição às mulheres, e que se ligam à tripla missão de “ensinar, cuidar, assistir”. Como se lê em Perrot (2007), a profissão da mulher inscreve-se, ainda, no prolongamento das funções naturais, maternais e domésticas, tal como a filantropia, o trabalho de moralização e a higiene familiar e do lar exercida pelas mulheres.

É fácil entender que algumas mulheres que optaram por essa profissão retardem a constituição de relacionamento que venha gerar a constituição de uma família tradicional como ainda a entendemos.

Filhos

17 respostas



Renda familiar

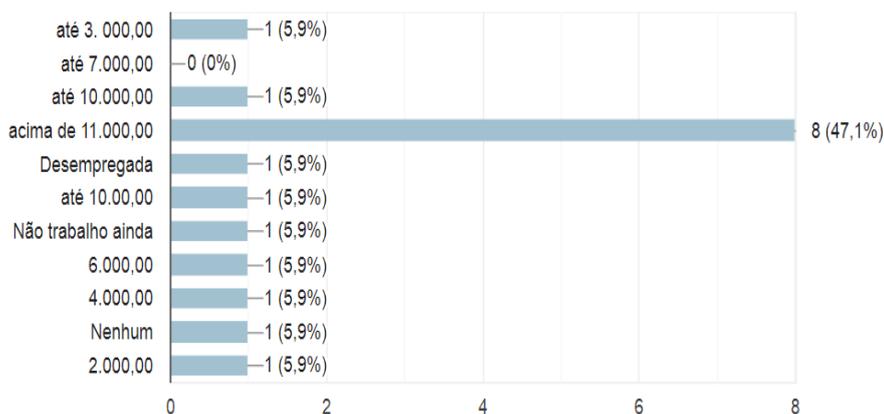
Quanto à renda mensal, esta é variável, varia de 2 mil a 11mil reais ou mais, varia com relação a função.

Segundo Giuliani (2008), no livro **História das mulheres no Brasil**, fica claro que no Brasil nos anos 70, as mulheres de forma mais incisiva começam a despontar nos vários setores da sociedade na busca de maior autonomia e participação, inclusive objetivando alcançar com seu trabalho remuneração mais significativa. No campo da aviação foi também por esta época que as mulheres que já eram piloto de aeronave iniciaram a busca de novas oportunidades dentro da aviação comercial, que presta serviço público regular de transporte aéreo. Enfrentando as dificuldades impostas por conceitos discriminatórios e pela natural necessidade por parte das empresas gerar normas que coubessem a presença feminina dentro de um universo extremamente masculino, porém hoje a presença da mulher nestas funções já é vista de forma natural atualmente sem nenhuma diferença em termos de autoridades e remuneração em relação aos colegas do sexo oposto.

Essa recompensa se traduz financeiramente em elemento que justifica e incentiva a sua participação justificando em alguns casos, o afastamento físico do convívio familiar.

Renda Familiar

17 respostas

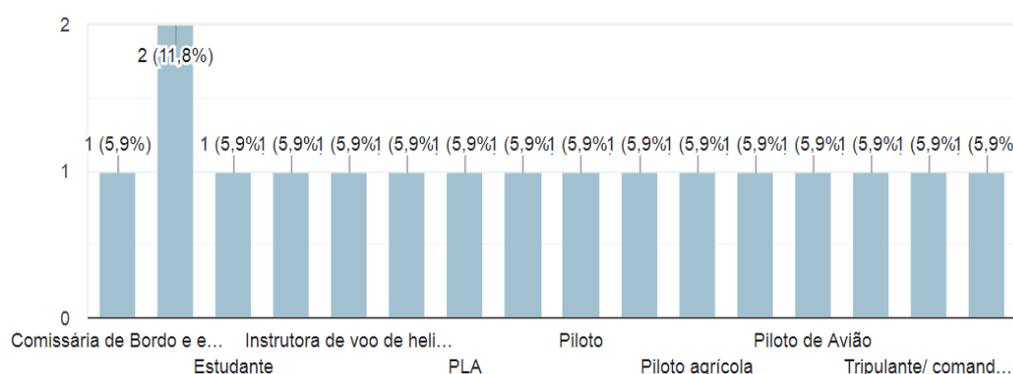


Função na aviação

A função da mulher na aviação, tanto nas atividades profissionais como ligadas no aero esporte (planador, acrobacia, turismo) são desenvolvidas e apresentam as funções de piloto em comando ou co-piloto.

Função na área da Aviação

17 respostas



Etnia

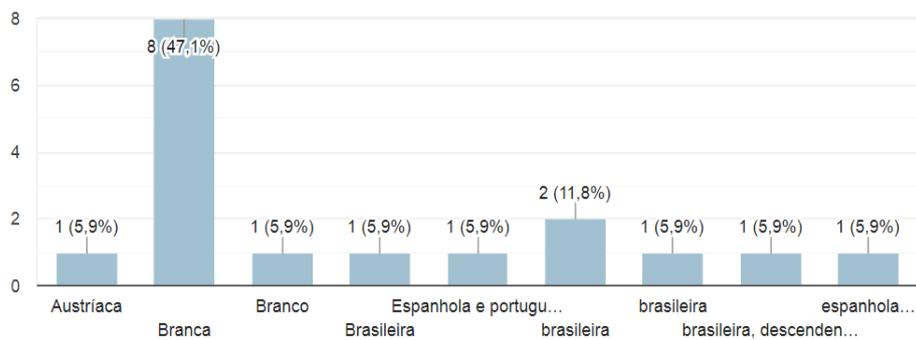
Nesta pesquisa não obtive descendentes negros, apenas uma (parda) e a maioria são descendentes da etnia branca.

A dimensão educacional também revela a grande desigualdade existente entre as mulheres, segundo sua cor ou raça: 23,5% das mulheres brancas têm ensino superior completo, um percentual 2,3 vezes maior que o de mulheres pretas ou pardas (10,4%) que concluíram esse nível de ensino (IBGE, 2018)

A presença de mulheres de diferentes etnias na aviação simplesmente reflete o que ocorre na sociedade na maneira geral quanto a participação de mulheres afro descendentes.

Etnia

17 respostas



A presença da mulher dentro do campo da Aviação

“Muito forte e, felizmente, aumentando a cada dia. Atuamos nas mais diversas áreas, tanto em voo como em solo.”
(JAT, 38 anos piloto agrícola)

“Cada dia mais sem preconceito, as empresas veem o piloto e não o sexo do profissional.”
(AA, comandante de linha aérea, 45 anos)

Conforme apontado anteriormente, segundo a Anac, o aumento de licenças de mulheres como piloto com 106%, se vê mais mulheres no *cockpit*, no comando de um avião ou helicóptero, e porque tivemos muitas mulheres desde o início da história da aviação desdobrando esses caminhos, podemos citar um nome como Aínda Acosta que foi aluna do Aviador Alberto Santos Dumont, mas para não viajar muito longe podemos citar por exemplo a paulista que apenas com 14 anos realizou seu primeiro voo solo Joana Martins Castilho mais conhecida como Joaninha acrobata e incentivada pelos pais, Tereza de Março e Anésia Pinheiros as primeiras mulheres a receber o seu brevê e Ada Rogato, a primeira mulher a obter brevê de planador e paraquedas e a terceira em aeronave convencional.

Desafios

“Conciliar a criação dos filhos com a carreira é um grande desafio. Ser vista com igualdade também; seja pelo machismo de alguns profissionais da área, seja pela exagerada questão feminista. Parece que estamos sempre em foco, seja por uma coisa ou pela outra. Eu me sinto mais confortável quando sou tratada com igualdade no meu trabalho. Carrego peso, empurro avião, me sujo de terra ou de graxa se precisar.” (JAT, piloto agrícola, 38 anos)

“Acredito eu que a gestação, uma mulher na linha aérea é afastada assim que se descobre a gravidez pelo risco gerado ao feto. Antes eram afastadas pelo INSS, mas atualmente soube de alguns casos que estão na justiça em que gestantes não estão recebendo, pois o INSS mudou algumas normas e não está fazendo essa parte, e a companhia aérea não quer pagar para a piloto ficar em casa e

também não pode reaproveitá-la em outra função, pois seria caracterizado desvio de função. Alguns casos a mulher não coloca na justiça pois não quer correr o risco de perder o emprego e se submete a ficar sem receber.” (TOL- piloto-mulher, de avião, 27 anos)

“Ainda muitas pessoas pensam que a mulher tem que ser apenas donas de casa, não conseguem entender que o mundo evoluiu e a mulher está conquistando o seu espaço de igualdade! Lugar de mulher é onde ela quiser!” (LAG, piloto-mulher de avião e planador, 29 anos).

Para essas aviadoras ousadas, educar e criar filhos, conciliar uma boa relação com marido, familiares e amigos é um grande desafio, a dupla jornada e a dupla presença, porque ser mãe, dona de casa, esposa, um destino natural e cultural que foi designado às mulheres, a questão da maternidade e a vida doméstica seriam carimbos dados exclusivamente às mulheres; por outro lado, as aventuras, o trabalho, e até o lazer, eram um carimbo apenas masculino... Ai das mulheres que saíssem do seu destino ou melhor ao qual foi ela destinada pela sociedade!, se imagina uma fora da lei, fora dos princípios a ela ensinada desde menina; qual era objetivo daquelas mulheres nos anos 30, 40 50? Será que podemos comparar com os objetivos de muitas mulheres dos anos 80, 90, 2000 a 2018?

Imagine-se que, em tempos passados, quando um pai ficasse velho, os filhos cuidavam dele, assim como uma mãe contava também com os filhos para cuidar dela; antigamente as famílias eram numerosas, e geralmente as mulheres tinham esse dever de cuidar dos pais idosos, e hoje se vê a mesma coisa, embora existam algumas instituições para idoso muitas das mulheres se preocupam além do trabalho, casa e filhos também dos pais idosos; pode afirmar, assim, que essas mulheres com múltiplas funções são realmente batalhadoras.

Aviadores carregam uma bagagem de vida e experiência vivida muito grande, cheia de viagens, amigos que fizeram fora e dentro do país, em culturas diferentes, seja no Ocidente ou no Oriente. Não é o mesmo com aqueles que, por muitos anos, trabalharam em uma só cidade, ou só uma empresa. Ressalte-se como é mesmo

diferente a vida destas aviadoras, assim como sua visão de velhice deve diferir da maior parte das pessoas.

Identidade de Gênero

“[...] Curiosamente, ele achou interessante o fato de uma mulher voar agrícola.” (JAT, 38 anos)

A epígrafe mostra a surpresa de alguém quanto ao fato de uma mulher ser uma aviadora na modalidade agrícola, justo pela exigência de grande habilidade e conhecimentos específicos a um piloto que sobrevoa grandes áreas de produção agrícola com seu avião aspergindo produtos químicos. Interessante é o termo utilizado para mostrar o quanto a identidade de uma mulher não parecer admitir como perfeitamente possível que ela execute essa tarefa com tanta proficiência ou adequacidade como um piloto-homem o faria. Como se o gênero determinasse ou limitasse a identidade feminina. Quando se sabe que o gênero independe de sexo, estando mais relacionado ao papel que uma pessoa assume na sociedade e como ela se reconhece nesse papel, assim como deseja que ela seja reconhecida. Assim, pode-se dizer que essa identidade é um fenômeno de ordem social e não biológica.

Identidade de gênero, na sociedade, refere, pois, o gênero com que uma pessoa se identifica (i.é, se ela se identifica como sendo um homem, uma mulher ou se ela se vê, a si mesma, como fora do convencional), ainda que esse conceito possa também ser empregado para referir-se ao gênero que uma pessoa atribui a outro indivíduo, tendo como base o que tal pessoa reconhece como indicações de papel social de gênero (roupas, corte de cabelo etc.). Do primeiro uso, acredita-se que a identidade de gênero se constitui como fixa e como tal não sofreria variações, independentemente do papel social de gênero que a pessoa apresente a ela. Do segundo uso do conceito, acredita-se que a identidade de gênero possa ser afetada por uma variedade de estruturas sociais, incluindo a etnicidade, o trabalho, a religião, a família.¹⁰

Identidade de Gênero é o modo como nos reconhecemos a nós mesmos, e desejamos que os outros nos reconheçam; dizendo de outro modo, é a forma como alguém se sente, em determinada posição ou função, por exemplo, e se apresenta

¹⁰ Ideias disponíveis em: https://pt.wikipedia.org/wiki/Identidade_de_g%C3%AAnero. Acesso em 30/12/2018.

para si e para as demais pessoas, como se definindo como masculino ou feminino, ou ainda em posição outra, independentemente do sexo biológico (fêmea ou macho) ou da orientação sexual. Isso inclui o modo como agimos (nosso jeito de ser), o modo como nos vestimos, andamos, falamos, nos vestimos...

Quando se trata de identidade, podem-se considerar as representações sociais, profissionais, segundo Pedro (1997), em sua dissertação de mestrado intitulada **Identidade masculina: uma abordagem psicossocial**; segundo esse autor, a identidade sendo vista “como metamorfose”, ou seja, a identidade de gênero que se reconfigura continuamente, e refere como um indivíduo se identifica, a si mesmo, e ao outro.

Elisabetta Ruspini (2017), em seu livro **Le Identità Di Genere** (2017), questiona ainda o que se quer dizer com o termo gênero: além da relação entre identidade e gênero, que relação se pode estabelecer entre gênero e sexo? A autora indaga se as diferenças entre masculinidade e feminilidade seriam naturais (ou dadas), universais e imutáveis ou se constituiriam uma construção social.

Identities e papéis são as diferenças, conceitos inter-relacionados por compreender as identidades biológicas, sexo feminino e masculino. O sexo e o lado biológico sobre o qual a sociedade construiu o sistema, tipo de papéis ou representações, as diferenças, mesmo na característica física, que devem estar ligadas ao processo ou aos significados que a sociedade constrói. Segundo a autora, esta construção passa por certos tipos de comportamentos apropriados aos quais aquela cultura identifica como certos ou funcionais. Esse processo pode gerar sentimentos e experiências de pertença, tanto positiva como negativa, ao masculino ou feminino. A esse respeito, afirmam as entrevistadas:

“Como mulher é um desafio a mais, pois é uma área predominantemente masculina então sempre ouvimos histórias de machismo e como também não é uma área fácil para se entrar existem muitos casos de homens tentando tirar proveito das mulheres em troca de oportunidades.” (TOL, 27 anos)

“Os quesitos são os mesmos, porém a visão externa dúvida um pouco da sua capacidade!” (LAG, 29 anos)

Ainda segundo Ruspini (2017), *“Identità di genere intendíamos la percezione sessuata si sé e del próprio comportamento, acquisita attraverso l' esperienza*

personale e coletiva, che rende gli individui capaci di relazionarsi con gli altri (in quanto portatori di un'identità de genere riconoscibile, chiara e condivisa)” (pág.18), o que quer dizer, que a identidade de gênero a que se refere ou a que se entende, é a percepção sexual de si próprio, adquirida através da experiência individual, de uma pessoa, e das coletivas, o que torna um indivíduo capaz de relacionar-se (como trazendo nele uma identidade de gênero reconhecida, clara e convincente); em outras palavras, é o reconhecimento das implicações da pertença a um sexo, em termo de desenvolvimento e ações, comportamentos, desejos, que poderá estar em linha com as expectativas culturais.

Na própria pertença ou reconhecimento das implicações aos termos de desenvolvimento associados à relação tanto como o desejo se contem aspectos sociais. Se o sexo masculino é encontrado a pertenças das mulheres não características das fundações do fato se transformando na cabeças (a mente, o psicológico) para uma entidade sensorial que deverá moldar seu social do processo isso porque muda e remodela no decorrer da vida, dando assim uma imagem de nós mesmos que seja convincente e, ao mesmo tempo, uma demanda às expectativas dos outros aceitarem as inclinações que a sociedade aceita. A identidade de gênero começa já nos primeiros aos de vida quando no ventre da mãe através de exames, como o ultrassom, é detectado o sexo no aspecto biológico, orgânico, se referindo menina ou menino nas observações externas.

A questão da identidade de gênero tornou-se importante reflexão para o feminismo, especialmente a partir do final dos anos 1940, quando Simone de Beauvoir - a célebre filósofa francesa da mulher, da velhice -, lançou sua ideia desafiadora de que “Ninguém nasce mulher, mas se torna mulher”.

Ao assim proceder, ela estava contestando as ideias deterministas do final do século 19 que se valiam dos aspectos biológicos para mostrar a desigualdade social entre os gêneros, subestimando o sexo feminino.

Para Beauvoir, “ser mulher” é uma construção social e cultural, não biológica. Para tornar-se homem ou mulher, é preciso submeter-se a um processo a que se chama de socialização de gênero, baseado nas expectativas que a cultura de uma sociedade tem em relação a cada sexo.

Assim, de fato, uma aviadora agrícola está assumindo determinada tarefa a que muitos homens reputariam, há pouco tempo, como de vocação masculina.

Considerações finais

Senhoras e Senhores, dentro de alguns instantes estaremos pousando; por favor, verifiquem se seus cintos se encontram afivelados, as mesas a sua frente recolhidas e travadas, e suas poltronas na posição vertical; observem que as luzes serão apagadas e mantidas as luzes de emergências, o clima é agradável compensando algumas turbulências que atravessamos no decorrer deste trabalho de pesquisa.

Se turbulências ocorrem, via de regra, dentro de uma aeronave, turbulências também emergiram no momento da escuta e registro dos dados junto às entrevistadas desta pesquisa, assim como turbulências também não deixaram de marcar a vida das mulheres-piloto de aeronaves, por exemplo, aqui as entrevistadas, mas que pelo menos evidenciam, em suas falas, que é melhor pagar o preço turbulento de uma tal escolha de ofício, do que continuar em passividade, ou em invisibilidade, como foi, durante séculos, a situação das mulheres no mundo.

Assim é que se pode agora registrar que o eixo central desta pesquisa, que eu chamaria de *à la Perrot* (em homenagem à grande historiadora das mulheres, Michelle Perrot, ainda viva nos seus 90 anos) se deve ao processo de uma crescente visibilidade das mulheres no decorrer das décadas do século XX e XXI, a partir de seus enfrentamentos e conquistas nos espaços público e privado, o que ainda continua — uma luta em curso, uma narrativa histórica em construção.

E o fundamental, segundo Perrot (2007), esse trabalho histórico de dar visibilidade à mulher na sociedade não pode deixar de ser acompanhado de uma ação política no presente — as mulheres lutando por seus direitos pareados aos dos demais gêneros ou gerações.

No início, movidas pela paixão de voar, as mulheres buscaram concretizar seus sonhos e desejos, procurando superar dificuldades e obstáculos desde antes do ingresso até durante sua jornada profissional; posteriormente, já dentro do contexto profissional, buscaram conciliar os compromissos profissionais que envolvem principalmente a segurança de voo, com outros que a vida a elas reservou em suas famílias, no lar, a outras também na maternidade.

Um alto preço é pago para romper com preconceitos contra a inserção da mulher em certos domínios tradicionalmente masculinos, para conseguir se manter

sempre atuando com proficiência, estando, muitas vezes, distantes do acompanhamento diário dos filhos menores, e permanecendo a companhia atenta do marido e demais familiares.

Se, por um lado, sendo mulher aviadora, mãe, esposa, e dona do lar, a maioria tem uma posição social e financeira de bom nível, gozando de *status* que tem a apreciação e admiração das outras pessoas devido à mística que envolve a arte de voar, entretanto, por outro lado, convivem com as incertezas que as regras da aviação ocasionam quando se trata da manutenção da sua condição física e proficiência no desempenho da função, que poderão alterar a qualquer momento os rumos de sua vida.

Neste trabalho de pesquisa, surgiram ainda algumas curiosidades que será provável que me levem à outra pesquisa futura, sobre a questão do envelhecimento destas mulheres: como elas lidam com essa situação do envelhecer no trabalho? Para as mulheres que têm filhos, hoje eles adultos, como é a reação com uma mãe que muitas vezes em escalas intensas aproveitaram muito pouco de um contato mais permanente com seus filhos? E essa mãe como se sente com esse filho que, muitas vezes, está doente e ela longe dele, por conta do trabalho? Enfim, estas são algumas das questões que emergiram das falas das aqui entrevistadas.

Minha expectativa final é que aqueles que fazem a leitura deste texto, consigam fechar os olhos por três segundos, e imaginar uma mulher seja como piloto agrícola, piloto de linhas aéreas, piloto de acrobacia, ou piloto de helicóptero, depois abrir os olhos, e me dizer: “ *Consegui imaginar finalmente uma mulher no comando de uma dessas aeronaves*”... Aí, poderei dizer: por fim, meu objetivo foi atingido! Os *cockpits* das aeronaves guardam e ostentam a marca das mulheres que o ocuparam!... Pode-se afirmar, a partir dos dizeres das entrevistadas, de como essas pilotos-profissionais vêm se apropriando progressivamente do campo de trabalho aeronáutico, assim como outras mulheres já o fizeram nos espaços de escritórios, fábricas, de locais considerados masculinos, rompendo com determinados limites impostos à ordem social, desenvolvendo, assim, uma consciência de gênero.

Finalmente, talvez se possa dizer que vamos conseguindo um mundo mais paritário, ou igualitário, com uma divisão mais equilibrada das obrigações, dos

papéis entre homens e mulheres. Uma luta pela paridade que deve se estender para quaisquer outros setores da vida social, desde a paridade profissional, a doméstica, nas ciências, trazendo a possibilidade de se discutirem os problemas ligados ao lugar da mulher no trabalho, na família, com vizinhos, amigos, nas relações de poder.

Uma luta que não deve apenas ser continuada pelas mulheres, mas por todas as gerações, vendo a paridade de direitos como uma conquista intergeracional, a fim de chegarmos “a uma maior justiça e equilíbrio no mundo”, como o diria Michelle Perrot, em seu livro **Il était une fois... L'Histoire Des Femmes** (s/d), muito embora se saiba que o caminho para se chegar a essa utopia da igualdade profissional e social ainda seja longo...

Por fim, em nome da nossa tripulação agradecemos por você ter voado com sua imaginação conosco! aguardamos você em outra ocasião, obrigada por ter escolhido o Voo 123.

Recorre-se, agora à fraseologia para a conclusão deste trabalho: o pouso no destino:

Voo 123 - Controle mundo, o voo 123 solicita orientações para descida e aproximação para pouso.

Controle - Voo 123, prossiga na descida livre para pouso, quaisquer dificuldades, arremetida imediata.

Voo 123 - voo 123, livre pouso, ciente.

Controle - Voo 123 autorizado para pouso imediato; seus comentários nos ensinaram muito; por isso, terá prioridade para pouso e, assim, compensar seu atraso na decolagem.

Voo 123 - Pouso completo.

Referências Bibliográficas

AVIATION for Women Magazine. Disponível em: <http://www.wai.org>. Acesso em 30 set. 2008.

BALTHAZAR, Lucy Lupia. **Voo Proibido; os aplausos de uma pioneira.** Rio de Janeiro: Editora: RIO, 1992.

BARDIN, LAURENCE. **Análise de conteúdo.** São Paulo: Edições 70, 2011.

BASSANI, L. (Cmt.). **O mundo do avião.** Rio de Janeiro (RJ): Editora Globo, 2009. ISBN 85-25-03989-6.

BERTULUCCI, SANDRA FABIOLA ESTIGARRIBIA SALINAS. **Aeronautas: Expectativas, temores... diante da proximidade da velhice, da morte.** São Paulo: PUC-SP, Dissertação de mestrado, Programa de Estudos Pós-Graduados em Gerontologia, 2015.

BERTULUCCI, JOSE ALBERTO CESAR. **O voo do idoso.** São Paulo: PUC-SP, Dissertação de mestrado, Programa de Estudos Pós-Graduados em Gerontologia, 2017.

BERTULUCCI, JOSE ALBERTO CESAR; BERTULUCCI, SANDRA FABIOLA ESTIGARRIBIA SALINAS; LODOVICI, FLAMINIA MANZANO MOREIRA **Tecnologias de bordo: Mais vida às horas de voo.** In: I Congresso Nacional de Gerontotecnologia, 2016, Ribeirão Preto (SP). I Congresso Nacional de Gerontotecnologia - ANAIS. Ribeirão Preto (SP): Faculdade de Medicina de Ribeirão Preto e do Hospital Clínicas da FMRP Universidade de São Paulo, 2016. v. 1. p. 07-13.

BLASS, LEILA MARIA da SILVA. Trabalho e suas metamorfoses. In: DOWBOR, L.; IANNI, O.; RESENDE, P.-E. A. (Orgs.). **Desafios da Globalização.** 2ª edição. Petrópolis: Vozes, 2003.

BRIZA, LUCITA. **Ada - Mulher, Pioneira, Aviadora.** São Paulo: C&R Editorial, 2011.

BURKE, PETER. (Org.). **A escrita da história: novas perspectivas.** Trad.: Magda Lopes. São Paulo: UNESP, 1992.

FEUERBACH, LUDWING. **A Essência do Cristianismo.** 3ª reimpressão. Rio de Janeiro: Ed. Vozes, 2017.

- FREIRE, PAULO. **Pedagogia da Autonomia**. 44^a Ed. Rio de Janeiro: Editora Paz & Terra, 2013.
- GIULANI, CARLA. **História das Mulheres no Brasil**. São Paulo: Ed. Unesp, 2008.
- LODOVICI, FLAMÍNIA MANZANO MOREIRA.; SILVEIRA, NADIA DUMARA RUIZ. Interdisciplinaridade: desafios na construção do conhecimento gerontológico. Porto Alegre: **Estudos Interdisciplinares sobre o Envelhecimento**, v. 16, n.º 2, 2011, 291-306. Disponível em: <http://seer.ufrgs.br/index.php/RevEnvelhecer/article/view/24814>. Acesso em 23 julho, 2015.
- MAHEIRIE, KÁTIA. Constituição do sujeito, subjetividade e identidade. **INTERAÇÕES**, v. VII, n.º 13, pp. 31-44, 2002. Disponível em: <http://pepsic.bvsalud.org/pdf/inter/v7n13/v7n13a03.pdf>. Acesso em 30/12/2017.
- MARX, KARL. **O Capital** – Livro I. (2^a reimpr., 2014). São Paulo: Ed. Boitempo.
- MINAYO, MARIA CECÍLIA de SOUZA. de. **O desafio do conhecimento: pesquisa qualitativa**. (8^a ed.). São Paulo: Hucitec Abrasco, 2010.
- PEDRO, WILSON JOSÉ ALVES. **Identidade masculina: uma abordagem psicossocial**. Dissertação de mestrado. PUC-SP, 1997.
- PERROT, MICHELLE. **Minha História das Mulheres**. Trad.: Angela M. S. Corrêa. São Paulo: Ed. Contexto, 2007 (primeira ed.: 2006). Disponível em: <http://www.academia.edu/27869340/310564251-Minha-Historia-Das-Mulheres-Michelle-Perrot.pdf>. Acesso em 01 novembro, 2016.
- PINSKY, JAIME. (Org.). **12 Faces do Preconceito**. São Paulo: Contexto, 2011.
- QUEIRÓS JÚNIOR, T. de. Beleza da mulher e a Literatura Brasileira. *In: O corpo do brasileiro: estudos de estética e beleza*. São Paulo: Senac, 1999.
- RUSPINI, ELISABETTA. **Le Identità Di Genere**. 7^a edição. Roma, Itália: Ed. Carocci, 2017.
- SAMUELSON, NANJI. B. **Equality in the cockpit: a brief history of women in aviation**. *Air University Review*, 1984. Recuperado em 17 de maio, 2007, de <http://www.airpower.maxwell.af.mil/airchronicles/aureview/1984/may-jun/samuelson.html>.
- SANDEBERG, SHERYL. **Woman Work And The Will To Lead**, 2013. *Apud: LIMA* (2014).

SOUZA, GILDA de MELLO. **“O Espírito das Roupas: a moda no século XIX”**. São Paulo, Cia das Letras, 1987.

STOCHERO, TATHIANE. **Mulheres avançam no mercado da aviação e chegam a comando de voo**. Publicado em G1, São Paulo, 2011. Disponível em: <http://g1.globo.com/brasil/noticia/2011/10/mulheres-avancam-no-mercado-da-aviacao-e-chegam-comando-de-voo.html>.

TRIVIÑOS, AUGUSTO NIBALDO SILVA. **Introdução à Pesquisa em Ciências Sociais: a Pesquisa Qualitativa em Educação**. São Paulo: Atlas, 1987.

VENÂNCIO, RENATO PINTO. **História das Mulheres no Brasil**. Ed. Unesp. São Paulo, 2008.

Sites consultados

- <https://www.faa.gov/>
- <http://www.wingsoverkansas.com/bonnie/a68/>
- www.wikipedia.org
- https://pt.wikipedia.org/wiki/Mulheres_guerreiras_na_cultura
- Mulheres guerreiras- <https://www.megacurioso.com.br/acontecimentos-historicos/69427-conheca-a-historia-das-10-mulheres-guerreiras-que-mudaram-a-historia.htm> Acesso 17/12/18
- <https://revistagalileu.globo.com/Tecnologia/noticia/2016/11/vaticano-lanca-app-que-guia-pecadores-ao-confessionario-mais-proximo.html> Acesso 17/01/19
- <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-sala-de-imprensa/2013-agencia-denoticias/releases/20232-estatisticas-de-genero-responsabilidade-por-afazer-afetainsercao-das-mulheres-no-mercado-de-trabalho> Acesso 17/01/19
- <https://www.youtube.com/watch?=1oBPgtVSk1I>
- <https://goo.gl/LMoC4c>
- <https://www.youtube.com/watch?v=Y2LLrGEjgak>
- <https://goo.gl/jjTbT8>

- <https://www.youtube.com/watch?v=30GPVf4o34g>
- <https://goo.gl/5dKTA1>
- <https://goo.gl/jjTbT8>
- <https://goo.gl/VWPZpE>
- <https://goo.gl/7GJCqe>
- <https://goo.gl/YGw1Eb>
- <https://goo.gl/aWpucR>
- <https://www.youtube.com/watch?v=GllpTcu7Klo>
- <https://goo.gl/stZk7B>
- <https://goo.gl/vRmQq5>
- <https://goo.gl/YNbkat>
- https://pt.wikipedia.org/wiki/Jean_Batten
- <https://www.youtube.com/watch?v=-F148Tp1plw>
- <https://goo.gl/M4GACs>
- <https://goo.gl/ESnJSg>
- https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/130036/tcc_giovana_pansera_.pdf?sequence=1
- Acesso em 15/01/19
- <http://www.bibliotecadigital.unicamp.br/document/?view=000944436>. Acesso em 15/01/2019
- <file:///C:/Users/Dados/Downloads/18536-79605-3-PB.pdf>. Acesso em 15/01/2019
- <http://tcconline.utp.br/wp-content/uploads/2013/06/MULHERES-NA-AVIACAO.pdf>
- Acesso em 15/01/2019
- https://semanaacademica.org.br/system/files/artigos/artigo_-_introducao.pdf.

- Acesso em 15/01/2019
- http://www.fg2013.wwc2017.eventos.dype.com.br/resources/anais/20/1382030742_arquivo_asmulheresnaaviacaobrasileira.pdf. Acesso em 15/01/2019
- <https://www.radarciencia.org/artigo/mulheres-na-forca-aerea-brasileira-um-estudo-sobre-as-primeiras-oficiais-aviadoras>. Acesso em 15/01/2019
- <https://www.radarciencia.org/artigo/take-off-from-home-contemporary-dilemmas-for-crew-members-couples-de-s-colar-de-casa-dilemas-contemporaneos-dos-casais-de-aeronautas>. Acesso em 15/01/2019
- <https://www.radarciencia.org/artigo/novas-rotas-novos-voos-a-mulher-ocupando-espacos-na-educacao-e-no-trabalho> Acesso em 15/01/2019
- <https://repositorio.ufscar.br/bitstream/handle/ufscar/2220/2454.pdf?sequence=1&isAllowed=y> Acesso em 15/01/2019

TRANSCRIÇÕES- Roteiro de entrevista com as aviadoras (perguntas abertas)

1,O que é ser piloto em uma forma geral?

– 1.2 e como mulher?

- 1.3 o que motivou você a escolher esta profissão?

AA. 1: *É transportar passageiros com segurança de um local ao outro, realizando sonhos, desejos.*

1.2: *Vencer paradigmas, liberdade, realização de um sonho.*

1.3: *Estar sempre no Aeroporto de Congonhas vendo aviões posarem e decolarem.*

JAT- *Ser Piloto é trabalhar em prol do progresso da nação, do bem-estar das pessoas, seja em uma viagem de negócios ou lazer e assumir a responsabilidade de conduzir vidas e um equipamento de alto valor.*

1.2 *É fazer tudo isso após enfrentar as barreiras naturais da profissão, mais as barreiras de gênero (algumas mulheres encontram mais dificuldades, outras menos).*

1.3 *Desde criança, eu tinha curiosidade em entender como funciona um avião e o que o faz voar. Essa curiosidade me levou a ler e pesquisar. Após ler algumas revistas e entender mais do assunto, eu tive certeza de que era aquela a profissão que eu seguiria. Tive essa certeza mesmo antes de voar pela primeira vez.*

LLR- 1: *Alguém que se dedicou de forma técnica e pessoal para ter responsabilidade e amadurecimento em tomadas de decisões, tanto em solo quanto em voo.*

1.2: *Não acredito que haja diferença em termos de capacidade técnica ou habilidade, apenas um cuidado e sensibilidade que é mais aflorada na maioria das mulheres, possibilitando uma conexão mais rápida com a máquina.*

1.3: *Aviação encanta muitas pessoas desde pequenas e comigo não foi diferente. Sempre gostei de ter controle de minhas ações no trabalho, de testar se as coisas funcionam com dizem que tem que ser, sempre gostei de seguir procedimentos, legislações e conceitos de física. Não foi difícil perceber que tudo isto está muito presente na função de piloto, portanto, foi fácil me identificar.*

MCP - *Sem dúvida ver o mundo de um angulo diferente e em vários sentidos, o que possibilita abrir horizontes. Poder contemplar paisagens aéreas fantásticas, transpor grandes distâncias em pouco tempo e conhecer pessoas.*

1.2: *Sinceramente eu não vejo a diferença.*

1.3: *Desde pequeno, olhar para o céu sempre me encantou e de alguma maneira a busca para chegar lá e estar lá como paraquedista e piloto.*

LK- 1: *Uma profissão que se exerce com amor, prazer, doação. Uma profissão única, diferente de qualquer outra profissão.*

1.2: *A sensibilidade da mulher facilita sua atuação nesta área.*

1.3: *Pai e irmão pilotos, uma infância dentro do Aero clube de Pernambuco.*

TOL- *Na forma técnica é um indivíduo capacitado a conduzir aeronaves. Alguém que conhece e segue as normas, respeita a meteorologia e a aeronave*

1.2: *Como mulher é um desafio a mais, pois é uma área predominantemente masculina; então, sempre ouvimos histórias de machismo e como também não é uma área fácil para se entrar existem muitos casos de homens tentando tirar proveito das mulheres em troca de oportunidades.*

1.3: *O sonho, a alegria de ver o mundo de cima, a sensação de liberdade quando a aeronave sai do chão, o desafio do pouso, o fato de transportar histórias e sonhos, encurtar distâncias, muitos fatores me motivam, mas todos eles estão ligados ao prazer em fazer o que se gosta.*

LAG-: *É a pessoa com maior responsabilidade dentro da aeronave!*

1.2: *Os quesitos são os mesmos, porém a visão externa dúvida um pouco da sua capacidade!*

1.3: *A paixão por voar! Ainda não trabalho como piloto, mas não me vejo fazendo outra coisa!*

LCM- *Para mim é exercer uma profissão extremamente prazerosa, mas com comprometimento e responsabilidade na mesma medida, pois exige muita dedicação e estudo.*

1.2 *No exercício da função não vejo diferença, na verdade essa questão se perde em meio a tantos procedimentos e checklists... o mais difícil é em relação à família.*

1.3 *Foi uma “paixão explosiva”, aconteceu repentinamente, e se transformou em amor. Eu simplesmente vi um anúncio de um curso e entrei, e depois não saí mais...*

1- *Enfrentou algumas dificuldades?*

AA: *Sim, várias (financeira, operacional, não conhecer o meio)...*

JAT- *Sim. A primeira dificuldade foi pela falta de informação. Há 25 anos, quando eu era adolescente, não havia tanta informação disponível como hoje. A segunda dificuldade foi financeira. A formação de Pilotos é cara e meus pais não podiam pagar. Aos 14 anos eu já trabalhava, mas o dinheiro não era suficiente para ajudar em casa e investir numa futura poupança para meus brevês. Foi quando, aos 18 anos, decidi ser Comissária para juntar dinheiro.*

A outra dificuldade foi conciliar o trabalho e os estudos para as provas do curso de Piloto.

LLR- *Somente em relação à parte financeira. Pagar as horas de voo requer abrir mão de muitas coisas.*

MCP- *Motivação - Não tinha ninguém na família neste meio. 2. Financeira - Na época não era viável sobreviver no Aerodesporto. 3. Medo - Sair da zona de conforto. 4. Física – Sou Monoocular. As dificuldades fazem parte da caminhada.*

LK- *A maior dificuldade foi o alto custo dos cursos simuladores, e das horas de voo.*

Manter as carteiras de saúde e proficiência técnica e inglês são muito caras quando não se está trabalhando.

TOL- *Até o momento só financeira.*

LAG- *Acredito que, como toda mulher, muitas vezes sofremos preconceito e o pré-julgamento sobra a nossa capacidade para lidar com o avião.*

LCM- *No começo sim. Dificuldades financeiras, dificuldades um pouco preconceituosas também. Mas com o passar dos anos e com minha persistência consegui superar.*

2- Por que a escolha de ser piloto?

- 3.1 e essa área que você atua hoje?

- 3.2 sua sensação no primeiro dia de aula?

- 3.3 e no primeiro voo solo?

AA. 3: *Fascinação pela máquina, pela história da aviação.*

3.1 *Sim.*

3.2 *Realizações e a certeza de que teria muitos obstáculos pela frente, mas que poderiam ser vencidos,*

3.3 *Felicidade, medo, confiança no aprendizado.*

JAT- *Eu tenho a sensação de que “fui escolhida” pela aviação e não o contrário. Pois a certeza de que eu queria essa profissão veio antes mesmo de eu ver um avião de perto pela primeira vez. Meu primeiro voo na vida foi aos 21 anos, já trabalhando como Comissária.*

3.1 *Sim. Sou Piloto Agrícola.*

3.2 *A sensação de que estava finalmente fazendo aquilo a que estava destinada.*

- 3.3 e no primeiro voo-solo?

Sensação de vitória, nervosismo, felicidade e gratidão.

LLR- 3: *Por me identificar com a disciplina e rigidez que a profissão requer.*

3.1 *Sim. Em sala de aula somente.*

3.2 *Entusiasmo.*

3.3 *Que sou merecedora de qualquer conquista, desde que pela minha própria dedicação.*

MCP- *Iniciei aos 16 anos saltando de paraquedas e aos 21 conheci meu marido que já era piloto e quis fazer o curso para ampliar meu conhecimento.*

3.1 *Sim.*

3.2 *Perceber que estava no caminho certo.*

3.3 *Independência, capacidade e liberdade ao conseguir decolar e pousar um avião.*

LK- 3: *Tenho espírito cigano, aventureiro, livre, não me vejo em nenhuma outra profissão.*

3.1 *Sim (no momento desempregada).*

3.2 *Uma sensação de início sem fim, de um querer aprender cada vez mais o desejo de abraçar tudo ao mesmo tempo, saber de tudo como num passe de mágica.*

3.3 *Mágico, emocionante, medo, realização, poder, segurança, liberdade e a certeza de que não é possível viver sem AR, AR dos céus.*

TOL- *As mulheres estão ganhando espaço na aviação, não só como pilotos, mas como mecânicos, controladores de tráfego aéreo entre outras... acredito que as mulheres ainda sofrem um certo preconceito, mas cada vez mais vêm ganhando espaço e respeito.*

LAG- 3: *O sonho nasceu quando era criança, não tive influência de ninguém da família pois não tenho aviadores nela. Simplesmente me apaixonei por esse pássaro de ferro e sempre soube que era no céu o meu lugar.*

3.1 *Estou voando, mas ainda não como piloto. No momento como comissária!*

3.2 *Inexplicável a sensação, tudo que sempre quis fazer naquele momento era possível. Se já amava voar sem nunca ter o feito, a partir do primeiro voo tive a certeza que era isso que eu queria.*

3.3 *Não acredito até hoje que voei sozinha! São tantas pessoas dizendo que você não vai conseguir, que é uma sensação de alívio quando tudo dá certo, não para provar para ninguém que eu podia, mas para confirmar para mim mesma: eu posso!*

LCM- 3. *Como disse, foi uma escolha repentina, através de um anúncio de curso, e depois me apaixonei.*

3.1 *Sim, estou há mais de 20 anos na aviação.*

3.2 *A sensação de estar descobrindo um mundo novo, sempre me motivou muito.*

3.3 *Esse foi especial. Primeiro um pouco de medo, sensação de estar sozinha mesmo em ter que dar conta..., mas depois pousei e adorei.*

3- Como se vê a presença da mulher dentro da aviação?

4.1 - E como piloto?

AA. 4: *Cada dia mais sem preconceito, as empresas ver o piloto e não o sexo do profissional.*

A escala é a mesma para homens e para mulheres, voamos para todos os lugares que a empresa opera.

4.1 *Como disse somos pilotos para a empresa e não mulheres.*

JAT- *Muito forte e, felizmente, aumentando a cada dia. Atuamos nas mais diversas áreas, tanto em voo como em solo.*

4.1 *-Também aumentando e se consolidando.*

LLR- 4: *Depende. Pela visão masculina, acredito que não influencia. Pela visão feminina, aviação será mais segura (risos).*

MCP- *As mulheres despertaram para o mundo maravilhoso que é a aviação e cada dia mais e mais mulheres estão ingressando nesse ramo.*

4.1 *A mulher é totalmente capaz como piloto.*

4.1 *A mulher traz mais cuidado, dedicação e atenção a coisas mínimas, isso favorece a todos.*

LK- 4: *Ainda discreta, mas conquistando com passos firmes e marcantes o seu espaço profissional e conquistando o respeito de todos, colegas, passageiros, proprietários de aeronaves.*

4.1 *A sensibilidade feminina, a capacidade de realizar várias tarefas ao mesmo tempo só facilita nossa atuação dentro do cockpit.*

TOL- *As mulheres estão ganhando espaço na aviação, não só como pilotos, mas como mecânicos, controladores de tráfego aéreo entre outras... acredito que as mulheres ainda sofrem um certo preconceito, mas cada vez mais vêm ganhando espaço e respeito.*

LAG- 4: *Vem aumentando cada vez mais a presença da mulher na aviação é isso mesma deixa muito feliz!*

4.1 *Mulheres em geral são mais detalhistas, mais pacientes! Ao contrário do que muitos pensam, aviação não é força, é conhecimento! E acredito que nós nos destacamos por isso!*

4.1 *Da mesma forma, não só no Brasil, mas no mundo, cada vez ouvimos histórias de mulheres entrando e crescendo na área.*

LCM- *Vejo que ainda falta conquistar mais espaço para que seja tratado com mais normalidade.*

4.1 *O treinamento faz com que todos os pilotos, homes e mulheres, operem as aeronaves dentro das normalidades de segurança tanto da agência reguladora quanto dos manuais do fabricante e dos próprios operadores das aeronaves. São muitos trilhos para que a toda operação siga segura. (não é o sexo que define)*

4- Observou algum obstáculo ao redor da mulher com relação a esta profissão?
– nacional ou internacional?

- 5.1 Como é a cultura?

AA 5: *Como é uma profissão que foi adquirindo o sexo feminino de alguns anos para cá, ainda tem algumas piadinhas por parte de pouquíssimos passageiros e o desconhecimento de ter mulher piloto por parte de outros.*

Mas casos bem isolados.

E acredito que os obstáculos foram os mesmos que acontecem com muitos homens, falta de dinheiro para pagar as horas, dificuldade em voar a máquina e nós mulheres temos sim algumas dificuldades com matérias, tipo motores, pois compreender um motor de um avião não é fácil.

Mas nada que um pouquinho de dedicação não resolva.

5.1: *Na aviação a cultura é tratar o profissional e não o sexo.*

JAT- *Poucos. Sempre uma desconfiança, um olhar de apreensão por parte de algum passageiro ou cliente. Mas sinceramente, nunca tive grandes problemas.*

- 5.1 *Pilotos são pessoas vaidosas e competitivas por natureza. Claro que alguns mais e outros menos. Então o ambiente é competitivo.*

Mas muito rico pois são pessoas das mais diversas culturas e nacionalidades, inseridas num mesmo ambiente.

LLR- 5: *Sim. Existe preconceito em relação à habilidade técnica e emocional da mulher, por conta de uma fragilidade que nem todas têm.*

5.1: *Algo bem antigo e que provavelmente foi definido por um homem: mulheres não têm poder de decisão técnica/emocional e que não se adequam a nenhuma profissão fora do lar.*

MCP- *Há alguns obstáculos sem dúvida, como a gravidez onde a mulher tem que ficar afastada temporariamente.*

5.1: *A cultura de aceitação da mulher na aviação nos últimos anos é cada vez maior.*

LK- 5: *Sim, no Brasil e no exterior, mas nada que não pude superar.*

1. *Todas nós sabemos que ainda existe uma cultura machista no Brasil. No meu entendimento, a mulher tem capacidade de administrar este e outros problemas.*

TOL- *Sim.*

5.1: *A cultura está mudando, os homens estão mudando seus conceitos, as grandes dificuldades encontradas por mulheres não só nessa área mas em muitas outras, é o fato de que o mundo foi mudando e as mulheres passaram a ser criadas para lutar por igualdade, por seus sonhos, pela liberdade e não mais para ficar em casa cuidando de um lar, de um marido ou dos filhos. Já os homens não foram criados para aceitar essa mudança, eles continuaram sendo criados como sempre foram, fazendo o que sempre faziam e esperando que as mulheres fizesse coisas que antes eram pertinentes as mulheres, mas depois desse choque de realidade, dessa percepção de que as mulheres continuarão lutando por um espaço igual, os conceitos dos homens também começou a mudar e atualmente observamos os homens cada vez menos machistas e mais tolerantes, tratando as mulheres como iguais.*

LAG- 5: *Várias vezes! Ao falar que é piloto muitos te olham torto ou soltam alguma piadinha! Mas nós estamos vencendo esse "pré-conceito" mostrando o nosso trabalho da melhor forma possível!*

5.1: *Algumas empresas gostam de contratar mulheres, vejo isso na aviação comercial! Porém no executivo temos ainda uma grande barreira! Muitas colocam a vaga a disposição e quando a candidata se propõe a vaga, negam por ser mulher!*

LCM- *Desconheço.*

5.1 *Desconheço.*

6. Na aviação comercial existem restrições a piloto-mulher que se verifique nas escalas de voo?

- 6.1 As promoções na aviação comercial observam um único padrão?

AA: *Não.*

6.1: *Sim, a senioridade e se tem os requisitos necessários, independente de homem ou mulher.*

Jat- *Não. O que há são algumas adaptações para mulheres em fase de amamentação por exemplo; pois algumas empresas tentam fazer uma escala direcionada para que a mulher possa estar em casa todos os dias.*

- 6.1 *Tecnicamente sim. Já ouvi relatos de mulheres que se sentiram prejudicadas ou que foram preteridas por serem mulheres. Mas conheço também várias Comandantes mulheres que passaram pelo mesmo critério que qualquer homem.*

LLR- *Acredito que não.*

6.1: *Não. As pessoas têm características e comportamentos diferentes, tudo é levado em consideração: conhecimento, responsabilidade, comprometimento, hierarquia, pontualidade... se o piloto se enquadrar no que é necessário, o sexo não é tão relevante.*

MCP- *Não atuo na comercial*

6.1: *Não atuo na comercial*

LK- *Já trabalhei na aviação comercial e não observei nenhuma diferença nas escalas de voo.*

6.1 *Não. As promoções variam muito em função das reais necessidades das empresas.*

TOL- *Não que eu saiba.*

6.1: *Também não sei informar.*

LAG- *Pelo que acompanho, não! Até mesmo com escala-mãe (pós período de maternidade) a escala tem ajudado!*

6.1: *Conheço alguns colegas que concorreram de igual para igual a promoção de cargo de piloto. Pelo menos em empresa aérea eles tem trabalhado de forma justa!*

LCM- *Não tenho conhecimento disso.*

6.1 *Sim.*

7. Comparando desde os anos 40, o número de mulher na aviação como piloto vem crescendo, como vê essa evolução?

AA- *De uma forma positiva, estamos ganhando espaço no campo de trabalho.*

JAT- *Acho válido e bastante enriquecedor. Temos a mesma capacidade que qualquer homem e creio que a mulher traga algumas características interessantes ao ambiente de trabalho. Naturalmente somos atentas aos detalhes e geralmente seguimos bem rotinas de disciplina; o que é bastante proveitoso no ambiente da aviação.*

LLR- *Sim. Nada substancial, mas sim. Esta área considerada "masculina" já nos abriu muitas portas.*

MCP- *Positivamente e continua, acredito que logo mais será equitativa.*

LK- *Sim, vem crescendo e acho maravilhoso.*

TOL- *Sim, vemos claramente a cada turma de aviação que inicia um curso teórico e a cada processo seletivo que uma companhia aérea faz.*

LAG- *Crescendo e muito! Vejo cada vez mais mulheres! Números que crescem ano a ano!*

LCM- *Claro que positivo, mas acho que poderia ser maior se houvesse maior divulgação sobre o assunto.*

8. Independentemente da legislação trabalhista, como é o salário das mulheres pilotos com relação aos homens do mesmo nível?

AA- *O mesmo e algumas vezes até maior.*

JAT- *Eu sempre recebi por produção. Tanto na época em que era instrutora de voo, quando fui Co Piloto de BOEING, quanto agora como Piloto Agrícola.*

Assim como os homens, quanto mais produzo, mais recebo.

LLR- *Compatível.*

MCP- *Não tenho conhecimento.*

LK- *Nas empresas comerciais é o mesmo salário.*

TOL- *Não sei informar.*

LAG- *Na empresa em que trabalho, o salário é igual para ambos os sexos!*

LCM- *Não creio que tenha diferença.*

9. Para você quais são os desafios que as mulheres-piloto ainda estarão enfrentando?

AA- *São desafios pessoais, como ser mãe e ficar alguns dias fora de casa, ou ter mil coisas para fazer e ainda ter tempo para estudar para o simulador.*

JAT- *Conciliar a criação dos filhos com a carreira é um grande desafio.*

Ser vista com igualdade também; seja pelo machismo de alguns profissionais da área, seja pela exagerada questão feminista. Parece que estamos sempre em foco, seja por uma coisa ou pela outra.

Eu me sinto mais confortável quando sou tratada com igualdade no meu trabalho.

Carrego peso, empurro avião, me sujo de terra ou de graxa se precisar.

LLR- *A única coisa que pode limitar uma contratação é a gestação, já que o afastamento se inicia de imediato.*

MCP- *O maior desafio é a maternidade pois a mãe é comprovadamente o ser mais importante para o recém-nascido.*

LK- *Acho que a maior dificuldade hoje em dia é o fator financeiro; os cursos estão ainda mais caros que no passado.*

TOL- *Acredito eu que a gestação, uma mulher na linha aérea é afastada assim que se descobre a gravidez pelo risco gerado ao feto. Antes eram afastadas pelo INSS mas atualmente soube de alguns casos que estão na justiça em que gestantes não estão recebendo pois o INSS mudou algumas normas e não está fazendo essa parte e a companhia aérea não quer pagar para a piloto ficar em casa e também não pode reaproveita-la em outra função pois seria caracterizado desvio de função. Alguns casos, a mulher não coloca na justiça pois não quer correr o risco de perder o emprego e se submete a ficar sem receber.*

LAG- *Ainda muitas pessoas pensam que a mulher tem que ser apenas donas de casa, não conseguem entender que o mundo evoluiu e a mulher está conquistando o seu espaço de igualdade! Lugar de mulher é onde ela quiser!*

LCM- *Falta de incentivo, apoio e divulgação/ acesso a profissão.*

10. Na sua visão o que precisaria evoluir?

AA- *Não é uma questão de evolução somente da aviação, conciliar família com trabalho é difícil em qualquer atividade, na aviação é um pouco mais, pelo fato de ficar dias fora de casa, mas são escolhas e a profissão tem esta característica.*

JAT- *A mentalidade de uma forma geral. É preciso que se tire o foco da questão do “gênero”.*

LLR- *Se a visão “masculina” diminuísse o preconceito, seria uma tremenda evolução em qualquer área.*

MCP- *Acho que quanto mais natural for a evolução mais definitiva e acredito que é o que está ocorrendo nos últimos anos.*

LK- *Tudo deve estar evoluindo o tempo todo. Escala-mãe, é algo muito bem-vindo.*

TOL- *Acredito que na aviação as mulheres deveriam se unir mais e lutar nas assembleias do sindicato por direitos para elas.*

LAG- *Vejo muito preconceito, não só por parte dos homens, mas também por parte de muitas mulheres! Precisam entender que o aprendizado é o mesmo para ambos*

os sexos e que empresa nenhuma contrataria homem ou mulher que não fosse qualificado para executar tal tarefa!

LCM- Mais palestras, debates, informações acerca do assunto.

11. Como sua família vê essa profissão?

AA- Eles sempre me apoiaram, pois sabe que amo o que faço.

JAT- Eles acham interessante e mesmo sendo a única piloto na família, no geral eles veem com naturalidade.

LLR- Algo a se orgulhar.

MCP- Positivamente.

LK- Sempre tive o apoio de meus pais.

TOL- Minha família me apoia.

LAG- Eles me apoiam e acreditam em meu potencial. Hoje como comissária e no futuro como piloto.

LCM- Hoje eles têm uma compreensão melhor da ausência causada pela profissão e se orgulham pela minha conquista.

12. Como é a vida social para uma piloto?

AA- Tem suas dificuldades por estarmos fora de casa a maior parte do tempo, mas podemos tentar conciliar os compromissos com os dias de folga, ou mesmo solicitar determinar dias de folga.

JAT- A vida social dificilmente será “normal”. Muitas vezes não estaremos presentes em datas nas quais todos se reúnem... Por outro lado, temos a oportunidade de quem sabe, comparecer ao casamento de um ente querido em uma outra cidade distante.

Às vezes nos encontramos com os amigos em cidades em locais super inusitados. Mas via de regra, não temos uma vida social comum. Ela existe, mas de uma maneira diferente.

LLR- *Melhor que algumas áreas, já que os horários são flexíveis e existe bastante tempo para lazer...*

MCP- *Não vejo diferença da vida social de outras profissões.*

LK- *Bastante irregular, uma vez que podemos não estar presentes em datas comemorativas ou até mesmo faltar a um compromisso social programado com meses de antecedência.*

TOL- *No caso de linha aérea vivem em prol da escala, apesar de ter a realização do sonho, conhecer lugares e pessoas o tempo todo, tem o lado negativo, precisam se programar com antecedência, sempre fazendo planos que se encaixe na escala, não tem feriado, festas ou aniversários em família, não podem estar sempre perto da família e muitas vezes é uma vida difícil, você vive sozinho e transforma desconhecidos em família... Vida de instrutor ou piloto agrícola, socialmente falando é mais tranquila, isso claro dependendo de onde se trabalha.*

LAG- *Quem quer, sempre dá um jeito! Levo isso para minha vida! A escala de comissária e bem parecida com a de piloto! É uma loucura...rsrs..., mas a gente sempre arruma um tempinho pra tudo e pra todos!*

LCM- *Ainda bastante difícil, mas faz parte da profissão para todos e os amigos entendem.*

13. Seu melhor momento como piloto.

AA- *Meu voo-solo e toda vez que o passageiro me diz que aquele foi o melhor voo da vida dele.*

JAT- *O voo solo em uma aeronave agrícola.; pois esse tipo de avião só possui um assento. Então o voo solo é sempre um grande desafio.*

LLR- *Todos. Desde o primeiro dia como aluna até agora!*

MCP- *Voo em formatura com acrobacias em ala.*

LK- *Instrutora de voo e depois como copiloto da Tam. Também na Turquia, voando o F100.*

TOL- *Meu voo solo.*

LAG- *Como ainda não trabalho como piloto, o meu melhor momento foi tudo que vivi até aqui! Pois seja um avião pequeno ou comercial, o que nos move é o mesmo sonho e paixão por voar. Quero ainda ter muitos bons momentos vivendo profissionalmente disso!*

LCM- *Minha primeira promoção para comandante de Caravan na Tam Express base POA.*

14. Seu objetivo

AA - *Me aposentar na profissão com o mesmo amor de hoje.*

JAT- *Voar os turboélices agrícolas nos Estados Unidos.*

LLR- *Permanecer nesta área, tanto em solo quanto em voo.*

MCP- *Voar um P-51.*

LK- *Voltar o mais breve possível para a comercial, voar enquanto tiver CMA e depois dar instrução em simulador de voo.*

TOL- *Ser comandante de Boeing.*

LAG- *Seguir na aviação comercial. Iniciar como co-piloto e almejar o cargo de piloto!*

LCM- *Conseguir transmitir para os que estão iniciando as experiências que vivenciei para ilustrar e servir como ensinamento.*

15. Você acredita que o piloto independentemente do sexo deve aumentar seus conhecimentos com cursos fora da aviação?

AA *Com certeza, conhecimento nunca é demais.*

JAT- *Sim. Além de servir como higiene mental; pode nos dar a oportunidade de descobrir uma vocação paralela.*

LLR- *Sem dúvida. A capacidade se inicia com o conhecimento.*

MCP- *SIM.*

LK- *Sim, deve sim estudar outras áreas que de alguma forma acrescentam na sua vida como piloto.*

TOL- *Não, na aviação sempre tem algo para se aprender ou para ser revisto, claro que conhecimento nunca é demais, mas não vejo como uma necessidade. Mas*

também depende do curso pois existem muitos que não estão relacionados a aviação, mas transmitem conhecimentos que podem ser utilizados na área.

LAG- Com certeza! Conhecimento nunca é demais e é sempre bom ter um plano B!

LCM- Sempre! Acredito e procuro praticar

16. Como administrar em voo situações fisiológicas estritamente femininas?

AA Contando com a ajuda de outras colegas.

JAT- Eu desenvolvi algumas técnicas... por exemplo, vi num site de produtos importados, um funil que permite à mulher urinar em pé. Como não encontrei aqui para comprar, adaptei com um pequeno funil de silicone. Procuro um cantinho mais escondido no meio do mato ou mesmo atrás do avião e me viro bem.

LLR- Da mesma forma que seria em qualquer outra situação. O controle de fluxo e espasmos típicos de uma menstruação, por exemplo, é totalmente controlável com medicamentos ou outros tipos de tratamentos.

MCP- Fora a gravidez, não tive até hoje qualquer problema fisiológico que restringisse o voo.

LK- Com elegância e de forma discreta.

TOL- Esse com certeza é um problema para pilotos-mulheres que não voam aviões com banheiro. Acredito que seja necessário fazer escalas com tempos menores.

LAG- A gente sempre dá um jeitinho! Em empresas aéreas, normalmente a tripulação é formada mais por mulheres (comissárias). A gente sempre se ajuda!

LCM- Nunca tive nada que fugisse a normalidade de utilizar o banheiro.

17. Independente da legislação até que idade a piloto deve continuar em operação?

AA Na minha opinião até 65 anos, para ter a oportunidade de curtir a família.

JAT- Acredito que até que não haja deterioração dos reflexos. Na Agrícola, por exemplo, precisamos estar atentos o tempo todo aos obstáculos. Então, quando os

reflexos começam a apresentar uma queda que comprometa a segurança, é hora de parar...

LK- Enquanto estiver física e mentalmente saudável.

17.1 Na sua opinião qual a condição operacional mais desgastante para a piloto considerando-se as atividades de voo comercial, agrícola, taxi aéreo em avião e helicóptero?

AA- O voo em clima quente, em aeronave sem boa ventilação ou ar condicionado.

JAT- A questão do ruído também causa muita fadiga, mas isso pode ser resolvido com o uso de bons equipamentos de proteção individual.

LLR- A inconstância em relação aos horários de voo e a quantidade de horas que se voa no mesmo dia.

MCP- Até sua saúde física e espiritual permitir

LK- Enquanto estiver física e mentalmente saudável.

TOL- Enquanto sua saúde for considerada capaz, visão, audição, força física... Acredito que um piloto pode pilotar desde que não coloque a vida de ninguém em risco, inclusive a sua.

LAG- Até o momento que ele se julgar capaz de resolver uma situação de emergência com eficácia! Quando o psicológico já não lhe ajudar mais e estiver colocando a operação em risco, é hora de parar!

LCM- Acho essa questão bastante pessoal, pois depende do estado físico e mental de cada um. Mas se tivesse que dizer uma idade, 60 anos.

18- Na sua opinião qual a condição operacional mais desgastante para a piloto considerando-se as atividades de voo comercial, agrícola, taxi aéreo em avião e helicóptero?

AA - A meteorologia ou uma pane no avião.

JAT- O voo em clima quente, em aeronave sem boa ventilação ou ar condicionado.

A questão do ruído também causa muita fadiga, mas isso pode ser resolvido com o uso de bons equipamentos de proteção individual.

MCP- XXX

LK- *Comercial: voos muito longos, com muitos fusos a serem cruzados.*

Taxi aéreo: falta de frequência de voo.

Agrícola: veneno

Helicóptero: vibrações em todos os sentidos.

TOL- *Não sei, acredito que cada uma tenha seus altos e baixos.*

LAG- *Uma emergência durante o voo, pois exige muito e a pressão é grande! Na aviação comercial por exemplo, muitas vidas dependem do piloto!*

LCM- *Pela característica de voo, eu diria a agrícola.*

19 História sua vida: desde a escolha da profissão até o momento se possível.

AA- *Desde os 4 anos eu falava que iria dirigir um avião.*

Comecei a trabalhar com 15 anos perto do aeroporto de Congonhas, e a ajuntar dinheiro para pagar minhas horas.

Com 23 comecei o teórico de PP e cheguei com 24 e em seguida fiz o PC, INVA, Multe, PLA teórico e comecei a ministrar instrução no aeroclube de Bragança Paulista, onde fui instrutor de 1999 a 2005.

Entre na Gol em 2005 e em 2011 fui promovida a Cmte.

Ao mesmo tempo me formei em Direito e fiz Pós em Direito Aeronáutico e do Trabalho.

JAT- *Nasci em maio de 1979, em Belo Horizonte, MG.*

Sou filha do meio, entre 4 irmãos.

Meu pai é bombeiro hidráulico e minha mãe, costureira.

Aos 12 anos eu via as aeronaves voando sobre a minha casa e minha curiosidade foi despertada.

Um dia, durante um passeio, minha mãe me levou ao aeroporto de Confins, em MG.

Ai já senti um rompante incontrolável de seguir a carreira de Piloto.

Ao saber dos custos, eu tentei me interessar por outras coisas..., mas nada me despertava a mesma paixão.

Então, aos 18 anos, fiz o curso de Comissária de Bordo, pois esse seria o caminho que eu teria que fazer para conquistar minhas asas.

Em 2001, aos 21 anos, iniciei minha carreira na Aviação. Como Comissária, fiz o primeiro voo da minha vida. Não restavam dúvidas: ser piloto seria a minha vida.

Aos 22, iniciei os cursos teóricos e em 2003, me formei Piloto Privado.

Em 2005, conquistei as habilitações de Piloto Comercial, multimotores e voo por instrumentos.

Naquela época os táxis aéreos raramente contratavam mulheres pois os pilotos dividiam os quartos nos pernoites e as empresas não queriam ter a despesa de um quarto extra.

Eu estava procurando emprego quando uma ex-instrutora me aconselhou a fazer o INVA. Estava quase concluindo o curso quando engravidei.

Aí parei por um ano. Quando meu bebê nasceu, em 2007, logo retornei aos voos.

Finalmente comecei a trabalhar como instrutora de voo. Após 2 anos nessa função, fui admitida numa companhia aérea para trabalhar como co-piloto de Boeing 737. Depois de dois anos, mudei de emprego e fui voar Boeing 727 cargueiro.

Voei aviação cargueira por mais 2 anos, mas, infelizmente, a Empresa aposentou quase todos aviões e demitiu os pilotos mais novos de casa.

Em 2013, então, decidi ingressar no curso CAVAG, para me formar Piloto agrícola.

Em 2008, eu tive contato com esse tipo de Aviação pela primeira vez, pois eu era instrutora e às vezes via os aviões agrícolas apagando incêndios em Minas Gerais.

O curso em si já foi um desafio enorme. Eu estava há 4 anos afastada dos aviões pequenos, e levei algumas horas para me readaptar aos aviões convencionais.

E eu era a única mulher entre 24 homens no curso.

O CAVAG é um curso intenso. São 34 dias em regime de semi-internato, com aulas teóricas a noite e práticas durante o dia.

Finalizado o curso, a próxima batalha era conseguir o primeiro emprego na área.

Muitos pilotos levam mais de um ano para conseguirem uma chance. Por ser uma atividade na qual o Piloto voa sozinho, é preciso que alguém aposte na capacidade daquele profissional, mesmo sem conhecê-lo.

Nessa época, um senhor chamado Garcia, dono de uma Aviação Agrícola em Ribeirão Preto, resolveu me dar uma oportunidade.

Ele toca a empresa ao lado da esposa e mesmo com 2 pilotos já contratados, me chamou para ficar como piloto reserva. Eu voaria pouco mas era uma chance de ouro.

Curiosamente, ele achou interessante o fato de uma mulher voar agrícola.

Ou seja, nem tudo é preconceito nesse mundo de asas e manetes.

Passei uns 2 meses lá e logo ele me encaminhou para um conhecido na Bahia.

Enfim, eu estava consolidando minha nova carreira de Piloto Agrícola.

Muitas novidades vieram, muito aprendizado solitário e muitas certezas. Eu sabia que havia encontrado meu lugar no céu. Aplicação aérea é o que eu gosto de fazer.

Daí não parei mais. Com a ajuda das avós materna e paterna, vou criando meu filho; hoje com 10 anos.

O bom é que na entressafra eu fico alguns meses de férias e aí posso curtir meu filho e minha casa.

Hoje presto serviço para usinas de cana de açúcar, no triângulo mineiro e ficou mais fácil conciliar a vida profissional e pessoal, pois estou pertinho de casa.

Estou agora iniciando minha quinta safra e me sinto muito feliz pelas escolhas que fiz.

Descobri que o melhor remédio contra o preconceito, é a competência.

LLR- Minha decisão pela profissão foi muito repentina. Inconscientemente sempre tive vontade, mas nunca havia me dado conta. Quando percebi que isso seria bom para mim, em menos de 24h eu já estava matriculada no curso. Minha família não apoiou e até hoje se sentem assustados, mas orgulhosos. Hoje trabalho em uma escola de aviação, lecionando para futuros pilotos e comissários, o que me dá muito prazer. Esporadicamente tenho alguns voos em aeronaves particulares.

MCP- Desde criança sempre fiquei encantada ao ver aviões riscando os céus, aos 16 anos iniciei o paraquedismo que tinha um custo mais acessível. Aos 17 ingressei na Faculdade de Arquitetura e todos os finais de semana paraquedismo em Boituva/SP ou Lençóis Paulistas/SP onde aos 21 anos conheci meu marido Carlos Edo, também um apaixonado pelos ares, na época eu saltando e ele voando e lançando. Ele publicitário, conseguiu mostrar para clientes que a emoção que o show aéreo com aviões de acrobacia e paraquedismo levam ao público fazem as suas marcas perpetuarem, e desde então constituímos a Extreme Demonstrações

Aéreas Ltda., única empresa homologada junto à ANAC para shows aéreos, temos uma Oficina de Manutenção de Aeronaves homologada ANAC e também tivemos durante 20 anos desde 1995 um Taxi Aéreo. Fizemos história com o Circo Aéreo Ônix durante 10 anos e a Esquadrilha Oi com 11 anos de patrocínio. Atualmente mantemos a Esquadrilha operando, mas sem patrocínio devido a situação no país. Continuamos voando e motivando as pessoas a buscar seus sonhos. Espero ter contribuído com sua pesquisa e muito Céu Azul para todos nós!!!

LK- Minha vida na aviação se iniciou aos 11 anos por estar sempre com meu irmão que fazia curso de piloto privado no aeroclube de PE. Filha de pai piloto de guerra que começou a voar aos 14 anos e fazia voos acrobáticos nos fins de semana, a aviação foi fazendo parte da minha vida. Primeiramente foi a dedicação total ao aeroclube de PE, me formei PP em 1980 só recebendo a licença em 1982. Foram quase 10 anos de muita dedicação até homologação do curso de piloto Comercial, INVA, e muita luta junto ao antigo DAC até conquistar 4 aeronaves AB115, um simulador IFR, um quite acrobático, um ximango, reforma dos Hangares. Não fiz nada sozinha, mas as idas ao DAC Rio e o traslado de 2 AB115 foram custeados por mim. Nesta época também idealizei uma revoada com show aéreo em Caruaru com um público de mais de 3 mil pessoas. Sem um único incidente.

Meu primeiro emprego foi comandante de um corisco PT RHL de propriedade de Dr. P. C. dono de uma construtora.

Juntamente com os voos do Corisco se misturavam voos acrobáticos no T21 e PT19 e os voos de saco com a finalidade de aprender, voar, juntar horas de voo; em momento algum fui registrada em carteira de trabalho, mas as horas de voo me valeram muito.

Em São Paulo, conquistei o Multe/ IFR e logo depois fui voar um Bandeirante em Teresina, daí uma Paixão pela Tam., mandava CV todas as semanas e por fim conquistei a TAM em novembro de 1996. Foram anos maravilhosos até março de 2003. Então fui voar o F100 no Oriente médio com base na Turquia, uma experiência maravilhosa. De volta ao Brasil fui voar na função de Comandante; o Caravan C208 e o Seneca em empresa de aerolevanteamento um voo de precisão a baixa altura por contrato; depois uma oportunidade em Recife para o transporte de valores desta vez também como comandante de Seneca e Navajo. Depois voei de

copiloto o L60 em empresa de taxi aéreo que prestava serviços para o governo de Pernambuco, sendo demitida após a morte do então Governador de PE em trágico acidente em Santos. Sem os contratos a empresa foi demitindo todos os pilotos e funcionários.

Hoje de volta a Teresina apenas para raros voos sem vínculo empregatício, mas que são muito prazerosos. Enquanto no me recoloco na linha aérea. Uma vida dedicada à aviação e ainda com muita disposição para voar, estudar entrar de copiloto; afinal, há tanto para aprender.

Agradeço muito por esta oportunidade de contar um pouco de mim.

TOL- Quando eu escolhi ir atrás do sonho de piloto, a primeira coisa que fiz foi me inscrever no curso teórico no aeroclube de São Paulo, quando concluí o curso fiquei estudando por conta em casa para me preparar para a banca da ANAC, Fiz a prova um mês depois e reprovei em duas matérias. Como eu tinha sido demitida no mês em que o curso acabaria, resolvi pegar o dinheiro do FGTS e ir para Bragança Paulista voar umas horas para relaxar da frustração por não ter passado nas cinco matérias.

No aeroclube de Bragança Paulista descobri que o meu amor pela aviação era muito maior do que eu imaginava, conheci pessoas maravilhosas que lutavam pelo mesmo sonho que eu, pessoas do Brasil inteiro que iam para lá com a cara e a coragem para conquistar esse sonho. Nós apoiávamos uns aos outros quando uma missão era frustrada, cozinávamos juntos, saíamos juntos, aprendíamos a conviver e respeitar jeitos e opiniões diferentes. Fiz mais do que amigos, fiz uma família lá... ouvi histórias de superação e motivação que me tornaram mais forte e me fizeram acreditar que eu também conseguiria chegar lá. Quando voltei para São Paulo fiz a prova da ANAC e passei. Todos se alegraram comigo e nessa época fiquei um bom período sem voar, o que me prejudicou pois eu estava em uma etapa importante, pouso e decolagem. Demorou um tempo pois minha condição financeira não é das mais favoráveis para alguém que tem o sonho de ser piloto, mas finalmente consegui passar na missão e solei. Agora estou nessa etapa pós solo esperando mais um tempo para conseguir concluir o curso de uma vez e tirar meu brevê.

LAG- São longos anos desde quando comecei a me "relacionar" com a aviação até hoje!

Iniciei com a Faculdade de Ciências Aeronáuticas em 2008 e concluí a mesma em 2010.

Meu primeiro voo como aluna ocorreu somente em 2012. Então até dezembro de 2013 consegui concluir a minha carteira de Piloto Privado e Planador.

Após isso, aos poucos (bem aos poucos) comecei as minhas aulas de Piloto comercial e infelizmente devido ao alto custo tive que parar as aulas e focar só em guardar o dinheiro.

Em 2016 decidi fazer o curso de comissária, pois não aguentava mais trabalhar longe da aviação. Não era o que eu tinha planejado, mas tive que optar por um plano B. No mesmo ano conclui o curso, passei na ANAC e na seleção de uma empresa aérea! Atualmente acabei de completar 1 ano no voo.

O plano agora é terminar a carteira de Piloto comercial o quanto antes para seguir no sonho de me tornar piloto de aviação comercial.

LCM- *Eu sempre gostei de carros, motos etc. mais de motos inclusive, e queria ser piloto de motocross quando era jovem, foi quando li um anúncio mais ou menos assim: "Escola de pilotagem de alto nível" daí eu parei e fui obter informações pensando ser de moto...rsss sqh...era de aviação...bem, eu na época curiosa perguntei quanto \$e seu eu poderia fazer, tinha o valor e comprei o curso. Assim começou! Eu não sabia absolutamente nada sobre aviões nem tinha contatos, nada. Claro que fiz o curso de curiosidade e não passei na prova do antigo DAC*1.*

*Ai que começou o desafio... me matriculei de novo, fiz o CCF*2 no Hasp*3 e fui fazer meu 1º voo em Bragança Paulista.*

Pronto! A curiosidade virou desafio que virou paixão que virou AMOR. Prova disso? - Vendi a moto para comprar horas de voo e não parei mais.

Depois dei instruções de AB- 115 no aeroclube de Rio Grande no final de 1993 fui para Rio Branco- AC voar de co-piloto E-!!).

Em 1997 entrei na Helisul base POA np C- 208. E lá fui migrando para Tam Express, Tam Meridional e Tam Linhas Aéreas.

Voei o C-208, F- 100 e um pouco do A-320. Em 2009 eu pedi demissão para ficar com meu filho.

Em dezembro de 2010 entrei na TRIP Linhas Aéreas Comandante de ATR, e após a Fusão com a Azul, ainda estou lá...

Apêndice/ Anexos

1- **Berimbela:** na Aviação, trata-se de um pedaço de tecido usado na lapela (nos ombros da camisa normalmente branca- camisa de voo), caracterizando as divisas de uma faixa (comissário de voo) duas faixas (co-piloto), três ou quatro faixas (comandante de aeronave) para identificação das funções de cada tripulante, tradicionalmente nas cores preto e amarelo-dourado, ou azul escuro com prateado.

2- Padre-robô: apresentado em formato QR, caso se queira visualizar o vídeo de seu funcionamento:



Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=XfbrdCQiRvE>. Acesso em 22/01/19.



TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO (TCLE)

TÍTULO DA PESQUISA: “Mulheres no mundo da aviação: Quem são elas?”

Sou Sandra Fabiola Estigarribia Salinas Bertulucci, doutoranda do Programa de Estudos Pós-Graduados em Ciências Sociais da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. Meu grande interesse de pesquisa envolve a área da Aviação. Nesta minha pesquisa de doutorado queremos ouvir as mulheres desse campo. Assim, a sua participação é muito importante para nós, por isso a estamos convidando a conceder uma entrevista (pessoalmente ou por e-mail). Para seu esclarecimento apontamos abaixo os objetivos da pesquisa e os direitos das entrevistadas.

Objetivo: Investigar as mulheres que se decidiram a trabalhar na área da aviação buscando aí fazer uma carreira profissional. O que as motiva? O que elas têm em comum? Como escolheram tal profissão?

Metodologia e Participantes: Dois enfoques teóricos vão balizar a nossa reflexão, bem como a escolha metodológica e a análise dos dados encontrados: o lugar da mulher na sociedade brasileira contemporânea e no mercado de trabalho na aviação; identidade e subjetividade das mulheres na aviação brasileira.

O trabalho será realizado por meio de metodologia qualitativa através do registro da “História de Vida” de mulheres aeronautas. As Histórias de Vida serão complementadas por entrevistas semi-estruturadas e de perguntas fechadas para a caracterização das participantes (levantamento de dados socioeconômicos, instrução, idade, naturalidade, religião).

Riscos e desconfortos: Informo que os procedimentos de pesquisa não comprometerão suas atividades cotidianas. A entrevistada convidada a participar terá plena liberdade para recusar responder a qualquer pergunta, caso não queira. Informo ainda que este trabalho não oferecerá risco à sua saúde física ou psicológica, já que não realizará movimentos anormais, não trará mudanças a sua rotina, nem responderá a questões que a seu ver lhe causem desconforto. A sua identidade não será revelada; seu nome será substituído por nome fictício ou iniciais.

Benefícios esperados: Transmitir para os Aviadoras os resultados desta pesquisa.

Conhecer melhor essas mulheres do ar, suas dificuldades e/ou facilidades para entrar nesse campo de trabalho e suas motivações.

CONVITE: Considerando os benefícios esperados por esta proposta de investigação, convidamos as aviadoras a fazer parte do nosso Grupo, concedendo a entrevista que estamos ora lhe propondo.

Direitos dos convidados para a pesquisa:

2. A equipe se encarregará de prestar, às entrevistadas - participantes, os esclarecimentos necessários para a plena compreensão da pergunta feita, a qualquer momento da pesquisa, inclusive os relativos à natureza da pergunta, antes que sejam respondidas.
3. A convidada terá o direito de se recusar a participar ou mesmo de abandonar a pesquisa em qualquer momento, sem qualquer prejuízo profissional, financeiro e/ou pessoal.
4. Nenhuma participante entrevistada neste estudo será identificada. São garantidas a autonomia, (beneficência, não-maleficência, justiça,) privacidade e confidencialidade à participante; queremos registrar também que os dados ficarão sob nossa guarda, não sendo permitido acesso a pessoas não relacionadas com a pesquisa (Resolução 466/2012, CONEP, CNS e MS).
5. Não haverá qualquer despesa para a entrevistada, bem como não haverá pagamento pela sua participação no estudo.

Dúvidas e esclarecimentos: Os responsáveis por esta pesquisa estão ao dispor das entrevistadas para esclarecimentos (de qualquer dúvida): na Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP), a Orientadora da Pesquisa, Prof.^a Dr.^a Maria Helena Villas Bôas Concône, que poderá ser acessada através de seu e-mail: mhconcone@yahoo.com.br, ou em seu local de trabalho, na PUC-SP, no prédio Bandeira de Mello, sala da Ciências Sociais, no 4º andar (PEPGCS – tel. (11) 3670-8517 ou no PEPGG tel. (11) 3670-8274). Sandra Fabiola Estigarribia Salinas Bertulucci (11) 97320-5932 ou pelo e-mail: fabypy5@gmail.com.

O Comitê de Ética da PUC-SP dispõe também de contato para informar sobre questões éticas desta pesquisa, no seguinte endereço: Rua Ministro de Godói, 969,

sala 63, térreo, Perdizes, São Paulo (SP). Fone: (11) 3670-8466. E-mail: cometica@pucsp.br.

Assinatura do Pesquisador

Eu, _____, Sujeito da Pesquisa, abaixo assinado, tendo recebido todos os esclarecimentos acima citados, e ciente de meus direitos, concordo em participar desta Pesquisa, bem como autorizo toda a documentação necessária, a divulgação e a publicação em periódicos e revistas, apresentação em congressos, *workshops*, e quaisquer eventos de natureza científica, sempre garantido o meu anonimato.

São Paulo, ____ de _____ de 201__.

Assinatura da Entrevistada

E-mail: _____ Fones: _____



QUESTIONÁRIO APLICADO

(1) QUESTIONÁRIO (perguntas fechadas)

A) Dados sócio demográficos das Aviadoras

Nome: _____

Endereço: _____ Bairro _____ Município _____

Idade _____ Sexo: _____

Grau de Escolaridade: ensino médio () ensino superior ()

Religião: _____

Estado civil: casado () viúvo () solteiro () separado () divorciado ()
união estável ()

Número de Filhos: _____

Renda Familiar: _____

Função na área da Aviação: _____

Aposentado ()

Descendência: _____

ROTEIRO DE ENTREVISTA COM AS AVIADORAS (perguntas abertas)

1. O que é ser piloto em uma forma geral?
 - 1.2 e como mulher?
 - 1.3 o que motivou você a escolher esta profissão?
2. Enfrentou algumas dificuldades?
3. Porque a escolha de ser piloto?
 - 3.1 e essa área que você atua hoje?
 - 3.2 sua sensação no primeiro dia de aula?
 - 3.3 e no primeiro voo solo?
4. Como se vê a presença da mulher dentro da aviação?
 - 4.1 - E como piloto?
5. Observou algum obstáculo ao redor da mulher com relação a esta profissão? – nacional ou internacional?
 - 5.1 Como é a cultura?
6. Na aviação comercial existem restrições a piloto mulher que se verifique nas escalas de voo?
 - 6.1 As promoções na aviação comercial observam um único padrão?
7. Comparando desde os anos 40, o número de mulher na aviação como piloto vem crescendo, como vê essa evolução?
8. Independentemente da legislação trabalhista, como é o salário das mulheres pilotos com relação aos homens do mesmo nível?
9. Para você quais são os desafios que as mulheres pilotas ainda estarão enfrentando?
10. Na sua visão o que precisaria evoluir?
11. Como sua família vê essa profissão?
12. Como é a vida social para um piloto?
13. Seu melhor momento como piloto

14. Seu objetivo
15. Você acredita que o piloto independente do sexo deve aumentar seus conhecimentos com cursos fora da aviação:
16. Como administrar em voo situações fisiológicas estritamente femininas?
17. Independente da legislação até que idade a piloto deve continuar em operação?

17.1 Na sua opinião qual a condição operacional mais desgastante para a piloto considerando-se as atividades de voo comercial, agrícola, taxi aéreo em avião e helicóptero?

18. Historiar sua vida: desde a escolha da profissão até o momento se possível.

Demoiselle: “aeronave criada por Santos Dumont, aproximadamente 40 aeronaves, esta aeronave pesava 56 quilos, considerado o primeiro ultraleve do mundo, com este aparelho ele fez voo de 200 metros em Saint-Cyr/ Paris na França, o nome de aviãozinho significa “senhorita- donzela” em francês, e foi motivado por sua pequenez, beleza e graciosidade. Santos Dumont construiu ao todo 9 Demoiselle. O Demoiselle II de 1907 se caracteriza com duas hélices, de armação de alumínio, devido a problemas com correntes que ligava as hélices, nunca voou. O Demoiselle III, terminado em 1908 caracterizou-se por possuir um motor Antoinette de 25 cavalos- vapor ligado a um sistema de correias que acionava uma hélice com pás recobertas de seda, com muitas tentativas o aparelho não logrou decolar. Santos Dumont não desistiu que em 1909 produziu um avião capaz de voar quilômetros, o Demoiselle IV, com motor Duthiel-Chalmers de 18 cavalos- vapor e asa arqueada, que produzia bastante sustentação em abril do mesmo ano a aeronave voo 2.500 metros a 20 de altura, a Demoiselle V voo em 28 de junho, resultou de simplificação desse aparelho. Mas, não para por aí, a Demoiselle VI com motor Darracq 30 cavalos- vapor e enrolou os tubos do radiador em torno das asas, foi o aparelho que fez os seus mais doradouros e extraordinários voos”.