

**MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA**



TRADIÇÕES E VALORES

MCA 909-1

**PROGRAMA DE FORMAÇÃO E FORTALECIMENTO DE
VALORES - PFV**

2021

**MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA
ESTADO-MAIOR DA AERONÁUTICA**



TRADIÇÕES E VALORES

MCA 909-1

**PROGRAMA DE FORMAÇÃO E FORTALECIMENTO DE
VALORES - PFV**

2021



MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA
ESTADO-MAIOR DA AERONÁUTICA

PORTARIA EMAER Nº 2/ISC, DE 26 DE FEVEREIRO DE 2021.

Aprova a reedição do Manual que dispõe sobre o “Programa de Formação e Fortalecimento de Valores - PFV”.

O CHEFE DO ESTADO-MAIOR DA AERONÁUTICA, no uso das atribuições que lhe confere o inciso II, do Art. 20, do ROCA 20-5 “Regulamento do Estado-Maior da Aeronáutica”, aprovado pela Portaria nº 444/GC3, de 2 de abril de 2020, resolve:

Art. 1º Aprovar a reedição do MCA 909-1 “Programa de Formação e Fortalecimento de Valores - PFV”, que com esta baixa.

Art. 2º Esta Portaria entrará em vigor em 1º de fevereiro de 2021, ficando revogada a Portaria EMAER Nº 37/ISC, de 1º de setembro de 2016, publicada no BCA Nº 155, de 13 de setembro de 2016.

Ten Brig Ar MARCELO KANITZ DAMASCENO
Chefe do Estado-Maior da Aeronáutica

(Publicada no BCA nº 063, de 7 de abril de 2021)

PREFÁCIO

Ao longo do tempo, cada Escola de formação militar elegeu Códigos de Honra, “Lemas”, culturas, tradições que visaram promover o desenvolvimento moral e ético de seus alunos. Notadamente, esses programas doutrinários, de desenvolvimento do caráter militar ou de formação de valores, foram trabalhados e aprimorados por diversas gerações de instrutores, que desempenharam funções no Corpo de Cadetes e nos Corpos de Alunos de cada Organização de Ensino (OE).

Essa necessidade de promover e desenvolver moralmente e eticamente os Cadetes/Alunos levou à criação do PFV (Programa de Formação de Valores), formalmente instituído no âmbito da DIRENS.

Aplicado durante a formação militar inicial, todas as escolas de formação militar subordinadas à DIRENS trabalham adequadamente o desenvolvimento dos valores junto aos seus Cadetes/Alunos.

Nota-se, no entanto, que, depois de formados os militares, são raras as oportunidades nas quais as diversas Organizações Militares da FAB inserem em seus programas de instrução a continuidade do debate sobre tais temas, a despeito de estarem inscritos no Estatuto dos Militares.

A compreensão das razões da existência, das origens e dos significados dos valores e até a aceitação e a introjeção dos mesmos são complexas e exigem contínuo estímulo e conhecimentos que vão muito além da simples leitura ou enunciação de conceitos. Assim, faz-se mister o desenvolvimento deste “Programa de Formação e Fortalecimento de Valores (PFV)”, o qual pressupõe a disseminação dos conceitos e o debate sobre os preceitos da ética profissional, dos valores e deveres militares, conforme constam no Estatuto dos Militares e na DCA 11-45 - Concepção Estratégica Força Aérea 100.

No cenário atual, é extremamente oportuno que não somente os Cadetes e Alunos das escolas de formação da DIRENS, mas todos os integrantes do efetivo sejam levados a refletir, com profundidade, sobre as questões de ética e de apego aos valores, temas que a própria sociedade brasileira organizada vem tentando resgatar. Assim, é necessário fundamentar, em bases sólidas, a convicção nas crenças, a cultura e as tradições inerentes ao papel e à missão das Forças Armadas, visto ser inegável haver um conflito entre os tradicionais valores militares e os valores hedonistas da sociedade moderna, voltados para o consumo e o prazer, num contexto de diversidade de interesses e relativismo.

Por meio do presente Manual, o EMAER determina que esse programa transponham os limites físicos dos Corpos de Cadetes/Alunos e passe a ser objeto de ampla discussão por todos os integrantes do efetivo das Organizações de Ensino e das Organizações Militares da FAB. O objetivo é a maior integração e coerência entre as ações preconizadas e exercitadas no Corpo de Cadetes e Corpos de Alunos de nossas escolas e aquelas vivenciadas no cotidiano da Organização Militar. Ou seja, aquilo que é ensinado no âmbito do Corpo de Cadetes e dos Corpos de Alunos deve ser praticado por todos fora deles. Com isso, aliando teoria e prática, todos os setores e militares das Organizações estarão contribuindo para a contínua formação e aperfeiçoamento dos oficiais e praças da Força Aérea Brasileira.

SUMÁRIO

1	DISPOSIÇÕES PRELIMINARES	9
1.1	FINALIDADE	9
1.2	CONCEITUAÇÃO	9
1.3	OBJETIVOS	11
1.4	RESPONSABILIDADE	12
1.5	ABREVIATURAS	12
1.6	ÂMBITO	12
2	VALORES MILITARES	13
2.16	VALORES ORGANIZACIONAIS	17
2.17	VALORES INDIVIDUAIS	21
3	PERSONALIDADES DA FORÇA AÉREA BRASILEIRA	26
3.1	MARECHAL DO AR CASIMIRO MONTENEGRO FILHO - PATRONO DA ENGENHARIA DA AERONÁUTICA	26
3.2	MARECHAL DO AR ARMANDO FIGUEIRA TROMPOWSKY DE ALMEIDA - CONSOLIDADOR DO MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA	28
3.3	MARECHAL DO AR RAYMUNDO VASCONCELLOS DE ABOIM - PIONEIRO DA INDÚSTRIA AERONÁUTICA	30
3.4	TENENTE-BRIGADEIRO DO AR JOÃO CAMARÃO TELLES RIBEIRO - CRIADOR DA ROTA DO CORREIO AÉREO NACIONAL DA AMAZÔNIA	32
3.5	TENENTE-BRIGADEIRO DO AR JOELMIR CAMPOS DE ARARIPE MACEDO - PIONEIRO DO CORREIO AÉREO NACIONAL	34
3.6	RUBEN MARTIN BERTA - PIONEIRO DA AVIAÇÃO COMERCIAL BRASILEIRA	36
3.7	TENENTE-BRIGADEIRO INTENDENTE JOSÉ EPAMINONDAS DE AQUINO GRANJA - PATRONO DA INTENDÊNCIA	38
3.8	MINISTRO JOAQUIM PEDRO SALGADO FILHO - PRIMEIRO MINISTRO DA AERONÁUTICA	40
3.9	MARECHAL DO AR EDUARDO GOMES - PATRONO DA FORÇA AÉREA BRASILEIRA	42
3.10	TENENTE-BRIGADEIRO DO AR NELSON FREIRE LAVENÈRE-WANDERLEY - PATRONO DO CORREIO AÉREO NACIONAL	44
3.11	MARECHAL DO AR HENRIQUE RAYMUNDO DYOTT FONTENELLE - PRIMEIRO COMANDANTE DA ESCOLA DE AERONÁUTICA	46
3.12	ALBERTO SANTOS-DUMONT - O PAI DA AVIAÇÃO	48
3.13	AUGUSTO SEVERO DE ALBUQUERQUE MARANHÃO - MÁRTIR DA TECNOLOGIA AERONÁUTICA	50
3.14	BRIGADEIRO DO AR NERO MOURA - PATRONO DA AVIAÇÃO DE CAÇA	52
3.15	EDUARDO PACHECO CHAVES - PIONEIRO DA AVIAÇÃO BRASILEIRA	54
3.16	MAJOR-BRIGADEIRO DO AR DIONÍSIO CERQUEIRA DE TAUNAY - PATRONO DA AVIAÇÃO DE PATRULHA	56
3.17	MAJOR-BRIGADEIRO DO AR LYSIAS AUGUSTO RODRIGUES - PRECONIZADOR DO MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA	58
4	ÉTICA MILITAR	60
5	DEVERES MILITARES	62
6	DISPOSIÇÕES GERAIS	64

6.4 COMISSÃO DO PROGRAMA DE FORMAÇÃO E FORTALECIMENTO DE VALORES	65
6.5 METODOLOGIA DE TRABALHO.....	65
6.7 RESPONSABILIDADES	68
6.8 ATRIBUIÇÕES	69
7 O PFV E O PLANO DE INTEGRIDADE DA FAB.....	71
8 DISPOSIÇÕES FINAIS	73
REFERÊNCIAS	74
ANEXO - RELATÓRIO SEMESTRAL DO PFV.....	79

1. DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

1.1. FINALIDADE

Definir e desenvolver um conjunto de valores morais, ligados ao preceito de ética militar, relacionados intimamente às instituições militares, mais especificamente à Força Aérea Brasileira (FAB), estabelecendo as ações necessárias e orientando o efetivo das Organizações Militares do COMAER na execução das atividades relativas à implantação e disseminação do Programa de Formação e Fortalecimento de Valores (PFV).

1.2. CONCEITUAÇÃO

1.2.1. O Programa de Formação e Fortalecimento de Valores é um conjunto de ações que norteia as atividades a serem desenvolvidas por todos os setores das Organizações Militares (OM) do COMAER. A abordagem “Formação” tem como público-alvo o Corpo Discente das Organizações de Ensino (OE) dos Elos do Sistema de Ensino (SISTENS). A abordagem “Fortalecimento” tem como público-alvo o efetivo de todas OM do COMAER.

1.2.2. O PFV visa orientar ações e pensamentos, voltando-os para os valores fundamentais da Instituição e da vida militar. No viés “Formação”, o programa abrange o esforço conjunto de todos aqueles que participam, direta ou indiretamente, da formação dos alunos por meio de uma abordagem sistêmica, complementar e simultânea dos valores propostos. No viés “Fortalecimento”, procura sensibilizar o efetivo, em todos os níveis, quanto à importância e necessidade do culto aos valores fundamentais que norteiam a vida dos militares da Força Aérea Brasileira, ao longo de toda a carreira, e que devem fazer parte da Cultura Organizacional da Instituição.

1.2.3. ÉTICA

1.2.3.1. O Dicionário Básico de Filosofia afirma que ética é a parte da filosofia prática que tem por objetivo elaborar uma reflexão sobre os problemas fundamentais da moral. Diferentemente da moral, a ética está mais preocupada em detectar os princípios de uma vida conforme a sabedoria filosófica, em elaborar uma reflexão sobre as razões de se desejar a justiça e a harmonia e sobre os meios de alcançá-las. Assim, a ética seria um desdobramento empírico vindo da prática moral.

1.2.3.2. Ética também pode ser conceituada como um estudo sobre os juízos que motivam, distorcem ou orientam a conduta humana. Etimologicamente, a palavra ética é de origem grega derivada de *ethos*, que diz respeito ao costume, aos hábitos dos homens. Ela também está ligada à relação do indivíduo com a sociedade, ou seja, pela busca do bem estar pessoal e social e do equilíbrio entre ambos.

1.2.3.3. Na concepção do psicólogo Dr. Yves de La Taille, a palavra ética se refere a deveres de ordem pública, onde o que está em jogo é um conjunto de princípios e regras que visam estabelecer obrigações por parte das pessoas envolvidas. A ética é o ideal de comportamento (procedimento moral) que orienta o ser humano, em relação aos seus semelhantes, a decidir entre o bom e o mau, o justo e o injusto, o conveniente e o inconveniente, o oportuno e o inoportuno, o honesto e o desonesto, visando ao bem comum, à honra e à tradição dos serviços públicos.

1.2.3.4. Em suma, ao considerarmos a ética como uma consequência de obrigações sociais,

sendo elas normatizadas ou não, afirmamos que uma determinada ética se traduz numa prática moral, ou seja, a ética é a concepção e a moral é a prática desta concepção. Cabe ressaltar que esta concepção ética poderia ser vista por duas lentes distintas: a concepção a posteriori, ou seja, a reflexão sobre a prática moral já estabelecida, desdobrando-se, inclusive, na tipificação desta prática; ou a priori, ou seja, a tipificação que se desdobra numa prática moral. Em qualquer das duas abordagens, a ética seria eminentemente conceitual e a moral eminentemente prática.

1.2.4.MORAL

1.2.4.1. Moral, segundo o Coronel Nuno Miguel Pereira da Silva, do Instituto de Defesa Nacional (IDN), de Portugal, seria a aplicação quotidiana do conjunto de regras traçadas pela ética, usado continuamente por cada cidadão. Essas regras orientariam cada indivíduo, norteando as suas ações e os seus julgamentos sobre o que é moral ou imoral, certo ou errado, bom ou mau.

1.2.4.2. O Dicionário Básico de Filosofia afirma que a moral diz respeito aos costumes, valores e normas de conduta específicos de uma sociedade ou cultura, enquanto que a ética considera a ação humana do seu ponto de vista valorativo e normativo, em um sentido mais genérico e abstrato.

1.2.4.3. Ao considerarmos a ética como uma consequência de obrigações sociais, sendo elas normatizadas ou não, afirmamos que uma determinada ética se traduz numa prática moral, ou seja, a ética é a concepção e a moral é a prática desta concepção.

1.2.5.PRINCÍPIOS

No que se refere à Ética das Virtudes, segundo o Dicionário Básico de Filosofia, princípio é um preceito moral, norma de ação que determina a conduta humana e à qual um indivíduo deve obedecer quaisquer que sejam as circunstâncias. Para alcançar a legitimidade de condutor da ação humana, devemos entender um princípio no que se refere a Leis universais do pensamento, que constituem os fundamentos da própria racionalidade, e que permitem a estruturação do raciocínio lógico. São as causas primeiras, fundamentos do conhecimento. Segundo Descartes, "é preciso começar pela busca dessas causas primeiras, isto é, dos princípios; e estes princípios devem ter duas condições; uma, que sejam tão claros e evidentes que o espírito humano não possa duvidar de sua validade...; a outra, que seja deles que dependa o conhecimento das outras coisas, de sorte que possam ser conhecidos sem elas, mas não reciprocamente elas sem eles".

1.2.6.VALOR

1.2.6.1. Segundo o Dr. Yves de La Taille, valor seria um conhecimento revestido de investimento afetivo. É saber o princípio que regula uma ação ou uma omissão, e associar a este "saber" um sentimento. Conhecer uma regra é somente parte do necessário para seguir esta regra. Sentir-se mal ao violá-la é a segunda parte deste binômio que pode caracterizar algo como um valor para um determinado indivíduo.

1.2.6.2. Segundo a DCA 11-45, os "valores são princípios duradouros que sintetizam a essência da organização. São fundamentais para agrupar as pessoas em torno de pensamentos comuns e proporcionar-lhes senso de direção diante das constantes mudanças do cotidiano".

1.2.7. VALORES INDIVIDUAIS

1.2.7.1. Conjunto de valores cujos efeitos e ganhos têm maior impacto no caráter do indivíduo, com efeitos menores, ainda que importantes, na construção da cultura organizacional.

1.2.8. VALORES ORGANIZACIONAIS

1.2.8.1. Conjunto de valores cujos efeitos e ganhos têm maior impacto na construção da cultura organizacional, ajudando a desenvolver o caráter dos seus integrantes de forma indireta.

1.2.9. VIRTUDE

1.2.9.1. Segundo Aristóteles, em *Ética a Nicômaco*, a definição de virtude é de “*hábitos dignos de louvor*”. É uma disposição para a prática do bem que se adquire com o hábito. Em outras palavras, podemos dizer que virtudes são os hábitos que levam a excelência humana.

1.2.9.2. Aristóteles disse que “a virtude está no meio”. Essa é uma contribuição central de sua obra que apresenta a virtude como o meio termo entre o excesso e a falta. Por exemplo, a coragem é o meio termo entre a covardia e a temeridade (excesso de ousadia). O centro (coragem) é considerado a virtude, e os extremos (covardia e temeridade) são considerados vícios.

1.2.9.3. De acordo com o Dicionário Básico de Filosofia (Japiassu e Marcondes, 2001), na filosofia moderna, a palavra “virtude” passou a designar a força da alma ou do caráter. Nesse sentido moral, designa uma disposição moral para o bem: “A virtude é a força de resolução que o homem revela na realização do seu dever” (Kant).

1.2.9.4. Alguns exemplos de virtudes do homem são a coragem, determinação, respeito, justiça, tolerância, paciência, otimismo, bondade, perdão, alegria, gratidão, humildade, empatia, compaixão, amizade entre outras.

1.3. OBJETIVOS

1.3.1. São objetivos do Programa de Formação e Fortalecimento de Valores:

- a) padronizar os valores morais a serem cultivados na carreira militar, visando nortear o fortalecimento ético, moral, cívico e social, no âmbito do Comando da Aeronáutica;
- b) disseminar os conceitos e promover debates sobre a importância dos preceitos da ética profissional, dos valores e deveres militares por parte do efetivo das Organizações de Ensino subordinadas à DIRENS;
- c) despertar o interesse e a participação de todos aqueles que são ligados, direta ou indiretamente, à formação dos alunos nos assuntos e valores que se relacionem com a vida militar;
- d) sensibilizar todos os envolvidos da importância e da necessidade de manter a coesão irrestrita em torno dos mesmos valores, o que é fundamental para formar uma tropa forte, motivada e altamente capaz;
- e) possibilitar um enriquecimento moral e ético de todos os envolvidos com as atividades previstas neste programa; e

- f) fornecer uma bagagem de conhecimentos que capacite os oficiais e praças a difundir estes valores, orientando, motivando e unindo seus pares e subordinados.

1.4. RESPONSABILIDADE

Cabe ao EMAER supervisionar a aplicação do Programa no âmbito dos Órgãos de Direção Setorial e de Assessoramento (ODSA) e suas Organizações subordinadas, por intermédio do Conselho de Ética Militar, cujas diretrizes estão especificadas na DCA 909-2 - Conselho de Ética Militar da Força Aérea Brasileira.

1.5. ABREVIATURAS

- a) COMAER - Comando da Aeronáutica;
- b) CEM - Conselho de Ética Militar
- c) DIRENS - Diretoria de Ensino da Aeronáutica;
- d) EMAER - Estado-Maior da Aeronáutica;
- e) FAB - Força Aérea Brasileira;
- f) FFAA - Forças Armadas;
- g) ODS - Órgão de Direção Setorial;
- h) OE - Organização de Ensino;
- i) OM - Organização Militar;
- j) PFV - Programa de Formação e Fortalecimento de Valores; e
- k) SISTENS - Sistema de Ensino da Aeronáutica;

1.6. ÂMBITO

Abrange todas as Organizações Militares do COMAER.

2. VALORES MILITARES

2.1. Os valores são crenças e atitudes que dão personalidade a uma instituição. Funcionam como uma bússola norteadora de suas condutas e políticas adotadas. Eles representam os ideais de atitude e comportamento que devem estar presentes em todos os seus integrantes. No meio militar, transparecem o espírito da instituição das Forças Armadas perante os seus membros e toda a sociedade.

2.2. A sociedade moderna tem vivido nos últimos anos uma “crise nos valores éticos”, identificável pela supervalorização dos bens materiais e da obtenção de recursos financeiros, em prejuízo do bem-estar do próximo. Enquanto o culto ao corpo e a longevidade da população influenciam a mudança nos hábitos e estilos de vida, pessoas vivem em condições miseráveis nos grandes centros urbanos (PINHEIRO, 2006).

2.3. Somos vitimados por crises econômicas, educacionais, morais e espirituais, originadas pela valorização do supérfluo em consonância com a desvalorização do ser humano e da vida. A corrida desenfreada pelo lucro virou palavra de ordem, mesmo entre aqueles que sofrem privações básicas para sua sobrevivência. A desagregação da estrutura familiar, resultante de pressões financeiras, ausência do poder público no cotidiano das classes menos abastadas, um sistema de educação precário, violência, dentre tantos outros fatores, é uma realidade pungente (PINHEIRO, 2006). A consequência mais direta disto é a perpetuação para as gerações futuras de um modelo de valores que é aprendido no seio da família, resultante do convívio social (SHIMIZU, 1998 apud MENIN, 2002).

2.4. Como parte integrante da sociedade, as Forças Armadas não estão isentas dessa influência, na medida em que essa nova geração incorpora-se às suas fileiras (WORTMEYER, 2007). Com isso, é cada vez mais premente a formulação de ações para aprimorarem a educação moral no seio da caserna.

2.5. Buscando alterar os rumos desta problemática, moldando a formação ética à realidade social, com base em um projeto bem sucedido, desenvolvido no âmbito da Diretoria de Ensino da Aeronáutica desde 2010, o Comandante da Aeronáutica, por intermédio do Estado-Maior da Aeronáutica, julgou apropriado expandir o projeto denominado Programa de Formação de Valores (PFV), estabelecendo um viés de “Fortalecimento de Valores”. Este programa tem por objetivo sedimentar valores éticos e morais, adequando comportamentos, e permitir ao efetivo da FAB inculcar os valores aprendidos nos cursos e estágios de formação.

2.6. Com este objetivo, a Força Aérea Brasileira estabeleceu um conteúdo programático a ser disseminado no seio de suas instituições, junto ao efetivo, de forma homogênea e coesa, visando fortalecer a união de seus homens e mulheres em torno de um código de ética forte e eficaz, que servirá não só para fortalecê-los enquanto militares, mas também como brasileiros e cidadãos.

2.7. O Estatuto dos Militares define alguns valores como manifestações essenciais do valor militar:

- a) Patriotismo;
- b) Civismo;
- c) Fé na missão;
- d) Espírito de corpo;

- e) Amor à Profissão; e
- f) Aprimoramento técnico-profissional.

2.8. Uma análise prospectiva deste mesmo Estatuto nos permite identificar outros valores, intrínsecos aos padrões de comportamento definidos para o militar, valores que ultrapassam a singela lista acima especificada.

2.9. Paralelamente a isso, sem desprezar os valores básicos da caserna, a DCA 11-45 - Concepção Estratégica Força Aérea 100 estabelece os valores da FAB, aqueles que melhor representam a cultura organizacional e as tradições da Organização, visando pontuar com mais precisão a imagem da FAB, a qual deve ser internalizada por todos os militares e civis do COMAER:

- a) Disciplina;
- b) Patriotismo;
- c) Integridade;
- d) Comprometimento;
- e) Profissionalismo.

2.10. Da mesma forma que acontece no Estatuto dos Militares, nos diversos normativos da FAB também é possível identificar, direta ou indiretamente, uma série de valores que são considerados necessários aos profissionais militares para o desenvolvimento das suas funções. A relação de valores, a seguir, foi identificada e sistematizada a partir de um estudo envolvendo os principais normativos da FAB que abordam temáticas relacionadas ao campo dos valores e comportamentos militares. Isto posto, tem-se os “valores-síntese” conforme o quadro abaixo:

N.	Valores	Origem	Similares	Origem
1	Amor à profissão das Armas	Lei 6.880	Fé na Missão	Lei 6.880
			Espírito de Sacrifício	DCA 29-1
			Cumprimento da Missão	MCA 2-1
			Decoro Militar	Lei 6.880
			Tradição	PCA 37-17
			Devoção	DCA 29-1
			Abnegação	DCA 16-3
			Entusiasmo	MCA 2-1 e DCA 29-1
2	Comprometimento	DCA 11-45	Responsabilidade	PCA 37-17, Lei 6.880, MCA 2-1, DCA 16-3 e DCA 29-1
3	Conduta Moral	Lei 6.880	Ética Militar	Lei 6.880
			Cidadania	Lei 6.880 e PCA 37-17
			Preparo Moral	Lei 6.880

4	Coragem	DCA 11-45, PCA 37-17, MCA 2-1 e DCA 29-1	Bravura	DCA 11-45
5	Disciplina	DCA 11-45, PCA 37-17, Lei 6.880, DCA 29-1 e MCA 2-1	Cumprimento das leis	Lei 6.880 e MCA 2-1
6	Empatia	MCA 2-1	---	---
7	Espírito de Corpo	Lei 6.880, MCA 2-1 e DCA 29-1	Espírito de Equipe	DCA 29-1
			Camaradagem	Lei 6.880
			Espírito de Cooperação	Lei 6.880 e MCA 2-1
			Relacionamento Interpessoal	MCA 2-1
			Comunicação	MCA 2-1
8	Hierarquia	DCA 11-45, PCA 37-17, Lei 6.880, DCA 29-1 e MCA 2-1.	Autoridade	PCA 37-17 e Lei 6.880
			Obediência	Lei 6.880
			Firmeza	MCA 2-1 e DCA 29-1
9	Honestidade	DCA 11-45, MCA 2-1 e DCA 16-3	Amor à verdade	Lei 6.880 e PCA 37-17
10	Honra	DCA 11-45 e PCA 37-17	Força Moral	DCA 29-1
			Conduta Ilibada	Lei 6.880 e PCA 37-17
			Dignidade	Lei 6.880, DCA 11-45, PCA 37-17 e DCA 29-1
			Igualdade	DCA 29-1
11	Humildade	MCA 2-1	Modéstia	DCA 29-1
			Cordialidade	DCA 29-1
			Urbanidade	Lei 6.880
12	Integridade	DCA 11-45, MCA 2-1 e DCA 16-3	Incorruptível	DCA 16-3
13	Justiça	Lei 6.880 e DCA 29-1	---	---
14	Lealdade	DCA 11-45, PCA 37-17, Lei 6.880 e MCA 2-1	Imparcialidade	Lei 6.880
			Confiança	MCA 2-1
15	Patriotismo	DCA 11-45, Lei 6.880 e MCA 2-1	Nacionalismo	Lei 6.880
			Civismo	Lei 6.880, DCA 11-45 e PCA 37-17

16	Profissionalismo	DCA 11-45, Lei 6.880 e DCA 29-1	Aprimoramento Profissional	Lei 6.880 e MCA 2-1
			Domínio do Trabalho	MCA 2-1
			Proficiência Técnica	MCA 2-1
			Preparo Intelectual	Lei 6.880
			Eficiência	Lei 6.880, PCA 37-17 e MCA 2-1
			Adaptabilidade *	MCA 2-1
			Perfeccionismo *	DCA 29-1
			Criatividade *	MCA 2-1
			Iniciativa *	MCA 2-1 e DCA 29-1
			Dedicação *	PCA 37-17 e MCA 2-1
			Motivação *	DCA 11-45 e MCA 2-1
17	Respeito	Lei 6.880 e DCA 29-1	Ponderação	DCA 29-1
			Discrição	Lei 6.880 e DCA 29-1
			Boa Educação	Lei 6.880 e PCA 37-17
18	Vitalidade	DCA 29-1	Rigidez Física	DCA 11-45
			Resistência	DCA 29-1
			Preparo Físico	Lei 6.880
			Tenacidade	MCA 2-1 e DCA 29-1
Outros			Autoconfiança	DCA 29-1
			Autocontrole	DCA 29-1
			Autoconhecimento	MCA 2-1
			Autocrítica	DCA 29-1
			Criticidade	MCA 2-1
			Equilíbrio Emocional	MCA 2-1
			Prudência	MCA 2-1
			Chefe de Família Modelar	Lei 6.880
			Parcimônia	DCA 29-1
			Otimismo	DCA 29-1

* Vocábulos que estariam fortemente relacionados às Atitudes.

2.11. Esses dezoito “valores-síntese” podem ser agrupados em valores organizacionais e valores individuais, à medida que alguns deles são essenciais para a sustentação de uma organização tipicamente militar, enquanto que outros contribuem para o desenvolvimento do caráter do profissional militar, enquanto indivíduo.

2.12. Após uma extensa pesquisa envolvendo cerca de 21 mil profissionais do efetivo do COMAER, abrangendo Organizações Militares de todo o Brasil, estes valores-sínteses foram classificados, em ordem de prevalência, partindo daqueles considerados mais presentes na

rotina da FAB e mais relevantes para o desenvolvimento da missão da Força e das suas missões subsidiárias:

VALORES ORGANIZACIONAIS	VALORES INDIVIDUAIS
1. Comprometimento*	1. Respeito
2. Profissionalismo*	2. Honestidade
3. Disciplina*	3. Conduta Moral
4. Hierarquia	4. Honra
5. Integridade*	5. Lealdade
6. Patriotismo*	6. Justiça
7. Espírito de Corpo	7. Humildade
8. Amor à Profissão	8. Empatia
9. Coragem	9. Vitalidade

* Valores da FAB

2.13. Assim, além de trabalharmos com os cinco valores da FAB, representativos da nossa cultura e tradições, o PFV irá trabalhar com o conjunto de valores considerados relevantes para o desenvolvimento de competências morais plenas e suficientes para termos profissionais capazes de cumprirem seus papéis em um ambiente de Guerra de 4ª e 5ª gerações.

2.14. A partir desta nova edição do programa, o perfil de trabalho do PFV deverá ser dimensionado para um período de nove meses, de março a novembro. Isso permitirá que os trabalhos sigam eventuais orientações deliberadas na 1ª reunião do Conselho de Ética Militar, programada para acontecer no mês de fevereiro de cada ano. Além disso, esta nova organização permitirá que seja abordado, a cada mês, um dos valores organizacionais, alinhado a um dos valores individuais e o estudo da biografia de duas personalidades históricas, representativas dos valores estudados. A estruturação deste trabalho foi organizada para fluir de modo didático e facilitar a progressão dos debates e do aprendizado em grupo, conforme programação constante no item 6.5, "Metodologia de Trabalho".

2.15. Cabe salientar que o valor a ser trabalhado em cada mês, conforme consta no cronograma do item 6.5, poderá ser abordado com ênfase em quaisquer uns dos valores similares listados no quadro constante no item 2.5, visando particularizar o programa para a necessidade da OM e para um melhor alcance, levando em conta o perfil do público-alvo. No fim, dada a similaridade entre os valores que foram mapeados, o objetivo será alcançado, os princípios por trás dos valores serão transmitidos e a ética militar será exercitada, mudando somente a semântica utilizada ou a "lente" por intermédio da qual enxergamos o valor do mês.

2.16. VALORES ORGANIZACIONAIS

2.16.1. PROFISSIONALISMO

2.16.1.1. A palavra profissão deriva do latim *professio*, significando "ação de professar", ou seja, "declarar fé em algo".

2.16.1.2. A declaração prática de fé, mediante o exercício de um ofício, acontece por intermédio da expressão de um código de conduta, que se expressa no exercício diário daquele ofício. Assim, ser profissional demanda professar, através da prática do ofício, algumas características que distinguem sua classe profissional.

2.16.1.3. Para Samuel Huntington, no livro "O Soldado e o Estado", existem três características sem as quais uma instituição não pode ser considerada profissional. Elas são *expertise* (que reúne técnica e experiência), responsabilidade (que reúne o senso de dever, devoção e sacrifício) e corporativismo (que nutre o senso de pertencer a algo maior e sustenta a cultura organizacional). As Forças Armadas, para serem consideradas profissionais, devem abarcar as três características pontuadas por Huntington.

2.16.1.4. Assim, entende-se como profissional militar aquele que está envolvido com o ofício de administrar e controlar o uso e o emprego da força em situações de conflito armado. Trata-se de um profissional altamente especializado, cujos conhecimentos técnicos devem direcionar-se à segurança da sociedade e à defesa da nação, evocando valores patrióticos, cívicos e humanitários, sendo-lhe imposta uma responsabilidade social. Sua motivação profissional não é condicionada por recompensas monetárias ou incentivos materiais, sustentando-se por fundamentos morais e vocacionais.

2.16.1.5. Sua atuação configura-se como uma atividade burocratizada, com elevados atributos morais, éticos e atitudinais, organizada por meio de regulamentos, diretrizes, costumes e tradições militares que irão forjar também a mentalidade militar. Diferentemente do guerreiro de outrora, o profissional militar, ao considerar os novos cenários políticos, econômicos, sociais e militares, deve admitir que sua formação está atrelada a um tecnicismo e cientificidade aplicados à Guerra e aos novos perfis de combate, sem necessariamente distanciar-se do “espírito guerreiro”.

2.16.1.6. O dever do profissional militar é realizar com responsabilidade a segurança militar do Estado, requerendo atuação abnegada, colocando os interesses da sociedade à frente de suas demandas individuais, lidando com a iminência constante de um embate com o inimigo e o conseqüente risco de morte. A atuação profissional militar requer dedicação, um rigoroso cumprimento de deveres, processos contínuos de especialização, identidade de grupo, padrões de desempenho ligados a conhecimento e eficiência técnica, bem como adequado preparo físico e emocional, permitindo o estrito cumprimento da missão de servir e proteger o seu país.

2.16.1.7. Destarte, a profissão militar diferencia-se das demais por estar exposta a circunstâncias caracterizadas pelo risco à vida, preceitos rígidos de hierarquia e disciplina, prontidão, disponibilidade permanente, impossibilidade de filiação a partidos políticos/sindicatos e congêneres, mobilidade geográfica, comprometimento da própria vida e atuação em prol de interesses coletivos do Estado.

2.16.2. DISCIPLINA

2.16.2.1. Disciplina é a rigorosa observância e o acatamento integral e voluntário das leis, regulamentos, normas e ordens emanadas pelas autoridades hierárquicas competentes.

2.16.2.2. A origem da palavra disciplina remonta ao termo latino usado para pupilo, que denota uma disposição dos discípulos em seguir ensinamentos e regras de comportamento.

2.16.2.3. Disciplinar-se, então, é aplicar rigorosa e continuamente aqueles princípios em que acreditamos, para alcançar um objetivo definido.

2.16.2.4. Complementa a hierarquia consolidando, desta forma, as bases em que se assentam os princípios do militarismo.

2.16.3. HIERAQUIA

2.16.3.1. Hierarquia é a ordenação progressiva da autoridade em diferentes níveis. É um fenômeno natural e inseparável do conceito de sociedade. A hierarquia é a atribuição do mando e da obediência aos membros de uma sociedade.

2.16.3.2. Toda organização, seja civil ou militar, necessita que a autoridade seja ordenada hierarquicamente e que cada componente tenha disciplina para cumprir suas funções de acordo com o que foi estabelecido.

2.16.3.3. A escala hierárquica é associada a uma escala de responsabilidade, que é tão maior quanto for a autoridade/grau hierárquico. A hierarquia estabelece a fronteira que delimita o relacionamento entre os níveis funcionais e a disciplina permite que essa fronteira seja respeitada, de modo consciente e saudável.

2.16.3.4. A Força Aérea trabalha para que disciplina e hierarquia sejam cultivadas nos diversos níveis funcionais, com respeito e valorização de seus militares, buscando um ambiente de trabalho que proporciona a produtividade e a satisfação de comandantes e comandados.

2.16.4. COMPROMETIMENTO

2.16.4.1. A palavra comprometimento deriva do termo latino *compromissum*, que nada mais é que a denominação de um compromisso oriundo de uma obrigação, um contrato ou uma palavra empenhada. Às vezes, um compromisso é uma promessa ou uma declaração de princípios, muito comum nos códigos de ética profissional.

2.16.4.2. Diz-se que uma pessoa tem o comprometimento com algo quando cumpre as suas obrigações com o que é proposto ou como o que lhe foi confiado. Isso implica em viver, planejar e reagir com o objetivo de conseguir avançar com um projeto pessoal ou profissional.

2.16.4.3. Para que haja um comprometimento, precisa haver conhecimento. Ou seja, não podemos estar comprometidos a fazer algo se ignorarmos os aspectos deste compromisso, ou seja, as obrigações assumidas. No entanto, considera-se que uma pessoa está realmente comprometida com um projeto quando atua no sentido de atingir as metas acima do que é esperado.

2.16.4.4. O comprometimento distingue empreendedores de sonhadores. As pessoas não seguem líderes descompromissados. O comprometimento começa no coração, é provado pela ação e abre a porta da conquista.

2.16.4.5. Um bom exemplo de comprometimento seria Thomas Edison, que anunciava sua meta como se já estivesse conquistada, antes de sair ao seu encontro, para não ter a chance de desistir dela.

2.16.4.6. Relaciona-se, intimamente com o termo RESPONSABILIDADE, e estão associados, apesar de poderem ser distinguidos se analisados mais profundamente. Por isso, cabe aqui fazer esta distinção, visto que são valores que aparecem de maneira intercambiável no quadro do item 2.10.

2.16.4.7. Segundo o Dicionário Básico de Filosofia (JAPIASSÚ E MARCONDES, 2001), no campo da ética, responsabilidade tem a ver com a noção de que um indivíduo deve assumir

seus atos, reconhecendo-se como autor destes e aceitando suas consequências, sejam estas positivas ou negativas, estando, portanto, sujeito ao elogio ou à censura.

2.16.4.8. A noção de responsabilidade está estritamente ligada à noção de liberdade, já que um indivíduo só pode ser responsável por seus atos se é livre, isto é, se realmente teve a intenção de realizá-los, e se tem plena consciência de tê-los praticado. Há, no entanto, casos em que excepcionalmente o indivíduo pode ser considerado culpado mesmo de atos não intencionais, p. ex., quando algo ocorre por descuido, ou ainda em casos de consequências não intencionais de seus atos.

2.16.4.9. Responsabilidade pode tratar-se do cargo e da obrigação moral, oriunda deste cargo, quando um indivíduo tem de agir ante possíveis erros cometidos em determinada situação. A responsabilidade é, da mesma forma, a obrigação de consertar e a insatisfação diante de um ato digno de culpa.

2.16.5. INTEGRIDADE

2.16.5.1. O conceito de integridade, que vem do termo latim *integritas*, refere-se à qualidade de ser íntegro ou inteiro. Aquilo que é íntegro é algo que não carece de nenhuma das suas partes ou, referindo-se a uma pessoa, trata-se de alguém que é reto, honesto e exemplar.

2.16.5.2. Pode falar-se, por exemplo, da integridade de conduta, ou seja, a qualidade de uma pessoa considerada honesta e honrada. Portanto, quem tem essas qualidades, quem tem integridade de conduta, pode ajudar uma pessoa que não as tenha a tomar decisões virtuosas.

2.16.5.3. Por outro lado, a integridade pessoal permite referir-se à total ou ampla gama de aptidões que possui uma pessoa. A pessoa íntegra é aquela que não se limita a uma única atividade, mas que recorre, antes, a variadíssimas áreas do conhecimento para alcançar objetivos propostos.

2.16.6. AMOR À PROFISSÃO

2.16.6.1. Dedicar-se ao trabalho, voltando-se para a missão da FAB, de forma intensa e completa, vivenciando cada passo, buscando uma melhoria constante e assumindo o sucesso da organização como sendo parte integrante e fundamental de seu próprio sucesso pessoal.

2.16.6.2. A profissão militar é um trabalho destacado na sociedade, organizado com base na hierarquia e na disciplina, e que visa à defesa da nação. O cidadão militar ama sua pátria a ponto de sacrificar sua vida para defendê-la.

2.16.6.3. O militar, por amar sua profissão, compreende e aceita as normas e regulamentos da Força Aérea. Ele cumpre com suas obrigações e é proativo na busca da solução de problemas.

2.16.6.4. O interesse e a dedicação pela profissão militar levam o militar a conhecer, aplicar e cobrar as normas em vigor; executar as tarefas com responsabilidade, ser exemplo para seus subordinados e participar ativamente da formação dos mais modernos.

2.16.7. PATRIOTISMO

2.16.7.1. “O que me amedronta é a míngua de ideal que nos abate. Sem ideal, não há nobreza de alma; sem nobreza de alma, não há interesse; sem interesse, não há coesão; sem coesão não há pátria” (OLAVO BILAC).

2.16.7.2. Patriotismo é o amor da pessoa pelo país em que nasce, ao qual se prende pelos sentimentos mais íntimos e profundos que possui. O termo PÁTRIA indica a terra natal ou adotiva de um ser humano, que se sente ligado por vínculos afetivos, culturais, valores e história.

2.16.7.3. A noção de Pátria tem um forte potencial emocional evocativo, enfatizando a ideia de continuidade histórica de um povo por meio do sentimento do patrimônio comum de ideais, aspirações, valores existenciais e comportamentos herdados dos antepassados, que devem ser considerados e enriquecidos para serem transmitidos às gerações vindouras.

2.16.7.4. Patriotismo é traduzido pelo compromisso permanente de fidelidade à pátria, em quaisquer circunstâncias.

2.16.7.5. Há várias formas de se expressar o patriotismo, dentre elas quando um brasileiro demonstra orgulho ao ver sua pátria sendo representada em competições esportivas e quando leva a cultura brasileira ao visitar outros países. O "servir à pátria" é a essência do comportamento de todos os integrantes da Força Aérea Brasileira.

2.16.8. ESPÍRITO DE CORPO

2.16.8.1. É o conjunto de ideais, atitudes, interesses, aspirações e tradições que identificam os membros de um grupo, superando as diferenças individuais em prol de um objetivo comum. É o auge da maturidade de um grupo, onde a comunhão de ideais, objetivos e características em comum conferem a este grupo uma força difícil de ser superada.

2.16.8.2. Deve ser entendido como um sentimento de “orgulho coletivo” (para com a pátria, com as Forças Armadas, com a Força Aérea Brasileira, com a unidade onde se serve, com a sua especialidade e com os seus companheiros) que permite identificar, ante a coletividade, os membros de um grupo específico.

2.16.8.3. As canções militares, os gritos de guerra e o culto aos valores, símbolos, heróis e tradições da FAB são formas de demonstrar o espírito de corpo, que o militar conserva em sua vida, dentro e fora da instituição.

2.16.9. CORAGEM

2.16.9.1. É um estado de espírito que leva alguém a enfrentar, conscientemente, um perigo físico ou moral, a despeito do terror que este lhe inspire. A coragem de avançar diante de uma tropa inimiga e a coragem de assumir suas atitudes, independente das consequências são expressões do que chamamos coragem física e coragem moral. A coragem é a virtude por excelência dos militares; e é no campo de batalha onde ela é mais necessária e onde se mostra com mais vigor. Pode e deve ser cultivada e incentivada.

2.16.9.2. Significa firmeza de espírito, energia diante do perigo, bem como franqueza, perseverança e firmeza de atitudes e de convicções na busca dos objetivos da Organização.

2.17. VALORES INDIVIDUAIS

2.17.1. HONRA

2.17.1.1. Honra é a consciência da própria dignidade e a expressão da própria vida honesta, que é objeto do respeito e do acatamento da sociedade. Um cidadão honrado é um cidadão

digno e honesto que respeita a palavra dada, e é incapaz de qualquer ação improba no exercício de suas responsabilidades públicas ou privadas.

2.17.1.2. Provém da qualidade daquele que mantém a sua integridade moral e age com respeito aos demais, em qualquer circunstância. Significa manter uma conduta íntegra e ilibada. A honra é traduzida pelo sentimento do dever, pelo pundonor militar e pelo decoro da classe, pautando a conduta moral e profissional de forma irrepreensível.

2.17.2. RESPEITO

2.17.2.1. De acordo com o site Significados (2020), respeito é oriundo do latim *respectus*, que é um sentimento positivo e significa ação ou efeito de respeitar, apreço, consideração, deferência.

2.17.2.2. Na sua origem em latim, a palavra respeito significava "olhar outra vez". Assim, algo que merece um segundo olhar é algo digno de respeito. Por esse motivo, respeito também pode ser uma forma de veneração, de prestar culto ou fazer uma homenagem a alguém. Ter respeito por alguém também pode implicar um comportamento de submissão, não no aspecto pejorativo desta expressão.

2.17.2.3. O respeito é um dos valores mais importantes do ser humano e tem grande importância na interação social. O respeito impede que uma pessoa tenha atitudes reprováveis em relação à outra. Muitas religiões abordam o tema do respeito ao próximo, porque o respeito mútuo representa uma das formas mais básicas e essenciais para uma convivência saudável.

2.17.2.4. Respeitar não significa concordar em todas as áreas com outra pessoa, mas significa não discriminar ou ofender essa pessoa por causa da sua forma de viver ou suas escolhas (desde que essas escolhas não causem dano e desrespeitem os outros).

2.17.3. JUSTIÇA

2.17.3.1. Segundo o Dicionário Básico de Filosofia (JAPIASSÚ E MARCONDES, 2001), Justiça é o princípio moral que estabelece o direito como um ideal e exige sua aplicabilidade e seu acatamento. Por extensão, é a virtude moral que consiste no reconhecimento que devemos dar ao direito do outro.

2.17.3.2. Segundo Aristóteles, o termo justiça denota, ao mesmo tempo, legalidade e igualdade. Assim, justo é tanto aquele que cumpre a lei (justiça em sentido estrito) quanto àquele que realiza a igualdade (justiça em sentido universal).

2.17.3.3. Pode ser classificada como Justiça distributiva, que é o princípio ético-político que estabelece a atribuição a cada um do que lhe é devido, ou Justiça comutativa, que é o conjunto de princípios e leis que regulam as relações entre os indivíduos em uma sociedade e que devem ser cumpridos de modo rigoroso e igualitário.

2.17.3.4. “Quando os homens são amigos não há necessidade de justiça” (ARISTÓTELES)

2.17.4. LEALDADE

2.17.4.1. Lealdade é uma atitude de solidariedade com os membros do grupo, manifestada, especificamente, pela franqueza no falar e pela fidelidade no cumprimento das

responsabilidades assumidas. O ponto essencial da lealdade é a NÃO OMISSÃO.

2.17.4.2. Etimologicamente, lealdade tem sua origem no termo latino *legalis*, que significa “legal ou relativo à lei”. Pode designar alguém em quem é possível confiar e que cumpre as suas obrigações legais, ou seja, alguém que não falha com os seus compromissos. Ela se manifesta por um comportamento sincero, franco e honesto, bem como pela fidelidade aos compromissos assumidos com a Instituição e junto a seus superiores, pares e subordinados.

2.17.4.3. Para os militares, ela reflete o compromisso inicial de trato com os superiores, pares e subordinados com respeito, afeto e bondade, além de refletir, sobretudo, a dedicação ao serviço da pátria, mesmo com o sacrifício da própria vida.

2.17.4.4. A lealdade representa o vínculo pessoal aos princípios e valores da instituição, bem como o seu reflexo nas ações cotidianas mesmo quando não se encontra fardado ou representando a instituição. É por meio dela que agimos com a disciplina consciente.

2.17.5. HONESTIDADE

2.17.5.1. Honestidade é uma faceta de caráter moral que conota atributos positivos e virtuosos, como integridade, veracidade, franqueza, incluindo franqueza de conduta, juntamente com a ausência de mentiras, trapaça, roubo, etc. Honestidade também envolve ser confiável, leal, justo e sincero (BROTTO). A honestidade é valorizada em muitas culturas étnicas e religiosas, sendo uma característica amplamente divulgada pela maioria das pessoas, honestas ou não (YANIV, 2016).

No campo da Filosofia Moral, a honestidade está relacionada a dizer a verdade, mas os filósofos concordam que dizer a verdade - toda a verdade - é, às vezes, praticamente e teoricamente impossível, além de moralmente desnecessário ou até errado (MARTÍNEZ-ÁVILA, 2020).

A relação entre honestidade e verdade é muito mais sutil. Ser honesto envolve a capacidade de selecionar, de uma maneira que é sensível ao contexto, certos detalhes sobre nossas vidas. (KARANDASHEV, 2019). No mínimo, a honestidade exige uma compreensão de como nossas ações se encaixam ou não nas regras e expectativas da outra pessoa. (BORGHINI, 2020).

A honestidade também está relacionada à autenticidade. Ser honesto consigo mesmo parece ser uma parte essencial do que é preciso para ser autêntico (BAIER, 2010). Somente aqueles que podem “se encarar”, com todas as suas peculiaridades, parecem capazes de desenvolver uma persona que é verdadeira consigo mesma - portanto, autêntica.

2.17.6. CONDUTA MORAL

2.17.6.1. Conduta pode ser definida como a nossa forma de pensar, agir e de viver. Existem dois tipos de conduta: a positiva e a negativa e, cada uma delas, é responsável por guiar nossas atitudes e comportamentos no dia a dia. A conduta é baseada em nossas crenças, cultura, ética e valores morais.

2.17.6.2. A palavra moral vem do termo em latim *morales* que denota “relativo aos costumes”. A moral pode ser definida como um conjunto de valores, normas e de noções do que é certo ou errado, de modo que estas regras estejam dentro de uma determinada cultura ou sociedade. Ou seja, as regras definidas pela moral regulam o modo de agir das pessoas, sendo

uma palavra relacionada com os “bons costumes”.

2.17.6.3. Portanto, Conduta Moral consiste no modo de se comportar moralmente, de agir respeitando certos preceitos pré-estabelecidos pelo grupo a que se pertence.

2.17.6.4. Assim, um exemplo de conduta moral é seguir as leis e as normas vigentes dentro de uma sociedade - o que pode mudar dependendo do lugar em que você esteja.

2.17.7. EMPATIA

2.17.7.1. Com origem no termo em grego *empathia*, que significava "paixão", a empatia pressupõe uma comunicação afetiva com outra pessoa e é um dos fundamentos da identificação e compreensão psicológica de outros indivíduos.

2.17.7.2. De acordo com o site Significados (2020), empatia significa a capacidade psicológica de sentir o que sentiria outra pessoa caso estivesse na mesma situação vivenciada por ela. Consiste em tentar compreender sentimentos e emoções, procurando experimentar, de forma objetiva e racional, o que sente outro indivíduo.

2.17.7.3. Está intimamente ligada ao altruísmo - interesse pelo próximo - e à capacidade de ajudar. Quando um indivíduo consegue sentir a dor ou o sofrimento do outro, ao se colocar no seu lugar, desperta a vontade de ajudar e de agir seguindo princípios morais.

2.17.7.4. A capacidade de se colocar no lugar do outro, que se desenvolve através da empatia, ajuda a compreender melhor o comportamento alheio em determinadas circunstâncias e a forma como outra pessoa toma as decisões.

2.17.8. HUMILDADE

2.17.8.1. Etimologicamente, a origem da palavra humildade vem do latim *humilitas*, que significa “pouca elevação”, ou seja, uma relação com a ideia de modéstia.

2.17.8.2. De acordo com o site Significados (2020), humildade é a qualidade de quem age com simplicidade, uma característica das pessoas que sabem assumir as suas responsabilidades, sem arrogância, prepotência ou soberba.

2.17.8.3. A humildade é um sentimento de extrema importância, porque faz a pessoa reconhecer suas próprias limitações, com modéstia e ausência de orgulho, colocando-a num patamar onde ninguém é pior ou melhor do que os outros, estando todos no mesmo nível de dignidade.

2.17.9. VITALIDADE

2.17.9.1. Segundo o dicionário, vitalidade é uma característica do que tem vida, vigor e energia (do ponto de vista físico, mental e espiritual). Tem relação com força física e saúde. Pode ser entendida, também, como a capacidade de viver e de se desenvolver.

2.17.9.2. A pessoa com vitalidade se sente mais otimista, disposta e capaz de realizar os seus objetivos. Essa virtude é alcançada de acordo com o modo como tratamos fatores psicológicos e físicos, além da reação aos acontecimentos positivos e negativos da vida. Dormir bem, alimentar-se de forma saudável, praticar exercícios, divertir-se, cultivar bons relacionamentos e libertar-se de vícios são algumas das atitudes que auxiliam na potencialização da vitalidade.

2.17.9.3. De acordo com a plataforma Saúde Online, “ter mais ou menos vitalidade tem relação direta com os hábitos cotidianos, com a interação dos aspectos físicos e psíquicos, com níveis de estresse diário, com o ambiente em que se vive, com a forma com que as pausas são aproveitadas, mas também é reflexo daquilo que é consumido, da negligência com a saúde e, conseqüentemente, da falta de entendimento dos sinais que o corpo dá durante a vida”.

3. PERSONALIDADES DA FORÇA AÉREA BRASILEIRA

O preito às personalidades de destaque da aeronáutica e da Força Aérea, estabelecendo os ícones que são referência dos valores cultuados pela FAB, fortalece a cultura organizacional, fomenta as tradições, enaltecendo indivíduos que personificaram a alma pujante da nossa Organização.

3.1. MARECHAL DO AR CASIMIRO MONTENEGRO FILHO - PATRONO DA ENGENHARIA DA AERONÁUTICA



3.1.1. O valor “profissionalismo” presente no Programa de Formação e Fortalecimento de Valores (PFV) pode ser atribuído ao Marechal do Ar Casimiro Montenegro Filho, pela sua atuação no desenvolvimento da Indústria Aeronáutica brasileira, como também por estimular a produção de estudos e pesquisas voltados para o desenvolvimento científico e tecnológico estratégicos.

3.1.2. Nascido em Fortaleza, Ceará, em 20 de outubro de 1904, o Marechal do Ar Casimiro Montenegro Filho ingressou na Escola Militar do Realengo, no Rio de Janeiro, em 1923, sendo declarado Aspirante a Oficial, em 20 de janeiro de 1928, na primeira turma da Arma de Aviação Militar da recém-criada Escola de Aviação Militar, situada no Campo dos Afonsos.

3.1.3. Em 1931, foi designado para servir no Grupo Misto de Aviação, comandado por Eduardo Gomes. Naquele ano, nascia o Correio Aéreo Militar (CAM) e Casimiro Montenegro Filho foi um de seus idealizadores.

3.1.4. Assim, em 12 de junho de 1931, a bordo da aeronave Curtiss Fledgling K-263, os oficiais Casimiro Montenegro Filho e Néelson Freire Lavenère-Wanderley realizaram a viagem inaugural da Unidade Aérea, transportando uma mala postal do Rio de Janeiro para São Paulo, de onde, no dia 15 do mesmo mês, trouxeram outra. Desta forma, realizou-se com sucesso a primeira missão do Serviço Postal Aéreo Militar, mais tarde batizado como Correio Aéreo Militar.

3.1.5. Acreditava que a educação consistia num eficiente instrumento capaz de alavancar positivamente uma nação. O anseio de ver o país seguindo de modo promissor, rumo ao desenvolvimento educacional e tecnológico, o levou a participar ativamente da Revolução de 1930.

3.1.6. Em 1938, concluiu com êxito o Curso de Engenheiro Militar na Escola Técnica do Exército, atual Instituto Militar de Engenharia. E, nos idos de 1940, suscitava a importância da criação de um setor industrial aeronáutico capaz de suprir quaisquer necessidades da aviação, em prol do Brasil.

3.1.7. Com a criação do Ministério da Aeronáutica, o Oficial Casimiro Montenegro Filho, já no posto de Tenente-Coronel, assumiu a Diretoria Técnica da Aeronáutica. Ele chegou à conclusão que, para o desenvolvimento de uma indústria aeronáutica de ponta, seria necessário ter uma escola direcionada a esse campo, cuja missão consistia na formação e

capacitação técnica de alto padrão.

3.1.8. A partir dessa premissa, em janeiro de 1946, foi criada a primeira Comissão de Organização do Centro Técnico de Aeronáutica (COCTA), a qual foi reestruturada em 1949. Tendo como base a tríade "ensino, pesquisa e indústria", em 1950, surgiu o Instituto Tecnológico da Aeronáutica (ITA) que, juntamente com o Centro Técnico da Aeronáutica (CTA), nascido no ano de 1953, foram os pilares da Indústria Aeronáutica brasileira.

3.1.9. Como consequência da criação do ITA/CTA, possibilitou um grande e eficiente salto do parque industrial aeronáutico nacional, com destaque na produção e exportação de aviões, sistemas de armas e equipamentos de comunicação e navegação.

3.1.10. A gama de atividades desenvolvida pelo CTA lhe confere elevado prestígio em nível internacional. Ratificando tal desempenho, os engenheiros formados pelo ITA contribuem largamente para o desenvolvimento de um eficiente e avançado sistema tecnológico, de tal magnitude que impressiona.

3.1.11. Diante de toda a contribuição para com o desenvolvimento da Ciência, em especial a contribuição para o desenvolvimento da aviação nacional, Casimiro Montenegro Filho recebeu uma homenagem do Instituto Tecnológico da Aeronáutica (ITA), conferida na forma do título de Doutor Honoris Causa. No dia 2 de dezembro de 1975, recebeu o título de Doutor Honoris Causa da Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP), onde, em seu discurso de agradecimento diante do reconhecimento pelo seu trabalho, ressaltou que nunca acreditou no trabalho individual, mas sim, nos feitos deste por meio uma equipe.

3.1.12. Assim, por mérito de toda sua capacidade profissional, competência e retidão, como militar e cidadão, durante a gestão do Tenente-Brigadeiro do Ar Octávio Júlio Moreira Lima, que na época encontrava-se à frente da Pasta da Aeronáutica, o Marechal Montenegro, ainda em vida, foi aclamado Patrono da Engenharia da Aeronáutica Brasileira, sendo oficialmente reconhecido como tal em junho de 2000.

3.1.13. Faleceu aos 95 anos, no dia 26 de fevereiro de 2000, em Petrópolis, região serrana do Rio de Janeiro. Como homenagem póstuma e reconhecimento pelo desenvolvimento da Indústria Aeronáutica brasileira, a Secretaria de Assuntos Estratégicos (SAE) da Presidência da República lançou o Prêmio Marechal do Ar Casimiro Montenegro Filho.

3.1.14. Por seu idealismo, representatividade e realizações, tornou-se Patrono da Cadeira nº 19 do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER).

3.2. MARECHAL DO AR ARMANDO FIGUEIRA TROMPOWSKY DE ALMEIDA - CONSOLIDADOR DO MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA



3.2.1. O valor “honra” presente no Programa de Formação e Fortalecimento de Valores (PFV) pode ser atribuído ao Marechal do Ar Armando Figueira Trompowsky de Almeida, pela maneira com que conduziu as questões do recém-criado Ministério da Aeronáutica, que passava por questões políticas delicadas. Não obstante, conseguiu alcançar o objetivo maior que foi consolidar as bases para o desenvolvimento da Força Aérea Brasileira.

3.2.2. Armando Figueira Trompowsky de Almeida nasceu no Rio de Janeiro, no dia 30 de janeiro de 1889. Filho de Roberto Trompowsky Leitão de Almeida, Marechal do Exército que recebeu a honraria de ser o patrono do magistério do Exército brasileiro. Iniciou os estudos no colégio Joaquim Serra e fez o secundário nos colégios Pedro II e Alfredo Gomes, todos no Rio de Janeiro. Sob a orientação do pai, ingressou na Escola Naval e, em 1909, formou-se em Guarda-Marinha. Em 1917, já promovido a 1º Tenente, ingressou na recém-criada Escola de Aviação Naval, onde completou o curso de piloto. Ao término do curso, permaneceu na Escola, na qual exerceu a função de Instrutor e de Vice-Diretor.

3.2.3. Na década de 1930, já no posto de Capitão de Mar e Guerra comandou a Escola de Aviação Naval. Em 1940, foi promovido a Contra-Almirante e assumiu a Direção-Geral da Aeronáutica Naval. No ano seguinte, quando da criação do Ministério da Aeronáutica, Trompowsky esteve presente na solenidade militar, que ocorreu no Campo dos Afonsos, celebrando a unificação da Aviação da Marinha e do Exército.

3.2.4. Em novembro de 1941, assumiu a Chefia do recém-criado Estado-Maior da Aeronáutica. Neste mesmo ano, foi promovido a Brigadeiro do Ar, alcançando, em abril do ano seguinte, a patente de Major-Brigadeiro do Ar. Em 1945, deixou a Chefia do Estado-Maior e foi nomeado para assumir o Ministério da Aeronáutica, em substituição a Salgado Filho, que saiu da pasta em decorrência da renúncia de Getúlio Vargas.

3.2.5. Trompowsky iniciou sua gestão no momento em que a Aeronáutica passava por momentos difíceis devido às paixões no campo político, exacerbadas com a derrota da candidatura do Brigadeiro Eduardo Gomes para o General Eurico Gaspar Dutra. Foi em meio a esse clima político, somado ao contexto do fim da 2ª Guerra Mundial, que precisou consolidar o recém-criado Ministério, que tinha muitas missões a cumprir.

3.2.6. Uma nova ordem de coisas se anunciava, a começar pelo avanço tecnológico em termos dos equipamentos aéreos, que exigia estruturas modernas e pessoal qualificado. Dentre as providências que foram tomadas, visando o desenvolvimento do poder aéreo no país, destacam-se: criação da Diretoria de Ensino; criação da Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica; criação da Escola Preparatória de Cadetes do Ar; ampliação e instalação da Escola de Especialistas de Aeronáutica, em Guaratinguetá (SP); criação do Curso de Tática Aérea, que viria ser a atual Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais da Aeronáutica (EAOAR).

3.2.7. Dando continuidade ao desenvolvimento da Força Aérea Brasileira e pensando na sua atuação em todo território brasileiro, agora em tempo de paz, procedeu com a reorganização das Unidades Aéreas e das Bases Aéreas. Visando atingir a plena operacionalidade da aviação e as bases para o estabelecimento de uma indústria aeronáutica, criou-se a Comissão de Organização do Centro Técnico Aeroespacial, cujas obras de construção foram iniciadas em 1947 e permitiram o funcionamento do Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA), em 1950.

3.2.8. Em setembro de 1946, foi promovido a Tenente-Brigadeiro do Ar. Permaneceu como Ministro da Aeronáutica até 1951, quando Vargas retornou ao poder e nomeou o Coronel Nero Moura para o Ministério. Naquele mesmo ano, Trompowsky foi nomeado ministro do Superior Tribunal Militar (STM), permanecendo no cargo até 1959, quando foi aposentado ao completar setenta anos. Após reformado, foi promovido a Marechal do Ar. Em 16 de janeiro de 1964, faleceu no Hospital Central da Aeronáutica.

3.2.9. Como parte do reconhecimento pelos feitos em benefício da FAB, o Marechal do Ar Armando Figueira Trompowsky figura na Galeria de Patronos do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER) como Patrono da Cadeira nº 6.

3.3. MARECHAL DO AR RAYMUNDO VASCONCELLOS DE ABOIM - PIONEIRO DA INDÚSTRIA AERONÁUTICA



3.3.1. O valor “disciplina” presente no Programa de Formação e Fortalecimento de Valores (PFV) pode ser atribuído ao Marechal do Ar Raymundo Vasconcellos de Aboim pela significativa contribuição para a aviação brasileira, na qual se destaca os estudos realizados para criação da Fábrica do Galeão, que foi responsável pela construção de diversas aeronaves no país. Tal empenho e disciplina rendeu-lhe o título de primeiro engenheiro aeronáutico no Brasil.

3.3.2. Nasceu no Rio de Janeiro, no dia 3 julho de 1898. Iniciou a carreira de militar na Escola Naval, formando-se em 1º de novembro de 1918. Teve seu primeiro contato com a aviação quando iniciou o curso de Aviador Naval em uma das primeiras turmas no ano de 1919. Em agosto do mesmo ano, participou do primeiro voo do Correio Aéreo da Esquadra, que saiu do Rio de Janeiro em direção à Ilha Grande. Este serviço tinha como objetivo entregar as correspondências nas Unidades da Marinha do Brasil, realizando cerca de trezentas missões por todo o país e, posteriormente, no ano de 1934, recebeu o nome de Correio Aéreo Naval.

3.3.3. Terminado os estudos, foi promovido a 1º Tenente e serviu na própria Escola de Aviação Naval como Auxiliar das Oficinas de Estrutura e depois na Esquadrilha de Bombardeio até o ano de 1924.

3.3.4. Vale acrescentar que, neste período, a Marinha brasileira estava desenvolvendo sua aviação, sendo assim, tinha como missão: criar um Corpo de Aviação da Marinha, reorganizar o Quadro de Aviadores Navais, adquirir novos equipamentos e suprir a manutenção das aeronaves. Para atender a essas demandas, que exigiam uma maior especialização do corpo técnico, o então 1º Tenente Raymundo Vasconcellos de Aboim, que já possuía a formação de Engenheiro Civil, foi enviado para realizar uma pós-graduação em Engenharia Aeronáutica na Inglaterra, no Imperial College of Science and Technology, no ano de 1922. Algo inovador para o país, fato que lhe tornou pioneiro no conhecimento desta área.

3.3.5. No ano de 1925, retornou ao Brasil e incentivou outros militares a se especializarem nesta área. Uma das suas primeiras missões foi servir como Instrutor do Curso de Artífice e Comandante de Esquadrilha de Caça, no Centro de Aviação Naval, na Ponta do Galeão, na Ilha do Governador. Essas atividades lhe proporcionaram a promoção por merecimento ao posto de Capitão-Tenente, no dia 6 de janeiro de 1928. Três anos depois, teve a importante missão de atuar como um dos pilotos dos oito hidroaviões Savoia Marchetti negociados pelo Ministério da Marinha com a Itália.

3.3.6. Em 1932, atuou na Oficina de Aviação Naval e, dois anos depois, tornou-se Chefe de Divisão da Diretoria de Aeronáutica Naval. Após foi Diretor das Oficinas Gerais da Aviação Naval, posteriormente nominada como a Fábrica do Galeão, onde ficou até 1937. Este foi o período em que praticou suas ideias sobre a implantação da Indústria Aeronáutica no Brasil.

3.3.7. Participou ativamente do desenvolvimento desta fábrica, na qual passou a produzir dois modelos licenciados de aeronaves alemãs o Focke Wulf Fw-44 e o Fw-58. No ano de 1935, com o objetivo de ampliar a fábrica, foi realizado um acordo entre a Marinha do Brasil e a empresa alemã Focke Wulf, que enviaria técnicos, engenheiros, instrutores e gabaritos.

3.3.8. De 1939 até 1941, serviu no Centro de Aviação Naval. Com a criação do Ministério da Aeronáutica, foi transferido para a nova Força e promovido ao posto de Major Aviador. Teve como primeira missão na Força Aérea Brasileira o subcomando da Base Aérea do Galeão. Ao ser promovido a Tenente-Coronel, assumiu a Chefia da Divisão do Estado-Maior da Aeronáutica, até o ano de 1944. Neste período, se tornou adido e desempenhou atividades na Embaixada do Brasil no Panamá, em La Paz e em Assunção.

3.3.9. Em 1946, ocupou o cargo de Diretor-Geral do Material da Aeronáutica. Dois anos depois, foi promovido a Brigadeiro do Ar. Dentre os diversos cargos importantes que ocupou destacam-se: Membro do Conselho Diretor da Fundação Brasil-Central, Diretor-Geral do Ensino da Aeronáutica e Diretor-Geral da Aeronáutica Civil.

3.3.10. Em 1956, teve a missão de ser mediador da Revolta de Jacareacanga, no Sul do Pará. Esse movimento foi organizado por militares pertencentes à Marinha e à Aeronáutica, que estavam insatisfeitos com as mudanças ocorridas neste período.

3.3.11. No ano de 1957, se tornou Membro Suplente da Comissão de Promoção da Aeronáutica e representante do Estado-Maior da Aeronáutica na Comissão Militar Mista Brasil e Estados Unidos. No ano seguinte, foi Presidente da Comissão de Estudos para a Nova Escola da Aeronáutica. Em 1960, foi promovido a Tenente-Brigadeiro do Ar. Ao final do serviço ativo, assumiu novamente a Diretoria Geral de Material da Aeronáutica.

3.3.12. Em 1964, foi transferido para a Reserva Remunerada e promovido a Marechal do Ar. Faleceu no dia 20 de outubro de 1990. O Marechal do Ar Raymundo Vasconcellos de Aboim é o Patrono da Cadeira de nº 13 do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER).

3.4. TENENTE-BRIGADEIRO DO AR JOÃO CAMARÃO TELLES RIBEIRO - CRIADOR DA ROTA DO CORREIO AÉREO NACIONAL DA AMAZÔNIA



3.4.1. O valor “Respeito” presente no Programa de Formação e Fortalecimento de Valores (PFV) pode ser atribuído ao Tenente-Brigadeiro do Ar João Camarão Telles Ribeiro, que foi exemplo de cordialidade e conduta moral. Estimulava a interação entre os diversos grupos, fosse a âmbito institucional ou social, e acreditava que solidariedade é um dever de todos e capaz de conduzir a humanidade ao caminho da evolução.

3.4.2. Nascido em 8 de junho de 1916, no município de São Gonçalo, na cidade do Rio de Janeiro, iniciou a vida castrense em novembro de 1937, quando ingressou na Escola Militar de Realengo, na Arma de Aviação, como Aspirante a Oficial do Exército Brasileiro. Já no posto de Tenente, nos idos de 1939, empreendeu seus primeiros voos, no Correio Aéreo Militar (CAM), sobrevoando a região amazônica.

3.4.3. Durante o período da 2ª Guerra Mundial, atuou no patrulhamento da Costa Atlântica do extremo norte do Brasil. No decorrer do conflito, o Capitão Camarão foi designado para os Estados Unidos, onde obteve treinamento da aeronave P-47 Thunderbolt, capacitando-o de modo a integrar o 1º Grupo de Aviação de Caça que lutava no front italiano. A habilidade com a aeronave durante o treinamento foi perceptível, passando rapidamente de aluno a instrutor, pois enquanto aguardava sua designação, tornou-se instrutor de voo para pilotos norte-americanos.

3.4.4. No decorrer dos anos de 1940, por ocasião de um conflito ocorrido na Grécia, em atenção a uma solicitação internacional, devido ao seu domínio com os idiomas inglês e francês, o militar foi enviado para servir como observador nas fronteiras da Grécia com os países satélites da União Soviética.

3.4.5. Com a criação do Ministério da Aeronáutica, ele teve expressiva colaboração nos projetos de integração da região amazônica. Diante de tal contexto, recebeu a missão de comandar a 1ª Zona Aérea, em Belém, possibilitando uma integração mais democrática desta região ao restante do território brasileiro.

3.4.6. Realizou inúmeras missões pelo Correio Aéreo Nacional (CAN), antigo Correio Aéreo Militar (CAM), nas aeronaves C-45 Beechcraft, C-10 Catalina e Douglas C-47, resultando num excepcional domínio geográfico sobre a região amazônica em sua totalidade, sendo o responsável pela identificação e demarcação do Pico da Neblina, localizado na Serra Iberi, estado do Amazonas, considerado o ponto mais alto do território brasileiro.

3.4.7. Ao viajar com frequência para a região amazônica, vivenciou as dificuldades da integração do território e, portanto, foi um dos defensores para a implantação de aeroportos em diversos pontos da Amazônia. Assim, em 1956, foi criada a Comissão de Aeroportos da Região Amazônica (COMARA), cuja missão consistia em projetar, construir, equipar e recuperar os aeroportos na região sem, contudo, destruir a biodiversidade da maior floresta

tropical do planeta.

3.4.8. Não o bastante, também desenvolveu um complexo projeto em que congregou a Aeronáutica, ordens religiosas e a Fundação Nacional do Índio, objetivando ampliar o atendimento àquelas comunidades indígenas e aprimorar sua qualidade de vida, especialmente, no que tange as questões relativas à assistência médica e educacional.

3.4.9. Na década de 1960, já promovido a Coronel, atuou como Chefe da Divisão de Ensino da Escola Preparatória de Cadetes do Ar (EPCAR), em Barbacena, onde promoveu diversas melhorias no sistema de ensino, tanto na qualificação dos professores, como na metodologia utilizada e no próprio sistema de avaliação que foi reformulado. As reformas também ocorreram no espaço físico da Escola, que passou a contar com um ginásio poliesportivo, uma moderna lavanderia e um novo cinema.

3.4.10. A vida do Tenente-Brigadeiro Camarão foi marcada por grandes feitos, tanto dentro da vida castrense como fora dela. Cabe ressaltar que ultrapassou a marca das 15 mil horas de voo no cumprimento de missões do CAN, limite muito acima do esperado. Militar e cidadão dotado de admirável senso humanitário, especialmente, para com as comunidades indígenas e populações ribeirinhas da região amazônica. Em reconhecimento e homenagem pelos anos de vida dedicados ao desenvolvimento da Amazônia brasileira, hoje ele dá nome a Escola Estadual Brigadeiro João Camarão Telles Ribeiro.

3.4.11. Faleceu no dia 7 de abril de 2000, na cidade de Campinas, em São Paulo. Como reconhecimento por todas as suas importantes contribuições, tornou-se Patrono da Cadeira nº 20 do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER).

3.5. TENENTE-BRIGADEIRO DO AR JOELMIR CAMPOS DE ARARIPE MACEDO - PIONEIRO DO CORREIO AÉREO NACIONAL



3.5.1. O valor “hierarquia” presente no Programa de Formação e Fortalecimento de Valores (PFV) pode ser atribuído ao Tenente-Brigadeiro do Ar Joelmir Campos de Araripe Macedo, que com obediência e respeito aos seus superiores agiu com firmeza no cumprimento das missões, sendo, por isso, reconhecido, não só no Brasil como também no exterior, onde foi condecorado por sua dedicação e comprometimento.

3.5.2. Nascido no dia 16 de fevereiro de 1909, na cidade do Rio de Janeiro, recebeu as instruções primárias de seus pais, o Coronel José de Araripe e Dona Zulmira. Entre os anos de 1919 e 1924, cursou o ensino secundário no Colégio Militar do Rio de Janeiro. Em março de 1925 ingressou na Escola Militar do Realengo, integrando a primeira turma de cadetes da Escola de Aviação Militar, sendo declarado Aspirante a Oficial Aviador, recebendo o brevê “A”.

3.5.3. Em 1928, fez o curso de Observação Aérea, onde lhe foi conferido o brevê “B” e sua promoção ao posto de 2º Tenente. Na Escola de Aviação Militar, além de assumir a função de Chefe da Seção de Rádio, foi instrutor de voo e ministrou instrução teórica de Rádio e Eletricidade para turmas de oficiais e sargentos mecânicos.

3.5.4. Em 1930 foi promovido a 1º Tenente. Com ideais inspirados pelo movimento Tenentista da década de 1920, participou do movimento em oposição ao presidente Washington Luís e, por conta disso, acabou ficando detido na fortaleza de Santa Cruz. Cabe destacar que naquele contexto, a insatisfação política era grande entre os militares, que lutaram pelo fim da oligarquia que há tempos controlava o país.

3.5.5. Em 1931, na função de Observador, participou de uma missão de busca e salvamento que se tornou histórica por conta do pioneirismo da aviação brasileira. Na ocasião, um acidente com o monomotor, onde se encontravam o Conde italiano Edmundo di Robilant e seu mecânico. O avião caiu na densa mata do Vale do Paranapanema. Por seu desempenho no resgate e bravura na missão, foi condecorado pelo Governo italiano com medalha de prata e diploma assinado pelo Ministro da Aeronáutica da Itália.

3.5.6. No período compreendido entre os meses de julho e outubro de 1932, participou da repressão à Revolução Constitucionalista de São Paulo, realizando missões aéreas na frente da 4ª Divisão de Infantaria, na região de Campinas e Mogi Mirim.

3.5.7. Após esse episódio, retomou suas atividades no CAM e, em 15 de fevereiro de 1933, inaugurou a linha postal Rio São Francisco entre o Rio de Janeiro e cidades do interior da Bahia e do Ceará. Antes disso, já havia inaugurado a linha Rio de Janeiro/Goiás. Promovido a Capitão, permaneceu como instrutor de rádio na Escola e Comandante de esquadrilha do 1º Regimento de Aviação Militar.

3.5.8. Em 27 de novembro de 1935, com a eclosão da Intentona Comunista no Brasil, o

Capitão Araripe cumpriu todas as ordens emanadas do Comandante Tenente-Coronel Eduardo Gomes e realizou as missões necessárias para defender o 1º Regimento de Aviação das investidas dos revolucionários.

3.5.9. Em 1938 foi promovido a Major e nesse mesmo período teve a visão dificultada por uma enfermidade, que o impossibilitou de voar por um longo período. Isso acabou provocando uma transformação na sua carreira militar. Diante de tal situação, ingressou na primeira turma do Curso de Engenharia Aeronáutica da Escola Técnica do Exército, na especialidade de metalurgia, cuja formatura se deu em dezembro de 1941. Na mesma época, foi promovido ao posto de Tenente-Coronel.

3.5.10. Em 1941, com a criação do Ministério da Aeronáutica, transferiu-se para a Força Aérea Brasileira (FAB). Assumiu a direção da Fábrica do Galeão, antiga Oficinas Gerais da Aviação Naval, no Rio de Janeiro. Suas atribuições estavam centradas na reestruturação deste órgão para a produção de novos modelos de avião de combate, diante da situação de guerra existente. Em 1946, já no posto de Coronel, assumiu o cargo de Diretor-Técnico da Fábrica Nacional de Motores (FNM).

3.5.11. Entre os anos de 1951 e 1956, passou a membro do Conselho Nacional do Petróleo (CNP), como representante do Ministério da Aeronáutica e, concomitantemente, exerceu outras funções dentre as quais: a Chefia da Comissão de Organização do Centro Técnico da Aeronáutica (COCTA) a ser instalado em São José dos Campos (SP) e retornou a FNM, porém no cargo de Presidente, onde ficou até 1954.

3.5.12. No ano seguinte, assumiu a Diretoria de Engenharia da Aeronáutica, função exercida até 1958 quando, no mês de dezembro, foi promovido a Major-Brigadeiro do Ar e assumiu a Direção-Geral do Material da Aeronáutica, cargo que ocupou até 1960. Nessa mesma época, cursou a Escola Superior de Guerra (ESG), passando a chefiar a Diretoria de Rotas Aéreas, em 1961.

3.5.13. Em 1967, já no posto de Tenente-Brigadeiro do Ar foi nomeado a Presidente da Comissão Coordenadora do Projeto Aeroporto Internacional do Galeão (CCPAI), sua última função no serviço ativo da Aeronáutica. Em 1971, assumiu o Ministério da Aeronáutica realizando os ajustes e as substituições necessárias. Em termos técnico-administrativos, preocupou-se com diversas questões dentre as quais: adequar as instalações dos aeroportos com o objetivo de proporcionar maior proteção aos voos; reequipar a FAB; implantar o Projeto do Sistema de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo (SISDACTA); inaugurar o Museu Aeroespacial dentre outros feitos.

3.5.14. A inauguração do CINDACTA I voltado para a segurança e o controle do tráfego aéreo, também foi mais uma realização do Ministro Araripe, assim como a construção das Bases Aéreas de Brasília e Anápolis; a construção de novos hospitais militares e as obras do Hospital de Força Aérea do Galeão (HFAG).

3.5.15. Faleceu no dia 12 de abril de 1993, na cidade do Rio de Janeiro. Diante da representatividade do Tenente-Brigadeiro Araripe para a aviação brasileira, tornou-se Patrono da Cadeira nº 15 do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER).

3.6. RUBEN MARTIN BERTA - PIONEIRO DA AVIAÇÃO COMERCIAL BRASILEIRA



3.6.1. O valor “justiça” presente no Programa de Formação e Fortalecimento de Valores (PFV) pode ser atribuído ao senhor Ruben Martin Berta ao longo do seu trabalho para construção e crescimento da VARIG, uma empresa que alcançou o status de maior da América Latina, uma contribuição que engrandeceu tanto a aviação quanto o Brasil.

3.6.2. Ruben Martin Berta nasceu em Porto Alegre, no dia 05 de novembro de 1907. Desde novo, trabalhou em diversas funções. Auxiliou na organização de uma biblioteca e trabalhou numa importadora de tecidos, até se deparar com um anúncio no jornal sobre uma vaga de auxiliar para trabalhar na Viação Aérea Rio-Grandense (VARIG). No período, tratava-se de uma pequena empresa de aviação, cujo presidente era Otto Ernst Meyer. Aos 19 anos, Ruben Berta foi contratado para a vaga. Nos anos iniciais na VARIG, desempenhou diversas atividades como datilógrafo, caixa e até carregador de malas. O jovem Berta tinha abandonado a faculdade de medicina por falta de recursos financeiros, mas era um estudioso em diversos temas, tais como Botânica, Agricultura, Mineralogia etc.

3.6.3. No dia 07 de maio de 1927, a VARIG foi oficialmente fundada e tinha Ruben Berta como o despachante e correspondente da empresa, sendo o único empregado administrativo. Em pouco tempo, se tornou o Procurador da empresa e perdurou neste cargo até o ano de 1933, quando foi nomeado como Diretor-Suplente até 1940.

3.6.4. Ruben Martin Berta também desenvolveu importantes tecnologias para a aviação, como equipamentos para a rede de rádio comunicação, com os rádios faróis colocados em 90 aeroportos, e instalação de luzes nas pistas de 19 aeroportos. Neste contexto brasileiro, vale destacar que os modelos de hidroaviões tinham acabado de serem substituídos por aviões terrestres, e a VARIG possuía algumas rotas e pistas no Rio Grande do Sul.

3.6.5. Com o início da 2ª Guerra Mundial, Otto Ernst Meyer, devido sua nacionalidade alemã, que representava o grupo do Eixo, adversário do Brasil na guerra, deixou o cargo de Diretor-Gerente da empresa, sendo Ruben Martin Berta nomeado para assumir o cargo, traçando como objetivo desenvolver a aviação a nível mundial. No dia 05 de agosto de 1942, a empresa inaugurou sua primeira linha internacional, ligando Montevidéu ao Rio Grande do Sul, com o avião Dragon Rapide de Havilland.

3.6.6. Com o final do conflito mundial, no ano de 1945, pode-se observar um grande desenvolvimento da aviação, o que possibilitou que a empresa comprasse uma frota de aviões Douglas DC-3. No ano seguinte, foi inaugurada a linha do Rio Grande do Sul para o Rio de Janeiro, com escalas em Florianópolis, Curitiba e São Paulo. Também, neste período, ocorreu a interligação de todas as capitais da região Sul do Brasil.

3.6.7. Neste mesmo ano, Ruben Martin Berta criou a Fundação de Funcionários da VARIG, inspirado pela obra de Jean Jacques Rousseau “O contrato social” e pela encíclica “Rerum Novarum” do Papa Leão XIII, que tinha por princípio básico a divisão da propriedade privada em

prol da bondade e da justiça social. Na Assembleia Geral com os Acionistas, em 29 de outubro de 1945, propôs que 50% das ações da empresa fossem controladas pela Fundação dos Funcionários, que em sua homenagem póstuma recebeu o nome de Fundação Ruben Berta.

3.6.8. Com o intuito de fomentar o aprendizado dos funcionários, no ano de 1951, os enviou para participar do Curso Avançado em Administração e Gerência de Aviação nos Estados Unidos. A busca incansável do Berta por melhorias nos seus serviços pode ser vista pelo envio de alguns de seus funcionários para pesquisar o que existia de melhor em atendimento das empresas aéreas, para aprender mais sobre o serviço, que se tornou referência de luxo a bordo.

3.6.9. No mês de maio de 1952, a VARIG expandiu o serviço doméstico de voos para o Norte do Brasil a partir da compra da empresa Aero Gal. No ano seguinte, inaugurou mais uma linha internacional que agora tinha como destino Buenos Aires e conseguiu o direito de voar para Nova York. Assim, a VARIG, uma empresa brasileira, se transformou num símbolo internacional de aviação. A rota Nova York foi inaugurada no dia 02 de agosto de 1955.

3.6.10. Para competir com a concorrência, a VARIG necessitava cada vez mais de modernização, sendo necessária uma reestruturação da sua frota que foi a pioneira na entrada da "era a jato" no Brasil. Nos anos de 1960, a empresa adquiriu os Caravelles e os Boing 707. Neste período, após herdar as rotas para a Europa da Panair do Brasil, a VARIG se consolidou como a maior companhia aérea da América Latina. Sendo assim, pode-se observar que o crescimento da VARIG está relacionado às iniciativas de Ruben Martin Berta, que, inclusive, recebeu diversas homenagens. No ano de 1961, foi lhe entregue o título de "Cidadão Paulistano", pela Câmara de São Paulo, e depois de "Cidadão Paulista", pela Assembleia Legislativa de São Paulo.

3.6.11. Acometido por um infarto, Ruben Martin Berta faleceu no dia 14 de dezembro de 1966, em sua sala de trabalho, no Rio de Janeiro. No dia 17 de maio de 1972, como homenagem póstuma, recebeu o prêmio Edward Warner pela Organização de Aviação Civil Internacional (OACI). Em São João, no Rio Grande do Sul, tornou-se nome do Largo Ruben Martin Berta. No Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER) é o Patrono da Cadeira nº 11.

3.7. TENENTE-BRIGADEIRO INTENDENTE JOSÉ EPAMINONDAS DE AQUINO GRANJA - PATRONO DA INTENDÊNCIA



3.7.1. Os valores "comprometimento" e "responsabilidade", presentes no Programa de Formação e Fortalecimento de Valores (PFV), podem ser atribuídos ao Tenente-Brigadeiro Intendente José Epaminondas de Aquino Granja, pelas suas contribuições aos serviços de Intendência relativos à gerência, ao controle, à fiscalização e à coordenação dos serviços de orçamento em geral. São inúmeras as atividades ligadas à Arma da Intendência e todas exigem que o militar tenha uma conduta comprometida e responsável para conduzi-las.

3.7.2. Nasceu na cidade de Leopoldina, atual Parnamirim, situada no extremo norte de Pernambuco, no dia 27 de agosto de 1897. Ingressou na carreira militar como Praça do Exército Brasileiro, no dia 1º de junho de 1914. Na ocasião, o sul do Brasil enfrentava o conflito da Guerra do Contestado (1912-1916), que envolveu questões fundiárias. Com a atuação do Exército na resolução da contenta, Granja foi lotado no 43º Batalhão de Infantaria, na cidade de Ipanema - SP e seguiu com mais 240 homens para o campo de batalha, onde foi promovido a Sargento.

3.7.3. Ao término do conflito, foi transferido para o Rio de Janeiro. Ingressou na Escola Militar de Realengo e, em 1923, formou-se Aspirante a Oficial da recém-regulamentada Intendência do Exército. No posto de Tenente, serviu na Fortaleza de Santa Cruz. Em 1932, promovido a Capitão, foi transferido para Juiz de Fora, onde serviu no 12º Regimento de Infantaria, exercendo a função de Tesoureiro.

3.7.4. Nessa função, precisou movimentar altas quantias em dinheiro e se atentou para os riscos que envolvia o transporte desses valores do Rio de Janeiro para efetuar o pagamento do pessoal de Juiz de Fora. Encontrou uma solução e obteve o aval do Comandante da 4ª Região e do Ministro da Guerra. Assim, a remessa de dinheiro passou a ser feita por intermédio do Banco do Brasil, que ofereceu o movimento de crédito para o Exército.

3.7.5. Entre os anos de 1934 e 1936, fez o Curso de Intendente de Guerra, na Escola de Intendência do Exército, destinado a capitães e sob orientação da Missão Militar Francesa. Em 1936, foi promovido a Major e designado para o Estabelecimento de Material de Intendência de São Paulo.

3.7.6. Em 1937, foi convidado pelo General José Coelho Neto, então Diretor de Aviação Militar (DAv), para ser Chefe do Serviço de Intendência. Nesta função, empenhou-se no controle dos pagamentos das diárias dos militares, nas questões financeiras que envolviam a compra de combustíveis, passando a centralizar as aquisições na própria DAv, que, posteriormente, distribuía os insumos para as unidades subordinadas.

3.7.7. Em 1941, com a criação do Ministério da Aeronáutica, o Major Granja foi transferido para a Força Aérea Brasileira (FAB), sendo designado ao cargo de Assistente do Serviço de Fazenda da Aeronáutica (SFAer). No ano de 1943, já no posto de Tenente-Coronel, em meio à

2º Guerra Mundial, recebeu um convite especial do Governo norte-americano para visitar vários órgãos de Intendência do Exército,

3.7.8. Com a entrada do Brasil no conflito, foi preciso planejar, em termos logísticos, a manutenção do Primeiro Grupo de Aviação de Caça (1º Gp Av Ca), que seguiu para o Teatro de Operação da Itália. Embora contasse com esse suporte dos Estados Unidos, o Serviço de Intendência da FAB foi crucial para executar o controle de víveres, de fardamento, de pagamento de pessoal e do material aeronáutico etc.

3.7.9. Em 23 de agosto de 1945, como resultado do crescimento das atividades da logística, foi criado o Serviço de Intendência da Aeronáutica, aglutinando o SFAer com a 4ª Divisão de Intendência da Diretoria de Material. O então Coronel Granja foi nomeado Diretor-Geral da Intendência, onde serviu até 1951. Nesse ínterim, recebeu duas promoções, Brigadeiro, em 1946, e Major-Brigadeiro, em 1951. Nesse mesmo ano, foi para a Reserva Remunerada.

3.7.10. Dentre as contribuições do Major-Brigadeiro Granja para o Serviço de Intendência, destacam-se: unificação entre as atividades de Finanças e Provisões de Intendência; organização do Serviço de Pagamento de Pessoal, que passou a ser realizado por vias bancárias; criação do Depósito Central de Intendência (DCI) e a coordenação dos projetos em Pirassununga (SP), para a construção do prédio da Escola de Aeronáutica, atual Academia da Força Aérea (AFA) e da Fazenda de Aeronáutica.

3.7.11. Em 1958, por meio de Decreto Presidencial, foi promovido ao posto de Tenente-Brigadeiro, com o adendo de que tal promoção deveria ser considerada a partir de 17 de setembro de 1951. Faleceu em 1975, no Hospital Central da Aeronáutica.

3.7.12. Em 1979, pelas contribuições ao Serviço de Intendência, o Tenente-Brigadeiro José Epaminondas de Aquino Granja recebeu o título de Patrono do Serviço de Intendência da Aeronáutica.

3.8. MINISTRO JOAQUIM PEDRO SALGADO FILHO - PRIMEIRO MINISTRO DA AERONÁUTICA



3.8.1. O valor “lealdade” presente no Programa de Formação e Fortalecimento de Valores (PFV) pode ser atribuído ao Ministro Joaquim Pedro Salgado Filho, que recebeu a missão de reorganizar o setor aeronáutico, que englobava diversos interesses num único Ministério. Porém, consciente desse desafio, conciliou com medidas sábias os interesses de cada grupo, transformando-os numa unidade coesa, onde os superiores interesses da Pátria prevaleceram.

3.8.2. Joaquim Pedro Salgado Filho nasceu no dia 2 de julho de 1888, na cidade de Porto Alegre, Rio Grande do Sul. Concluiu o curso de humanidades e ingressou na Faculdade Livre de Direito do Rio de Janeiro, formando-se em 1908. Dedicou-se à advocacia até ser convidado, durante o governo Vargas, para atuar em diversos cargos da administração pública. A partir de então, foi atuante na vida política do país.

3.8.3. Em 1931, assumiu a Chefia da Polícia do Distrito Federal e, meses depois, foi nomeado Ministro do Trabalho, Indústria e Comércio, onde mostrou habilidades em conciliar as divergências entre empregado e empregador, regulamentando, inclusive, as condições de trabalho das mulheres na indústria e no comércio.

3.8.4. Ao longo de sua trajetória na administração pública, foi Ministro (Interino) da Educação e Saúde Pública, Chefe da Missão Econômica Brasileira no Japão e Ministro do Supremo Tribunal Militar, atual Superior Tribunal Militar (STM). Também esteve ativamente atuante no legislativo, quando, em 1935, se elegeu a Deputado Federal Classista.

3.8.5. Na década de 1930, muitos debates e campanhas com o apoio da imprensa pressionaram pela criação de um Ministério do Ar. A década de 1940 concretizou essa ideia. Em 1941, com a criação do Ministério da Aeronáutica, buscando-se manter a harmonia entre o Exército e a Marinha, optou-se por um civil para assumir a nova pasta: Salgado Filho, que se tornou o primeiro Ministro da Aeronáutica.

3.8.6. Salgado Filho foi convidado para enfrentar o desafio de, em plena 2ª Guerra Mundial, organizar uma nova força armada, que abarcaria numa mesma organização atividades ligadas à aeronáutica, tanto desenvolvidas pela Aviação Naval, oriunda da Marinha, como também pela Aviação Militar, proveniente do Exército, e, ainda, pela Aviação Civil, que era dirigida pelo Ministério de Viação e Obras Públicas.

3.8.7. Mais uma vez, o perfil conciliador de Salgado Filho foi relevante na solução de questões tão complexas e que envolviam interesses de grupos diversos. Coube a ele, revestido pela larga experiência nos cargos de alta relevância que ocupou, realizar esse processo de fusão de forma harmônica, a fim de atender, simultaneamente, os anseios de segurança nacional, desenvolvimento econômico, tecnológico e social, embutidos nos elementos essenciais do Poder Aéreo.

3.8.8. Durante a sua gestão à frente do Ministério da Aeronáutica, estabeleceu condições para o desenvolvimento da Força Aérea Brasileira (FAB). Unificou os serviços aéreos, criou centros de treinamentos e intensificou a formação de pessoal. Para concentrar as instruções dos militares da nova arma militar, criou, no Campo dos Afonsos, a Escola de Aeronáutica, que passou a centralizar todos os cursos de formação de oficiais da Força Aérea. Da mesma forma, organizou a Escola de Especialistas da Aeronáutica, localizada na ponta do Galeão, dedicada à formação de sargentos.

3.8.9. O Ministro Salgado Filho não economizou esforços para apoiar a Aviação Civil, que ocupa lugar de destaque na integração e no desenvolvimento do país e da própria aviação. Promoveu a indústria de construção aeronáutica, com toda infraestrutura e tecnologia necessária e autorizou a Panair do Brasil, subsidiária da americana Pan American Airways, a realizar obras de construção e melhoramento de aeroportos e de inúmeras bases aéreas.

3.8.10. Nesse contexto, o Brasil, ainda neutro em relação ao conflito da guerra, sofria pressões do Governo norte-americano para apoiar as forças aliadas. O Ministro Salgado Filho desempenhou papel importante nas negociações que resultaram na construção das bases militares dos Aliados no litoral brasileiro. A partir de então, a FAB se engajou na proteção aérea à navegação costeira.

3.8.11. Após a visita do Presidente Roosevelt à Natal (RN), onde se encontrou com Getúlio Vargas, ficou decidido o envio das tropas terrestres brasileiras para apoiar os Aliados na Europa. Apesar de ainda estar iniciando a reorganização do setor aeronáutico sob o novo ministério, Salgado Filho decidiu incorporar a FAB nesse combate. Para tanto, enviou ao teatro de operações o Primeiro Grupo de Aviação de Caça (1º Gp Av Ca) e a Primeira Esquadrilha de Ligação e Observação (1ª ELO). Durante a guerra, visitou as bases da FAB na Itália.

3.8.12. Salgado Filho permaneceu à frente do Ministério da Aeronáutica até 29 de outubro de 1945, data da deposição do Presidente Getúlio Vargas. Em 1947, elegeu-se Senador pelo Rio Grande do Sul na legenda do Partido Trabalhista Brasileiro (PTB). Em 1950, quando realizava uma campanha pelo interior do Rio Grande do Sul, foi vítima de um acidente aéreo.

3.8.13. Por seus relevantes serviços à nação, Joaquim Pedro Salgado Filho recebeu inúmeras condecorações e homenagens. Desde 1951, o aeroporto internacional de Porto Alegre passou a ser designado Aeroporto Internacional Salgado Filho. No Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER) é o Patrono da Cadeira nº 5.

3.9. MARECHAL DO AR EDUARDO GOMES - PATRONO DA FORÇA AÉREA BRASILEIRA



3.9.1. O valor “integridade”, presente no Programa de Formação e Fortalecimento de Valores (PFV), pode ser atribuído ao Marechal do Ar Eduardo Gomes, que num cenário político bastante conturbado precisou fazer algumas escolhas, mas sempre com o propósito de defender a Constituição Brasileira. Assim, durante toda carreira militar, seguiu firme com suas convicções, mesmo que elas colocassem em risco sua profissão e a sua própria vida.

3.9.2. Filho de Luís Gomes Pereira e Jenny de Oliveira Gomes, nasceu em 20 de setembro de 1896, na cidade de Petrópolis, no Estado do Rio de Janeiro. Em 1913, concluiu os estudos no Colégio São Vicente de Paulo e, em 1916, ingressou no curso de oficiais do Exército, na Arma de Artilharia. Formou-se Aviador Militar na categoria “B”: Observador Aéreo.

3.9.3. Eduardo Gomes participou ativamente do ciclo de movimentos que eclodiram na década de 1920: o “Tenentismo”, que recebeu esse nome por ser uma corrente formada por jovens oficiais contrários a situação política do país e a precariedade que se encontrava o militarismo.

3.9.4. No ano de 1922, em companhia do amigo de turma, o Tenente Antônio de Siqueira Campos, vivenciou e experimentou a insatisfação dos militares contra as atitudes do presidencialismo, que culminou no episódio conhecido como “Os Dezoito do Forte”. Assim como os seus pares, que participaram da revolta, ele acreditava que o governo vigente era uma ameaça à Constituição.

3.9.5. Em 1929, se envolveu com a causa dos revoltosos da “Revolução de 1924”, inclinados em destituir a forma de governo oligárquica que havia se instaurado na República, o que o levou a ser julgado e condenado. Mas o desejo em lutar pela mudança não o abandonava. Assim que cumpriu a pena, em 1930, envolveu-se em outro levante. Desta vez, os revoltosos tiveram êxito e derrotaram a oligarquia São Paulo/Minas Gerais, que se revezavam na presidência do país.

3.9.6. Getúlio Vargas, candidato representante das outras unidades da Federação, tomou posse, num governo provisório, em outubro de 1930. Ao participar do movimento revolucionário de 1930, Eduardo Gomes foi finalmente anistiado e reintegrado à vida militar. Ao retornar ao Exército, sua carreira militar desenvolveu-se rapidamente. Em menos de um ano, passou de Tenente a Major e foi nomeado para servir no Gabinete do Ministro da Guerra.

3.9.7. Ao final do ano de 1930, realizou o curso de pilotagem e teve como instrutor de voo o Tenente Casimiro Montenegro Filho. Em 1931, o Exército criou, no Campo dos Afonsos, o Grupo Misto de Aviação com militares e meios materiais transferidos da Escola de Aviação Militar. Eduardo Gomes assumiu o comando da Unidade.

3.9.8. Ao lado dos oficiais Casimiro Montenegro e Joaquim de Lemos Cunha, dentre outras

figuras importantes no cenário da aviação militar, convenceu o Ministro da Guerra a colocar o avião a serviço do desenvolvimento do Brasil.

3.9.9. Depois de tanto insistir, foi criado, no Grupo Misto de Aviação, o Serviço Postal Aéreo Militar, dando início à história do Correio Aéreo Militar (CAM), atual Correio Aéreo Nacional (CAN). A primeira viagem realizada pelo CAM ocorreu em 12 de junho de 1931.

3.9.10. Em 1933, foi promovido a Tenente-Coronel. Dando prosseguimento as atividades aeronáuticas, tratou de ampliar as operações do CAM ao estender, em outubro, a Linha Rio-São Paulo até Goiás, com escalas em diversas cidades.

3.9.11. Com a criação do Ministério da Aeronáutica, Eduardo Gomes foi promovido a Brigadeiro do Ar e designado comandante da 1ª e 2ª Zonas Aéreas, sediadas, respectivamente, em Belém e em Recife. Transferindo-se para a capital pernambucana, iniciou a construção das bases aéreas, na época as maiores do mundo, com a ajuda dos recursos norte-americanos.

3.9.12. Em 1942, o Governo brasileiro declarou guerra aos países do Eixo. Muito antes desta data, Eduardo Gomes já combatia de forma particular as forças militares daqueles países, autorizando o transporte aéreo de homens e de material, o patrulhamento do litoral, a cobertura aérea de comboios de navios ao longo do litoral brasileiro e ataques de aviões aos submarinos do Eixo.

3.9.13. Reconhecido pelos norte-americanos como grande aliado, por ter opinião favorável ao estabelecimento de bases aeronavais em território brasileiro, Eduardo Gomes discordou dos termos do convênio a ser firmado com os EUA, que continham elementos que ofendiam a soberania nacional, uma vez que, para facilitar suas operações, argumentavam com a necessidade de administrar as bases brasileiras com uma comissão mista.

3.9.14. No campo político, Eduardo Gomes foi por duas vezes candidato à Presidente da República. Em 1945, a candidatura foi lançada com o mote: “candidato do povo, o Brigadeiro da Libertação”. Entretanto, perdeu para o General Eurico Gaspar Dutra, candidato dos adeptos de Vargas. Já nas eleições de 1950, perdeu para Getúlio Vargas que, retornara à Presidência por vias do voto “popular”.

3.9.15. Finalizada as eleições, Eduardo Gomes retornou à Aeronáutica no cargo de Diretor de Rotas Aéreas, após ter recusado o convite de Vargas para ser seu Ministro da Aeronáutica. Em 1954, após o suicídio do Presidente, Café Filho assumiu a presidência e Eduardo Gomes, finalmente, aceitou o convite para assumir o Ministério da Aeronáutica. Em 1956, com as eleições empossando Juscelino Kubitschek como novo presidente, deixou o cargo. Em setembro de 1960, passou para a Reserva Remunerada no posto de Marechal do Ar.

3.9.16. Depois de alguns anos na Reserva, em 1965, assumiu, novamente, o Ministério da Aeronáutica, convidado pelo Presidente Castelo Branco. Naquela oportunidade, graças a sua atuação, foi criada a Aviação Embarcada na Força Aérea Brasileira, dando solução ao impasse entre a Aeronáutica e a Marinha, relativo à operação de aeronaves de asas fixas no navio-aeródromo Minas Gerais. Em 15 de março de 1967, ao final do governo Castelo Branco, deixou o Ministério da Aeronáutica.

3.9.17. Faleceu no dia 13 de junho de 1981. Por todos os seus feitos em prol do desenvolvimento da aviação militar, foi proclamado Patrono da Força Aérea Brasileira, no ano de 1984. No Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica é o Patrono da Cadeira nº 9.

3.10. TENENTE-BRIGADEIRO DO AR NELSON FREIRE LAVENÈRE-WANDERLEY - PATRONO DO CORREIO AÉREO NACIONAL



3.10.1. O valor “amor à profissão”, presente no Programa de Formação e Fortalecimento de Valores (PFV), pode ser atribuído ao Tenente-Brigadeiro do Ar Nelson Freire Lavenère-Wanderley pela sua participação na primeira viagem do Correio Aéreo Militar (CAM) e as atividades desenvolvidas no Correio Aéreo Nacional (CAN). Além disso, participou da 2ª Guerra Mundial, compondo o 1º Grupo de Aviação de Caça, e teve atuação relevante no cenário de consolidação da Força Aérea Brasileira.

3.10.2. Nasceu no Rio de Janeiro, no dia 27 de outubro de 1909. Iniciou a vida militar em 1927, na Escola Militar de Realengo, onde foi incorporado ao Esquadrão de Cavalaria. Já no ano de 1930, foi transferido para a Escola de Aviação Militar, na qual concluiu o Curso de Oficial Aviador e recebeu a carteira de Piloto Observador e Metralhador.

3.10.3. No ano de 1931, no posto de 1º Tenente, foi classificado para o Grupo Misto de Aviação e assumiu o comando da Esquadrilha de Treinamento. Neste período, também iniciou o serviço no Correio Aéreo Militar (CAM). Vale ressaltar que no dia 12 de junho, juntamente com o Tenente Casimiro Montenegro Filho, transportou a primeira mala postal, que teve como itinerário as cidades do Rio de Janeiro e São Paulo. Participou assim, do início do CAM, auxiliando no trabalho estratégico de conexão aérea de diversas partes do Brasil, até mesmo em regiões mais remotas como no caso da Amazônia e do Centro Oeste do país.

3.10.4. Para melhor aperfeiçoamento, realizou, no ano de 1933, o curso no Centro de Treinamento da Aviação Militar Norte-Americana, no Texas, Estados Unidos, no qual pode pilotar diversos modelos de aeronaves. Retornou ao Brasil, no ano de 1935, e foi classificado na Escola Militar de Realengo para as funções de Instrutor Chefe de Aviação e Comandante da Esquadrilha de Aviação. Continuou se aprimorando e se matriculou na Escola de Estado-Maior do Exército (ECEME), no ano de 1938, realizando o Estágio na Escola das Armas.

3.10.5. Em 1941, com a criação do Ministério da Aeronáutica, o então Major Wanderley optou por migrar para Força Aérea Brasileira (FAB) e recebeu a proposta do Ministro Salgado Filho de compor seu Gabinete Técnico. No ano seguinte, foi nomeado como Chefe de Ensino da Escola de Aeronáutica.

3.10.6. No decorrer da 2ª Guerra Mundial, as autoridades brasileiras estavam avaliando qual seria a efetiva participação do país neste conflito. No intuito de auxiliar nesta missão, o Major Wanderley foi enviado ao Teatro de Operações do Mediterrâneo como um dos integrantes da Comissão Militar Brasileira, que avaliou diversos campos de aviação e centros de treinamento. Neste conflito global, também lutou em conjunto com o 1º Grupo de Aviação de Caça, realizando um total de 13 missões.

3.10.7. Retornou ao Brasil no ano de 1945 e recebeu a missão de comandar o 2º Regimento de Aviação, em São Paulo, já como Tenente-Coronel. Dois anos depois, se tornou Comandante

da Base Aérea de São Paulo. Em 1948, assumiu como Chefe de Ensino da recém-criada Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica (ECEMAR) e, nesse mesmo ano, foi promovido a Coronel.

3.10.8. Em 1951, assumiu o Comando do Transporte Aéreo (COMTA), que congregava o comando da 4ª Divisão da Diretoria de Rotas Aéreas, a Base Aérea do Galeão e o 1º e 2º Grupo de Transporte. Esta Unidade tinha como missão fornecer aviões para as linhas do CAN e também era responsável pelas aeronaves de treinamento, deslocamento e lançamento dos paraquedistas do Exército Brasileiro.

3.10.9. Foi promovido a Brigadeiro, no dia 17 de março de 1956, e recebeu o comando da 1ª Zona Aérea, com sede em Belém. No ano seguinte, foi nomeado para a Escola Superior de Guerra como Assistente de Aeronáutica. Neste período, comandou o Curso do Estado-Maior e Comando das Forças Armadas (CEMCFA). Auxiliou também na criação da Comissão de Aeroportos da Amazônia (COMARA).

3.10.10. Em 1961, já no posto de Major-Brigadeiro, foi designado para comandar a 4ª Zona Aérea e nomeado para a Chefia do Núcleo do Comando da Zona de Defesa Norte. Em 1964, foi enviado para Porto Alegre para assumir o comando da 5ª Zona Aérea. Este período foi bastante conturbado para a vida política do país, que envolveu diretamente os militares. O Major-Brigadeiro Wanderley viveu momentos de apreensão quando sofreu um atentado por armas de fogo, ocasionado por outro militar.

3.10.11. Depois do incidente, em 20 de abril de 1964, foi convidado pelo Presidente Castello Branco para assumir a Pasta dos Negócios da Aeronáutica, contudo, não atuou muito tempo nesse cargo. Então foi convidado a assumir o cargo de Diretor-Geral da Aeronáutica Civil. Em 1966, já promovido a Tenente-Brigadeiro, se tornou Chefe do Estado-Maior das Forças Armadas, o que lhe permitiu contribuir para o governo e para o país. Dois anos depois, assumiu seu último cargo na ativa como Assessor Militar da Missão do Brasil junto à Organização das Nações Unidas, nos Estados Unidos.

3.10.12. Como intelectual, destacou-se pela participação na criação do Centro Brasileiro de Estudos Estratégicos no ano de 1981, como também, na elaboração de diversos livros, tais como: História da Força Aérea Brasileira, Curso de Navegação Aérea, A Força Aérea Brasileira na Campanha da Itália, Força Aérea Brasileira na Segunda Guerra Mundial, Aviação de Caça, entre outros.

3.10.13. Em 12 de março de 1969, foi transferido para a Reserva Remunerada da Aeronáutica. Faleceu no dia 30 de agosto de 1985, em São Paulo.

3.10.14. No dia 12 de junho de 1986, o Tenente-Brigadeiro do Ar Nelson Freire Lavenère-Wanderley tornou-se Patrono do Correio Aéreo Nacional. No Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER) é o Patrono da Cadeira nº 12.

3.11. MARECHAL DO AR HENRIQUE RAYMUNDO DYOTT FONTENELLE - PRIMEIRO COMANDANTE DA ESCOLA DE AERONÁUTICA



3.11.1. O valor “conduta moral”, presente no Programa de Formação e Fortalecimento de Valores (PFV), pode ser atribuído ao Marechal do Ar Henrique Raymundo Dyott Fontenelle pelas realizações no sistema de ensino, ao organizar e estruturar a Escola de Aviação da Aeronáutica, assim como pela sua participação no preparo moral e na cidadania da formação dos pilotos.

3.11.2. O Marechal do Ar Henrique Raymundo Dyott Fontenelle vivenciou mais de quarenta anos de trajetória militar. Nasceu na Tijuca, na cidade do Rio de Janeiro, em 30 de março de 1894. Sua formação militar teve início como Praça do Exército Brasileiro no ano de 1911. Seguiu carreira como Aspirante de Infantaria na Escola Militar de Realengo, em 1915.

3.11.3. Contudo, já em 20 de janeiro de 1913, pôde-se observar o seu interesse em aviação, com sua aprovação para entrada no Aero Club Brasileiro. No ano de 1917, foi promovido a 2º Tenente e transferido para a Arma de Infantaria para servir no 56º Batalhão de Caçadores na Praia Vermelha. No ano seguinte, foi indicado para comandar o Destacamento do Serviço de Segurança da Costa, que protegia o litoral brasileiro de incursões de submarinos.

3.11.4. Em 1919, foi destinado para organizar a 1ª Companhia de Aviação. Neste mesmo ano, realizou seu “batismo do ar” no avião Nieuport 8262. No ano seguinte, se formou na primeira turma da Escola de Aviação Militar com o posto de 2º Tenente. Continuou se aperfeiçoando na área da aviação e foi designado como Comandante da Esquadrilha Mista composta de aviões Breguet XIX. Em 1931, já no posto de Capitão, realizou missões de destaque, como a localização do aviador italiano extraviado quando realizava um voo de São Paulo para Mato Grosso. No ano seguinte, fez seu primeiro voo pelo “Correio Aéreo” no trecho entre Rio-Goiás.

3.11.5. Em 1933, foi promovido a Major e designado a comandar o 1º Grupo de Aviação de Caça do 1º Regimento de Aviação. Entre fevereiro de 1934 e janeiro do ano seguinte, realizou em conjunto com o piloto norte-americano Clark Carr um longo voo, considerado na época um arrojado raid, saindo do Rio de Janeiro e cruzando o rio da Prata através dos Andes e da América Central, com destino a Nova Iorque. Também, neste período, apoiou o transporte do Presidente Getúlio Vargas para a Argentina em 1935 e atuou na repressão ao movimento da Intentona Comunista no Brasil. Em 1940, foi promovido a Tenente-Coronel e foi designado para liderar o 5º Regimento de Aviação, em Curitiba, e incumbido de negociar com o governo paulista a localização de uma nova base aérea na capital do estado, que ficou definida em Cumbica.

3.11.6. No ano seguinte, com a criação do Ministério da Aeronáutica, foi transferido para a nova Força Armada e foi nomeado, em 16 de junho de 1941, a Comandante da Escola da Aeronáutica. Neste momento, passou a integrar a Força Aérea Brasileira e teve como objetivo formar futuros oficiais aviadores. Para tanto, realizou a integração entre as antigas Escolas de

Aviação da Marinha e do Exército. Uma das medidas adotadas foi aumentar as instalações dos Corpos de Cadetes no Campo dos Afonsos e inaugurar o salão nobre da Escola de Aeronáutica. Foi apelidado como o “Velho Comandante”, devido a este período em que liderou a Escola de Aeronáutica do Campo dos Afonsos.

3.11.7. Na sua trajetória de vida militar realizou diversos cursos. Em 1945, fez o Curso de Estado-Maior da Escola Fort Leavenworth, em Kansas, nos Estados Unidos, e depois foi convidado para realizar o Curso Especial de Comandante de Escolas Militares. No ano de seguinte, foi promovido a Brigadeiro do Ar e teve como missão comandar a 1ª Zona Aérea, sediada em Belém. Em 1948, cursou a Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica (ECEMAR) e o Curso Superior de Comando.

3.11.8. No ano de 1948, do mês de outubro até junho de 1949, foi presidente interino do Clube da Aeronáutica. No segundo governo do Presidente Getúlio Vargas, foi Diretor do Departamento de Aviação Civil (DAC), desenvolveu a aviação desportiva brasileira e depois retornou à presidência do Clube da Aeronáutica, onde ficou até 1952.

3.11.9. Tornou-se Adido Aeronáutico e desempenhou atividades nas embaixadas brasileiras em Paris, Londres e Madri, permanecendo na Europa até o ano de 1953. Em 1955, alcançou o posto de Major-Brigadeiro, voltando a presidir o Clube de Aeronáutica dos meses de março até julho. Depois assumiu o Comando de Transporte Aéreo (COMTA), da 3ª Zona Aérea e da Escola Superior de Guerra. Terminou o serviço ativo militar como Marechal do Ar, no ano de 1958.

3.11.10. Faleceu no dia 14 de maio de 1962, com apenas sessenta e oito anos, vítima de um atropelamento. Como responsável pela formação na Aeronáutica, teve o nome atrelado a principal Avenida do Campo dos Afonsos, a Avenida Marechal Fontenelle. Já na cidade de Pirassununga, deu nome ao campo de pouso que viria a abrigar herdeira da Escola de Aeronáutica, a Academia da Força Aérea. No Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER), recebeu como Patrono a Cadeira nº 7.

3.12. ALBERTO SANTOS-DUMONT - O PAI DA AVIAÇÃO



3.12.1. O valor “patriotismo”, presente no Programa de Formação e Fortalecimento de Valores (PFV), pode ser atribuído a Santos-Dumont, que perseguiu o sonho de voar e desenvolveu técnicas inovadoras para alcançar a dirigibilidade, que permitiu ao homem controlar o curso das aeronaves. Suas realizações foram mundialmente reconhecidas e o nome do Brasil ganhou repercussão mundial.

3.12.2. Alberto Santos-Dumont, o inventor brasileiro conhecido mundialmente como o pai da aviação, nasceu em 20 de julho de 1873, na fazenda Cabangu, paróquia de Palmira, em Minas Gerais. Leitor assíduo de Júlio Verne, autor que despertava a imaginação e educava a juventude daquele século para os saberes científicos, Santos-Dumont, ainda criança, se encantou pelo funcionamento das modernas máquinas da fazenda de café da família, localizada em Ribeirão Preto, São Paulo. Aos 12 anos já conduzia os trens utilizados no transporte de grãos da fazenda.

3.12.3. Em 1891, Dumont viajou para Paris, juntamente com a família, que estava em busca de um tratamento médico para o pai, que havia se acidentado. Ao visitar uma exposição de máquinas no Palácio da Indústria, apaixonou-se pelas novidades da tecnologia e teve contato pela primeira vez com o motor a petróleo, despertando, assim, o seu interesse por balões e sua obstinada missão pelo domínio dos ares.

3.12.4. Pouco tempo depois do falecimento do pai, mudou-se de vez para Paris, onde estudou química, física, mecânica e eletricidade, e também aprofundou os conhecimentos sobre mecânica e motor a combustão. A partir de então, aprendeu a conduzir balões. Observou, estudou, experimentou, fez cálculos até chegar ao seu primeiro invento, o balão nº 1, que deu o nome de Brasil.

3.12.5. Em julho de 1898, Santos-Dumont voou nos céus de Paris, com o seu Brasil, chamando a atenção de todos. Este foi o menor balão construído à época. Isso despertou o interesse de muitos balonistas, que se encantaram com a facilidade de conduzir o engenho. A partir desse momento, Dumont foi “penetrando na intimidade do segredo das manobras aéreas”.

3.12.6. Perseguindo o sonho de voar e de aprimorar as técnicas do balonismo, estava convicto de que a questão da dirigibilidade consistia em juntar o motor ao balão. Assim, ainda em 1898, construiu seu primeiro dirigível, com motor de 3,5 HP ligado a um balão de 25 metros de comprimento. Por precaução, e buscando uma forma simples de resolver a questão de segurança, projetou o balão em formato de charuto, no qual o tubo de escapamento do motor a petróleo está voltado para baixo.

3.12.7. A partir desse primeiro experimento, tratou de aperfeiçoar as técnicas, pois, apesar do sucesso que os dirigíveis faziam ao cruzar os céus de Paris, ainda lhes faltavam algo fundamental: o controle da dirigibilidade. Com determinação e tenacidade, chegou ao

dirigível nº 6. Em 19 de outubro de 1901, pilotando o seu mais novo invento, Santos-Dumont instituiu um marco para a história da navegação aérea, ao ganhar o prêmio do Deutsch de La Meurthe, por realizar o percurso de Saint-Cloud, contornando a Torre Eiffel e retornando ao ponto de partida, tudo em menos de 30 minutos.

3.12.8. A partir de então, mundialmente conhecido, passou a viajar fazendo demonstrações da sua máquina. Esteve na Inglaterra e nos Estados Unidos. Ao retornar a Paris iniciou a construção do nº 7, buscando maior potência e velocidade. Em seguida, projetou o nº 9, por superstição pulou o nº 8. O dirigível nº 9 reuniu toda a praticidade que buscava nos seus inventos. Pequeno e bem ágil, foi projetado para operar em pequenas áreas. Com ele, costumava passear e descer com o dirigível na rua em frente de casa.

3.12.9. Em 1903, corre o mundo a notícia de que os irmãos Wright, dos Estados Unidos, conseguiram a façanha de voar com um aeroplano. Santos-Dumont muito focado no propósito de construir uma máquina de voar que fosse autônoma, isto é, decolasse por meios próprios, e que, sobretudo, fosse um meio de transporte acessível a todos, continuou com as pesquisas e as experimentações dos seus inventos.

3.12.10. Em 1906, projetou o primeiro modelo de aeroplano. Pesquisou, observou e testou seu invento ligado ao dirigível de nº 14, por isso o batizou de 14 Bis. Após estar seguro do funcionamento da aeronave, Dumont estava pronto para disputar a Taça Archdeacon, oferecida ao primeiro homem que, numa máquina mais pesada do que o ar, voasse uma distância maior que 25 metros.

3.12.11. Exatamente no dia 23 de outubro de 1906, às 16 horas e 45 minutos, o 14 Bis decolou no Campo de Bagatelle, diante de uma comissão oficial e centena testemunhas. Mais um recorde foi alcançado. Após este feito, ainda projetou outros modelos. Já no ano seguinte, apresentou o nº 19, que chamou de Demoiselle, um aeroplano bem mais leve. Em 1909, apresentou uma versão melhorada do modelo, que se tornou a primeira aeronave produzida em quantidade, pois com o desejo de popularizar o avião fez questão de colocar o manual da Demoiselle a disposição de todos.

3.12.12. Em 1910, com a saúde frágil, encerrou a carreira de aeronauta, mas continuou divulgando seus inventos que contribuíram para o progresso da aviação. Retornou ao Brasil, construiu uma casa em Petrópolis, “A Encantada”, que hoje é o Museu Casa de Santos-Dumont. Em 1918, publicou o livro “O que eu vi, o que nós veremos”. Com a saúde bastante debilitada, faleceu, em 23 de julho de 1932, no Guarujá, em São Paulo.

3.12.13. Pelo reconhecimento dos seus feitos, é anualmente homenageado, no mês de outubro, pela Força Aérea Brasileira. O evento a “Semana da Asa” acontece em homenagem ao célebre voo do 14 Bis, ocorrido no dia 23 de outubro de 1906. Desde a década de 1930, Santos-Dumont atribui nome aeroporto do Rio de Janeiro e chama-se, também, Santos-Dumont sua cidade natal. Em 1984, tornou-se o Patrono da Aeronáutica Brasileira. No Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER) é o Patrono da Cadeira nº 3.

3.13. AUGUSTO SEVERO DE ALBUQUERQUE MARANHÃO - MÁRTIR DA TECNOLOGIA AERONÁUTICA



3.13.1. O valor “empatia”, presente no Programa de Formação e Fortalecimento de Valores (PFV), pode ser atribuído a Augusto Severo, que ao pensar na construção dos seus inventos tinha por propósito promover o entendimento entre os povos, aproximar as nações, e, assim, batizou uma das suas importantes invenções com o nome de Pax, por ter confiança que esta seria alcançada com a defesa de dois principais fatores: liberdade e justiça.

3.13.2. Augusto Severo de Albuquerque Maranhão nasceu em Macaíba, no Estado do Rio Grande do Norte, no dia 11 de janeiro de 1864. Considerado o mártir da tecnologia aeronáutica, foi contemporâneo de Santos-Dumont e compartilhou dos mesmos anseios pela conquista do ar.

3.13.3. Desde a juventude, demonstrou interesse pela pesquisa científica e tecnológica. Em 1880, seguiu para o Rio de Janeiro, onde cursou dois anos de engenharia na Escola Politécnica. Por motivos de saúde, abandonou o curso, retornando para Natal onde, juntamente com seu irmão, Pedro Velho, fundou o Ginásio Rio Grandense, tornando-se vice-diretor e professor de matemática da instituição. Em 1883, com o encerramento das atividades do Ginásio, passou a se dedicar as atividades do comércio, exercendo a função de guardalivros da Casa Comercial do Porto de Guararapes.

3.13.4. O contexto do Brasil em fins do século XIX anunciava mudanças significativas nas questões políticas e sociais do país, no qual a luta pela abolição da escravidão ganhava força. Augusto Severo esteve envolvido na campanha abolicionista e, mais tarde, também se envolveu na campanha republicana. Como propagandista deste ideário político, escreveu textos para o jornal “A República”, fundado por seu irmão Pedro Velho.

3.13.5. Em 1892, abandonou as atividades na área de comércio e envolveu-se com a política, mas não deixou de se dedicar as questões aeronáuticas. Nesse mesmo ano, conseguiu a patente de exclusividade para a construção e utilização do balão dirigível, semirrígido, impulsionado por hélice e motores a explosão, denominado por ele de “navio de alto-ar”.

3.13.6. Em 1893, elegeu-se Deputado Federal representando o Rio Grande do Norte. Naqueles idos, Marechal Floriano Peixoto, Presidente da República, soube das habilidades de Augusto Severo e o encomendou um dirigível, a fim de utilizar o engenho do inventor para sufocar a Revolta da Armada, que ocorria no porto do Rio de Janeiro, resultante da insatisfação de algumas unidades da Marinha com os rumos da política.

3.13.7. Atendendo ao pedido do Presidente, Augusto Severo construiu um dirigível que denominou de “Bartolomeu de Gusmão”, uma homenagem ao “padre voador”. Embora sem o êxito esperado, o aerostato mostrou-se estável e equilibrado, demonstrando a validade e a viabilidade dos planos do inventor.

3.13.8. Aprofundou-se nos estudos e, em 1901, apresentou um novo projeto para a construção de um novo dirigível que batizou de “Pax”, que significa paz em latim, representando o seu ideal de entendimento e fraternidade entre os povos.

3.13.9. Em outubro de 1901, seguiu para Paris. Sem o apoio do Governo brasileiro, contou apenas com algumas economias, feitas ao longo da vida, e com a ajuda financeira de amigos que nele confiavam. Em Paris, construiu um hangar espaçoso no bairro de Vaugirard para acomodar seu balão e montou uma equipe de trabalho composta pelos mais renomados técnicos na área de mecânica e de construção de aeróstatos. E desde então, formou parceria com o mecânico Georges Sachet, que acreditou e se dedicou integralmente ao projeto de Augusto Severo.

3.13.10. O “Pax” era um balão semirrígido, de formato oval e com a barquinha feita em bambu, que foi adaptado do projeto original que previa alumínio, por ser mais leve, mas não sendo possível a execução devido à questão financeira. O aeróstato media trinta metros de extensão e doze metros de altura, e a sua barquinha podia transportar até quatro pessoas. A tração operava com o auxílio de cinco hélices e era movido por dois motores Buchet à gasolina, um de força de dezesseis cavalos e outro de vinte e quatro.

3.13.11. As experiências preparatórias começaram a ser realizadas no início de maio de 1902. As provas feitas mostraram bons resultados quanto à estabilidade e à dirigibilidade do balão, que chegou a subir quarenta metros acima do solo, em equilíbrio perfeito, funcionando os motores da aeronave, sem a menor interrupção.

3.13.12. Sempre em companhia do mecânico Sachet, Augusto Severo realizou outras inúmeras provas de voo com o “Pax”, todas obtendo o êxito esperado. A última experiência ocorreu em 12 de maio, quando o aeróstato subiu cerca de 400 metros, executou algumas evoluções, acompanhado por uma multidão que se aglomerava nas ruas e praças, até que uma súbita explosão envolveu a estrutura do balão, que caiu sobre a Avenida do Maine vitimando os dois tripulantes.

3.13.13. Os restos mortais do inventor foram enviados ao Brasil. O sepultamento ocorreu no cemitério São João Batista, no bairro de Botafogo, Rio de Janeiro. Augusto Severo foi eternizado como nome de rua em Paris, onde a “Rue Severo” faz interseção com a “Rue Georges Sachet”, numa homenagem aos amigos. Na “Avenue du Maine”, nº 81, há uma placa de mármore marcando o local do acidente.

3.13.14. Augusto Severo também foi homenageado no documentário “La catastrophe du ballon le Pax”, produzido, ainda em 1902, por Georges Méliès e lançado pela Star Film Company. Em 1903, no estado do Rio Grande do Norte, passou a ser nome de município, sendo chamado de Augusto-severense os nascidos na cidade. No Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER) é o Patrono da Cadeira nº 2.

3.14. BRIGADEIRO DO AR NERO MOURA - PATRONO DA AVIAÇÃO DE CAÇA



3.14.1. O valor “espírito de corpo”, presente no Programa de Formação e Fortalecimento de Valores (PFV), pode ser atribuído ao Brigadeiro do Ar Nero Moura que, num momento conturbado do contexto da 2ª Guerra Mundial, soube conduzir com camaradagem, mas com muita disciplina e respeito, os seus comandados no Primeiro Grupo de Aviação de Caça.

3.14.2. Nero Moura nasceu na cidade de Cachoeira do Sul, estado do Rio Grande do Sul, no dia 30 de janeiro de 1910. Concluiu o ensino primário e seguiu para Porto Alegre, onde se matriculou no Colégio Militar, em regime de internato. Após, foi transferido para o Rio de Janeiro, onde foi admitido como Cadete na Escola Militar do Realengo, no ano de 1928. No ano seguinte, optou pela 5ª Arma do Exército, a Aviação, que havia sido criada em 1927.

3.14.3. Na Escola de Aviação Militar (EAvM), no Campo dos Afonsos, completou os estudos concernentes à formação de Oficial Aviador do Exército. Em janeiro de 1931, foi promovido a 2º Tenente e obteve o brevê de pilotagem. Suas primeiras missões foram realizadas em aviões do Correio Aéreo Militar (CAM).

3.14.4. No transcorrer da Revolução Constitucionalista de 1932, participou do lado das forças legalistas, executando voos de reconhecimento, bombardeio e ataque ao solo, na região do Vale do Paraíba. Ali realizou cerca de 100 horas de voo em missões reais. Terminada a contenda, foi designado instrutor de pilotagem no Campo dos Afonsos, onde permaneceu até setembro de 1934.

3.14.5. Em outubro de 1934, já no posto de Capitão, seguiu para a França, onde realizou o Curso de Aperfeiçoamento, com duração de um ano, na École d'Application de l'Air. Ao retornar ao Brasil, foi designado instrutor de tiro e bombardeio da EAvM. Ao eclodir a intentona comunista, deflagrada no Rio de Janeiro, participou ativamente dos bombardeios aos revoltosos que ocupavam as instalações do 3º Regimento de Infantaria, localizado na Praia Vermelha.

3.14.6. Em 1938, foi designado para comandar o 3º Regimento de Aviação, em Santa Maria (RS). Logo em seguida, empreendeu a transferência da Unidade para Canoas (RS). Finalizada a missão no Sul, retornou para a EAvM, onde passou a chefiar as instruções aéreas. Nesse mesmo período, atuou como piloto do Presidente Getúlio Vargas, voando um avião Lockheed 12-A, bimotor.

3.14.7. Deflagrada a 2ª Guerra Mundial, intensificaram-se no país os movimentos para a criação do Ministério da Aeronáutica. Devido ao Curso de Aperfeiçoamento realizado na França e à amizade com o Presidente Getúlio Vargas, Nero Moura foi um instrumento importante na concretização desse movimento.

3.14.8. Em meados de 1940, ficou incumbido, juntamente com outros colegas aviadores, de estudar alguns projetos recebidos de outros oficiais do Exército e da Marinha, sobre a criação

de um novo Ministério, com a incumbência de tratar de assuntos ligados à Aviação.

3.14.9. Desse modo, em 20 de janeiro de 1941, foi criado o Ministério da Aeronáutica, tendo o Dr. Joaquim Pedro Salgado Filho como o seu primeiro Ministro e o Major Nero Moura como Assistente Militar e Chefe da Seção de Aviões de Comando, que se transformaria mais tarde no Grupo de Transporte Especial (GTE).

3.14.10. Em agosto de 1942, foi declarado estado de guerra em todo o país. No ano seguinte, na Aeronáutica, foi criado o Primeiro Grupo de Aviação de Caça (1º Gp Av Ca), que integraria o escalão terrestre da Força Expedicionária Brasileira (FEB) à Europa e teria por missão lutar em conjunto com os Aliados, na Itália. Nero Moura foi designado comandante e responsável por sua organização.

3.14.11. Em janeiro de 1944, viajou para os Estados Unidos acompanhado de 32 companheiros que constituíam o núcleo do 1º Gp Av Ca. Após um período de treinamento na School of Applied Tactics of the Army Air Force, localizada em Orlando, Flórida, esses militares foram enviados ao Panamá, onde se reuniram ao restante do Grupo, que lá se encontrava desde fevereiro. Também nos Estados Unidos, realizou treinamento nas aeronaves Thunderbolt P-47, um dos mais modernos aviões e que seria o vetor de combate dos pilotos brasileiros no Teatro de Operações europeu.

3.14.12. Finalizado os treinamentos, o Grupo embarcou para o Teatro de Operações em Tarquínia, Itália, ponto inicial das operações bélicas. Nero Moura soube comandar os subordinados com cortesia, mas também com punho forte. Não tolerava indisciplina, tratava a todos com lealdade e preocupando-se que nada faltasse aos comandados.

3.14.13. Ao término do conflito, retornou ao Brasil e assumiu o comando de uma das unidades mais importantes da FAB, o 1º Regimento de Aviação, sediado em Santa Cruz (RJ). No dia 7 de dezembro de 1945, pediu transferência para a Reserva. Mas voltou a atuar em prol da FAB, na década de 1950, quando a convite do Presidente Getúlio Vargas, assumiu o Ministério da Aeronáutica. Nero Moura que havia ido para a Reserva no posto de Coronel, foi promovido ex officio ao posto de Brigadeiro do Ar.

3.14.14. Entre as inúmeras realizações como Ministro, destacam-se a implantação do Centro de Instrução Militar, no Campo dos Afonsos; a inauguração da rota comercial Rio-Manaus; a criação da Esquadrilha da Fumaça, em 1952, hoje conhecida como Esquadrão de Demonstração Aérea (EDA), dentre outras.

3.14.15. Em 1954, diante dos conflitos políticos que circundavam o Governo de Getúlio Vargas, pediu demissão do cargo. Faleceu no dia 27 de dezembro de 1994. No ano seguinte, foi oficialmente declarado Patrono da Aviação de Caça. A presença de suas cinzas mortais e seu busto encontram-se localizados na Praça dos Veteranos, na Base Aérea de Santa Cruz. No Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER) é o Patrono da Cadeira nº 16.

3.15. EDUARDO PACHECO CHAVES - PIONEIRO DA AVIAÇÃO BRASILEIRA



3.15.1. O valor “humildade”, presente no Programa de Formação e Fortalecimento de Valores (PFV), pode ser atribuído a Eduardo Pacheco Chaves, que dedicou a vida aos feitos aeronáuticos, sendo o primeiro brasileiro a voar nos céus do país e a ganhar raids importantes, porém, agia de forma a tornar tais ações naturais e sempre com muita modéstia sobre os seus feitos históricos.

3.15.2. Eduardo Pacheco Chaves nasceu em São Paulo (SP), em 18 de julho de 1887. Após realizar o ensino básico, matriculou-se na Escola Politécnica de SP e prosseguiu os estudos na Universidade de Liège, na Bélgica. Sempre fascinado pela temática aviação, em 1911, seguiu para a França, onde obteve o brevê de nº 559, na Escola de Aviação Blériot. Sua dedicação, somada a vocação para pilotagem, garantiu-lhe uma formação bem mais rápida do que o normal, pois em apenas três semanas de instrução já realizava voo solo.

3.15.3. Após brevetado, participou da prova Les Prix des Escales, que consistia em realizar um percurso de 1.800 quilômetros, divididos em vinte e sete escalas, o que incluía um voo noturno, façanha muito arriscada para a época, na qual o piloto se orientava somente pelas luzes das estradas de ferro que ligavam uma cidade a outra. Concluiu a prova com êxito e, ainda, tornou-se um dos primeiros aviadores do mundo a fazer um voo noturno.

3.15.4. Em 1912, retornou ao Brasil trazendo junto um avião Blériot de 50 HP. Neste mesmo ano, o Governo paulista anunciou um prêmio de 30 mil réis ao aviador que, primeiro, conseguisse realizar o raid São Paulo-Santos-São Paulo. Diversos aviadores estavam em São Paulo para participar da prova, dentre eles o francês Roland Garros, que foi o piloto vitorioso. Eduardo Chaves também participou desse raid e estabeleceu o marco histórico de ser o primeiro brasileiro a voar nos céus do Brasil.

3.15.5. Roland Garros já era famoso, considerado o pioneiro da aviação na França por ter cruzado, em 1910, o Canal da Mancha. Pouco antes de iniciar a prova, seu avião apresentou problemas que só não o impediu de prosseguir porque Edu Chaves, num gesto de amizade, o concedeu as peças sobressalentes que possuía do Blériot.

3.15.6. Concluindo a primeira etapa da travessia, em 08 de março de 1912, Garros aterrissou em Santos, onde logo em seguida aterrissou Edu Chaves. No voo de volta, mais uma vez, a atuação de Edu Chaves foi crucial. Devido ao mau tempo, que dificultava a visibilidade, Garros só conseguiu voar em segurança e cumprir a etapa Santos-São Paulo com o auxílio do avião de Edu Chaves que estava equipado com bússola.

3.15.7. Ainda em 1912, sem nenhum tipo de comunicado prévio, agindo com a mais absoluta normalidade, Edu Chaves surpreendeu a todos ao empreender um voo de SP para o Rio de Janeiro (RJ). Saiu do bairro da Mooca, no dia 28 de abril, fez uma escala em Guaratinguetá para abastecer, e seguiu viagem. Porém teve problemas técnicos no avião, que caiu no mar de Mangaratiba. Embora não tenha concluído o raid, a imprensa acompanhou com muita

vibração tal feito, tanto que Edu Chaves foi recebido com festa pelo jornal “A Noite”.

3.15.8. Em 1914, após aprimorar as técnicas, mais uma vez sem fazer alardes, estava novamente nos ares para cumprir o trajeto SP-RJ. No dia 05 de julho, partiu para o RJ, onde pousou no Campo dos Afonsos, após 4 horas e 25 minutos de voo, e foi recebido numa grande festa por diversos aviadores, dentre eles, Ricardo Kirk, primeiro oficial aviador do Exército Brasileiro, e pelo Presidente da República, Marechal Hermes da Fonseca. Ao concluir com sucesso esse raid, Edu Chaves se tornou o primeiro aviador a fazer sem escala a rota doméstica mais movimentada e conhecida do Brasil.

3.15.9. Paralelamente às façanhas aeronáuticas, dos raids que participava, deu alguns passos importantes para a consolidação da mentalidade aeronáutica no Brasil, quando em 1912 criou a primeira Escola de Aviação, sediada em Guapira, SP. Apesar do esforço empreendido, a Escola teve vida efêmera, devido à eclosão da 1ª Guerra Mundial. Mas de fato, este projeto, entrou para a biografia de Edu Chaves como sendo mais um dos seus feitos para a infraestrutura da aviação no país.

3.15.10. Declarada a guerra, ingressou na Legião Estrangeira e tornou-se voluntário na Aviação Militar Francesa. Obteve o brevê de Aviador Militar e o de Metralhador, pela Escola de Tiro Aéreo de Cazeaux, na França. Combateu durante três anos na guerra. Pelas conquistas passou a integrar o seleto grupo da Associação Aeronáutica de Vieilles Tiges, composta, por pilotos brevetados antes do início da Grande Guerra.

3.15.11. Ao retornar ao Brasil, o principal assunto nos meios aeronáuticos era o desafio do trajeto Rio de Janeiro-Buenos Aires. Aviadores de diversas nacionalidades tinham tentado, porém sem sucesso. Até que no dia 25 de dezembro de 1920, Edu Chaves a bordo do avião Curtiss Oriole, com motor de 150 HP, iniciou a viagem, que foi feita em cinco etapas, sendo completada no dia 29 de dezembro no aeroporto de El Palomar, Buenos Aires.

3.15.12. Faleceu em 21 de junho de 1975. Em homenagem ao aviador, que dedicou a vida aos serviços aeronáuticos, a cidade de São Paulo tem um Parque chamado Edu Chaves. No Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER) é o Patrono da Cadeira nº 4.

3.16. MAJOR-BRIGADEIRO DO AR DIONÍSIO CERQUEIRA DE TAUNAY - PATRONO DA AVIAÇÃO DE PATRULHA



3.16.1. O valor “coragem”, presente no Programa de Formação e Fortalecimento de Valores (PFV), pode ser atribuído ao Major-Brigadeiro Dionísio Cerqueira de Taunay por ter cumprido com bravura a patrulha costeira do Brasil no contexto da 2ª Guerra Mundial, contribuindo, assim, para a manutenção da soberania dos nossos mares.

3.16.2. Nasceu no Rio de Janeiro, em 5 de julho de 1913. Iniciou a carreira militar na Escola Naval, em 1930, sendo declarado Guarda-Marinha. No posto de Tenente, seguiu para a Escola de Aviação Naval, situada na ponta do Galeão, onde fez o curso de aviador e, em 1941, tornou-se instrutor. Neste mesmo ano, com a criação do Ministério da Aeronáutica, foi transferido para a Força Aérea. No posto de Capitão, serviu como assistente militar do gabinete do Ministro da Aeronáutica, Joaquim Pedro Salgado Filho.

3.16.3. Cabe ressaltar que, nesse contexto, o Brasil enfrentava pressões para se posicionar diante da 2ª Guerra Mundial. Nesse ínterim, mais precisamente em março de 1942, o Capitão Taunay fez o traslado, de um Vultee BT-15 Valiant, dos Estados Unidos para o Brasil.

3.16.4. A neutralidade do Brasil no conflito começou a ser repensada quando, em 18 de maio de 1942, o submarino Barbarigo, de bandeira italiana, atacou uma embarcação brasileira nas águas do Atlântico Sul, causando a morte de alguns tripulantes. Em resposta ao atentado, o mesmo submarino italiano foi atacado pela aeronave B-25 Mitchell, do Agrupamento de Aviões de Adaptação da FAB, no dia 22 de maio, nos arredores de Fernando de Noronha. Diante da façanha, a referida data tornou-se o Dia da Aviação de Patrulha.

3.16.5. Em agosto de 1942, após esse episódio, somado a pressão do Governo norte-americano que reconhecia a importância estratégica do litoral brasileiro para combater os países do Eixo, o Brasil entrou oficialmente no conflito. De janeiro a fevereiro de 1943, o Capitão Taunay comandou a Esquadrilha de Adestramento, da Base Aérea do Galeão, e ficou responsável por coordenar o traslado dos aviões North American AT-6C Texan para o Brasil, originários dos Estados Unidos.

3.16.6. O Capitão Taunay participou ativamente da Campanha do Atlântico Sul, voou 67 missões de Patrulha em aeronaves A-28A Hudson e PBY-5 Catalina. Em uma dessas patrulhas, no dia 30 de outubro de 1943, estava a bordo da aeronave Catalina, que sobrevoava o litoral de Cabo Frio quando avistou um submarino inimigo, que se tornou alvo das bombas e dos tiros de metralhadora. Pela façanha, recebeu um louvor do Ministro da Aeronáutica, Salgado Filho.

3.16.7. Durante a participação do Brasil na Campanha na Europa, foi designado Oficial de Ligação da FAB com a United States Army Air Forces (USAAF) na Itália, onde permaneceu até o fim da guerra. No Teatro de Operações, realizou um total de onze missões de guerra, entre 23 de fevereiro e 10 de abril de 1945.

3.16.8. Ao término da guerra, seguiu para os Estados Unidos onde realizou cursos de aperfeiçoamento. Ao retornar ao Brasil, foi para a Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica (ECEMAR), onde fez o Curso Superior de Comando. Em 1951, no posto de Tenente-Coronel, chefiou o Estado-Maior do Comando do Transporte Aéreo (COMTA), Unidade recém-criada.

3.16.9. Em 1953, foi designado Comandante da Base Aérea de Belém. Após isso, ocupou outras funções relevantes na estrutura organizacional da FAB até que, em 1958, já no posto de Coronel, seguiu novamente para os Estados Unidos, onde chefiou um grupo constituído por cinquenta e cinco militares, entre oficiais e graduados de diversas especialidades, que foram realizar estágio de instrução em aviões de patrulha Lockheed P2V-5 Neptune, designados na FAB como P-15.

3.16.10. As novas aeronaves eram dotadas com sensores e equipamentos modernos para época, e foram as primeiras da FAB providas de dispositivos de guerra eletrônica, mais adequada para vigiar o litoral brasileiro. Ao término do estágio, o Coronel Taunay ficou com a missão de fazer o traslado dos cinco primeiros aviões P-15 para o Brasil, que iriam dotar o Primeiro Esquadrão do Sétimo Grupo de Aviação (1º/7º GAV), lotado na Base Aérea de Salvador, da qual se tornou Comandante em janeiro de 1959.

3.16.11. Em 1º de março de 1959, quando retornava de uma viagem feita ao Rio de Janeiro foi vítima de um acidente de avião. Em 13 de abril do mesmo ano, foi promovido post-mortem ao posto de Brigadeiro e, em seguida, ao de Major-Brigadeiro.

3.16.12. Em reconhecimento pela trajetória de vida militar, pelas missões realizadas no exterior, na Campanha da Itália e na Campanha do Atlântico Sul, onde protagonizou momentos históricos, no dia 21 de março de 2001, o Major-Brigadeiro Dionísio Cerqueira de Taunay foi declarado o Patrono da Aviação de Patrulha.

3.17. MAJOR-BRIGADEIRO DO AR LYSIAS AUGUSTO RODRIGUES - PRECONIZADOR DO MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA



3.17.1. O valor “vitalidade”, presente no Programa de Formação e Fortalecimento de Valores (PFV), pode ser atribuído ao Major-Brigadeiro do Ar Lysias Augusto Rodrigues pela sua participação ativa no Correio Aéreo Militar (CAM), integrando diversas cidades no Brasil, e pela sua tenacidade na criação do Ministério da Aeronáutica.

3.17.2. Nasceu no Rio de Janeiro, no dia 23 de junho de 1896. Sua carreira militar teve início como Praça na Escola Militar de Realengo, em 25 de março de 1916. Já no ano de 1918, se tornou Aspirante a Oficial da Arma de Artilharia. Foi promovido a 2º Tenente, em 30 de dezembro de 1919, e a 1º Tenente, no dia 5 de janeiro de 1921.

3.17.3. No dia 17 de fevereiro de 1920, ingressou na Escola de Aviação Militar, na qual realizou o Curso de Observadores Aéreos e fez estágio no Serviço Geográfico Militar, e se formou em 1 de julho de 1921. Sua formação era de Engenheiro-Geógrafo pela Politécnica do Rio de Janeiro e era também poliglota, pois falava inglês, francês, italiano e o espanhol. Devido a estes conhecimentos, teve sua promoção ao posto de Capitão, em 17 de setembro de 1924, e participou de encontros com diversas personalidades internacionais em conjunto com o Ministério de Relações Exteriores no Brasil.

3.17.4. Em 1926, iniciou o Curso de Oficiais Aviadores e formou-se em Piloto Aviador do Exército Brasileiro. Também conseguiu, neste ano, o diploma internacional certificado pelo Aero Club Brasileiro. Em novembro, foi transferido para a recém-criada Aviação Militar. No dia 9 de fevereiro de 1928, foi promovido a Major, e, no ano seguinte fez o Curso de Oficiais Superiores da Aviação, no qual adquiriu as experiências de Piloto, Observador e Metralhador.

3.17.5. Esteve presente e atuante no Movimento Constitucionalista, em São Paulo, no ano de 1932, ao lado dos paulistas que utilizavam o codinome de “Gaviões de Penacho”. No dia 28 de julho partiram com destino a Itapetininga e conseguiram algumas vitórias nos conflitos aéreos. Para narrar todas essas aventuras vivenciadas, escreveu o livro “Luta Aérea na Guerra Paulista de 1932”.

3.17.6. Em sua obra, ele explica que a superioridade bélica do governo derrotou os constitucionalistas que finalizaram esse conflito com um armistício. Sendo assim, todos os militares ao lado dos paulistas foram penalizados. No Boletim nº 115, da Diretoria da Aviação do Ministério da Guerra, de 04 de agosto de 1932, consta a sua deserção, pois não se apresentou dentro do prazo determinado. Em 08 de agosto deste ano, foi reformado por vias administrativas e exilado em Buenos Aires. Retornou ao Brasil, no dia 01 de junho de 1934, e se apresentou na Diretoria de Aviação, foi anistiado, reintegrado ao Exército Brasileiro e promovido a Tenente-Coronel em 30 de agosto.

3.17.7. Neste mesmo ano, teve como missão trabalhar no Correio Aéreo Militar (CAM), que posteriormente se tornou o Correio Aéreo Nacional (CAN), com o objetivo de integração

nacional a partir da aviação, que traria acesso a áreas distantes do país, como no interior de Goiânia e na Amazônia. Uma das missões desempenhadas foi de ampliar a rota Rio-Goiás até Belém, passando por Tocantins, consolidando uma rede de aerovias. O seu diferencial estava em aliar sua atividade de piloto ao mapeamento aéreo, pois possuía conhecimentos técnicos para fazer a exploração terrestre. Sobre essa experiência, escreveu o livro “O Rio dos Tocantins”.

3.17.8. Com relação aos livros escritos pelo mesmo, além dos já citados, acrescentam-se: Brasileiros Pioneiros do Ar, Manual de distâncias e rumos do Rio Grande do Sul, História da Conquista do Ar, Brasil Aeronáutico, Necessidade e Organização da Força Aérea, A Finalidade das Linhas Aéreas no Brasil, Roteiro do Tocantins, Geopolítica do Brasil, Estrutura Geopolítica da Amazônia Brasileira e Formação da Nacionalidade Brasileira. Também teve uma participação como diretor e redator para as seguintes revistas: Aviação (1926), Revista da Aviação (1937) e Avião (1942).

3.17.9. Devido ao seu conhecimento em diversas áreas, realizou inúmeras publicações, palestras e conferências para defender a criação do Ministério da Aeronáutica, pois era necessário ter uma aviação que fosse capaz de atender a todo o território nacional.

3.17.10. Em 1941, foi promovido a Coronel e, em 1945, a Brigadeiro. Neste mesmo ano, foi transferido para a Reserva Remunerada, no posto de Major-Brigadeiro. Faleceu no Rio de Janeiro, no dia 21 de maio de 1957. No Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER), se tornou Patrono da Cadeira nº 8. Outra homenagem póstuma ocorreu em 2001, quando o aeroporto de Palmas recebeu o nome de Brigadeiro Lysias Rodrigues.

4. ÉTICA MILITAR

4.1. A ética deriva dos valores que um grupo social adota como mais importantes. Nas organizações isso não é diferente, pois cada instituição possui um rol de valores que norteiam a conduta de seus membros. A ética poderia ser definida como o ideal de comportamento (procedimento moral) que orienta o ser humano, em relação aos seus semelhantes, a decidir entre o bom e o mau, o justo e o injusto, o conveniente e o inconveniente, o oportuno e o inoportuno, o honesto e o desonesto, visando ao bem comum, à honra e à tradição dos serviços públicos. A ética é o arcabouço da instituição. Dessa maneira, a conduta dos militares na busca do bem estar pessoal e em sociedade deve ser pautada nos valores que norteiam a organização.

4.2. O Estatuto dos Militares estabelece como valores o patriotismo, o civismo, a fé na missão, o espírito de corpo, o amor à profissão e o aprimoramento profissional;

4.3. Distintamente de outras profissões, o sacrifício da própria vida é condição fundamental de admissão e permanência nas Forças Armadas, cujos preceitos são afirmados em juramento perante a Bandeira Nacional, feito por todos os militares, em seus atos de incorporação. A defesa da Pátria, por meio da sua honra, integridade e instituições democráticas, norteia, portanto, o comportamento do militar como reflexo dos valores.

4.4. Assim, tendo por base os valores da instituição, não apenas os militares, mas outras profissões estabeleceram seus códigos de ética, os quais estabelecem diretrizes que orientam seus integrantes sobre posturas e atitudes ideais. Há os códigos de ética do médico, do professor, do engenheiro, do advogado, do funcionário público, entre outros, e cada qual enquadra seus participantes em uma conduta socialmente correta, alinhada com a boa imagem profissional.

4.5. Nesse contexto, é interessante mencionar os chamados “comportamentos antiéticos”, que nada mais são do que condutas que não seguem a ética estabelecida. Podemos clarificá-los por intermédio de inúmeros exemplos: nepotismo, furar fila, falsificar carteira de estudante, colar na prova, apresentar atestado médico falso, estacionar em vaga preferencial, entre outras atitudes.

4.6. Diariamente, na Força Aérea, padrões de conduta ética, dentro e fora da instituição, podem ser exemplificados por diferentes posturas:

- a) no trato respeitoso com os demais colegas de farda, mesmo na inatividade;
- b) na apresentação pessoal e no uso de uniformes;
- c) no respeito aos militares de serviço;
- d) no uso de mídias sociais.

4.7. Paralelamente, o Estatuto dos Militares (artigo 28 da lei nº 6.880, de 1980) estabelece os seguintes preceitos para os integrantes das forças armadas:

- a) amar a verdade e a responsabilidade como fundamento de dignidade pessoal;
- b) exercer, com autoridade, eficiência e probidade, as funções que lhe couberem em decorrência do cargo;
- c) respeitar a dignidade da pessoa humana;

- d) cumprir e fazer cumprir as leis, os regulamentos, as instruções e as ordens das autoridades competentes;
- e) ser justo e imparcial no julgamento dos atos e na apreciação do mérito dos subordinados;
- f) zelar pelo preparo próprio, moral, intelectual e físico e, também, pelo dos subordinados, tendo em vista o cumprimento da missão comum;
- g) empregar todas as suas energias em benefício do serviço;
- h) praticar a camaradagem e desenvolver, permanentemente, o espírito de cooperação;
- i) ser discreto em suas atitudes, maneiras e em sua linguagem escrita e falada;
- j) abster-se de tratar, fora do âmbito apropriado, de matéria sigilosa de qualquer natureza;
- k) acatar as autoridades civis;
- l) cumprir seus deveres de cidadão;
- m) proceder de maneira ilibada na vida pública e na particular;
- n) observar as normas da boa educação;
- o) garantir assistência moral e material ao seu lar e conduzir-se como chefe de família modelar;
- p) conduzir-se, mesmo fora do serviço ou quando já na inatividade, de modo que não sejam prejudicados os princípios da disciplina, do respeito e do decoro militar;
- q) abster-se de fazer uso do posto ou da graduação para obter facilidades pessoais de qualquer natureza ou para encaminhar negócios particulares ou de terceiros;
- r) abster-se, na inatividade, do uso das designações hierárquicas:
 - em atividades político-partidárias;
 - em atividades comerciais;
 - em atividades industriais;
 - para discutir ou provocar discussões pela imprensa a respeito de assuntos políticos ou militares, excetuando-se os de natureza exclusivamente técnica, se devidamente autorizado; e
 - no exercício de cargo ou função de natureza civil, mesmo que seja da Administração Pública;
- s) zelar pelo bom nome das Forças Armadas e de cada um de seus integrantes, obedecendo e fazendo obedecer aos preceitos da ética militar.

4.8. É importante salientar, por fim, que todos esses preceitos descritos no Estatuto não esgotam todos os comportamentos que podem ser considerados como “éticos”, pois eles dependem, sobretudo, da compreensão dos princípios que regem cada valor. Ao entendê-los, fica muito mais fácil adotar uma conduta ética dentro e fora da organização, mesmo que a situação não se enquadre, integralmente, em uma lista de comportamentos éticos e antiéticos, previamente estabelecida.

5. DEVERES MILITARES

5.1. Dever é a obrigação moral de cumprir os compromissos. O dever militar tem de ser considerado em relação aos chefes, aos companheiros e a si mesmo.

5.2. Os deveres decorrem dos valores adotados pela instituição, bem como do padrão ético exercido pelos seus integrantes; e podem ser definidos como regra que se impõe através da moral, dos hábitos, das tradições, da cultura ou da lei. O sentimento de obrigatoriedade surge a partir do que cada um considera como um padrão de conduta eticamente adequado, ou seja, corresponde a uma vontade consciente de se fazer o que é certo.

5.3. Com os militares, esse sentimento de dever decorre das características da profissão militar, que exige de cada um inúmeros sacrifícios, inclusive o da própria vida em benefício da pátria. Esta peculiaridade dos militares os conduz a valorizar certos princípios que lhes são imprescindíveis.

5.4. Os deveres militares seriam, então, um conjunto de vínculos racionais, bem como morais, que ligam o militar à pátria e ao seu serviço.

5.5. Por fim, o Estatuto dos Militares, no artigo 31 da Lei nº 6.880, de 9 de dezembro de 1980, exemplifica os seguintes deveres militares:

5.5.1. DEDICAÇÃO E FIDELIDADE À PÁTRIA

- a) priorizar o interesse da Pátria sobre qualquer outro interesse; e
- b) exteriorizar o orgulho de ser brasileiro e o culto ao patriotismo e ao civismo.

5.5.1.1. Um exemplo de dedicação e fidelidade à Pátria é o juramento que os militares realizam ao ingressarem nas Forças Armadas:

“Dedicar-me inteiramente ao serviço da Pátria, cuja honra, integridade e instituições defenderei, com o sacrifício da própria vida”.

5.5.2. O CULTO AOS SÍMBOLOS NACIONAIS

5.5.2.1. A Bandeira, o Hino, as Armas (brasão) e o Selo são os Símbolos Nacionais pelos quais devemos ter imenso respeito, em especial, à Bandeira e ao Hino. Esse respeito é expressão básica de civismo e dever de todos os militares.

5.5.2.2. O culto à Bandeira Nacional é exteriorizado mediante honras e sinais de respeito a ela prestados nas solenidades. O respeito ao Hino Nacional é traduzido pelas honras que lhe são prestadas nas solenidades militares, pelo seu canto e pela postura que o militar toma quando ouve os seus acordes.



Bandeira Nacional



Brasão Nacional



Selo Nacional

5.5.3. PROIBIDADE E LEALDADE EM TODAS AS CIRCUNSTÂNCIAS

5.5.3.1. Probidade: característica ou particularidade do que é probo. Retidão ou integridade de caráter, honestidade e honradez; e

5.5.3.2. Lealdade: consideração aos preceitos que dizem respeito à honra, à decência e à honestidade.

5.5.3.3. Ou seja, a intenção de não enganar seus superiores, pares ou subordinados. Agir com honestidade em qualquer circunstância.

5.5.4. RIGOROSO CUMPRIMENTO DAS OBRIGAÇÕES E DAS ORDENS

5.5.4.1. Tem como fundamentos a disciplina e a hierarquia. Novamente como exemplo trecho do juramento militar:

“... cumprir rigorosamente as ordens das autoridades a que estiver subordinado.”

5.5.5. TRATAR O SUBORDINADO DIGNAMENTE

5.5.5.1. Trato do subordinado com bondade, dignidade, urbanidade, justiça e educação, sem comprometer a disciplina e a hierarquia;

5.5.5.2. Incentivo ao exercício da liderança autêntica, que privilegie a persuasão em lugar da coação e que seja conquistada não pelo paternalismo, mas pela competência profissional, aliada à firmeza de propósitos e à serenidade nas atitudes;

5.5.5.3. Importância do exemplo pessoal, do desprendimento e do respeito ao próximo, demonstrados pelos chefes em todos os escalões, como incentivo à prática de atitudes corretas por parte de cada um.

6. DISPOSIÇÕES GERAIS

6.1. O PFV foi concebido como um estilo de vida e uma cultura para a FAB. Sua missão é construir e sustentar uma comunidade próspera e resiliente, que promova as boas práticas de aptidão mental, física, social e espiritual. O resultado de um programa de bem-estar abrangente é a formação de um profissional militar de alto desempenho.

6.2. Os quatro aspectos do bem-estar do profissional militar podem ser assim definidos:

- a) Mental: visa abordar os desafios da vida de maneira positiva, demonstrando autocontrole, perseverança e bom caráter nas escolhas e ações, procurando e oferecendo ajuda;
- b) Físico: visa alcançar a excelência em atividades físicas que exigem bons níveis de condicionamento aeróbico, resistência, força, flexibilidade e composição corporal, derivadas da prática regular e sistematizada de exercícios físicos, nutrição e programas de treinamento;
- c) Social: tem por objetivo desenvolver, valorizar e manter amizades confiáveis, promovendo uma boa comunicação, incluindo troca de ideias, visões e experiências; e
- d) Espiritual: busca fortalecer um conjunto de crenças, princípios ou valores que sustentam a sensação de bem-estar e propósito de um indivíduo. A aptidão espiritual diz respeito a ter um senso de propósito e significado em sua vida, independente do credo religioso, e é essencial para a resiliência de um indivíduo. Incluem, entre outras coisas, visões de mundo, fé religiosa, senso de propósito, senso de conexão, valores, ética e moral.

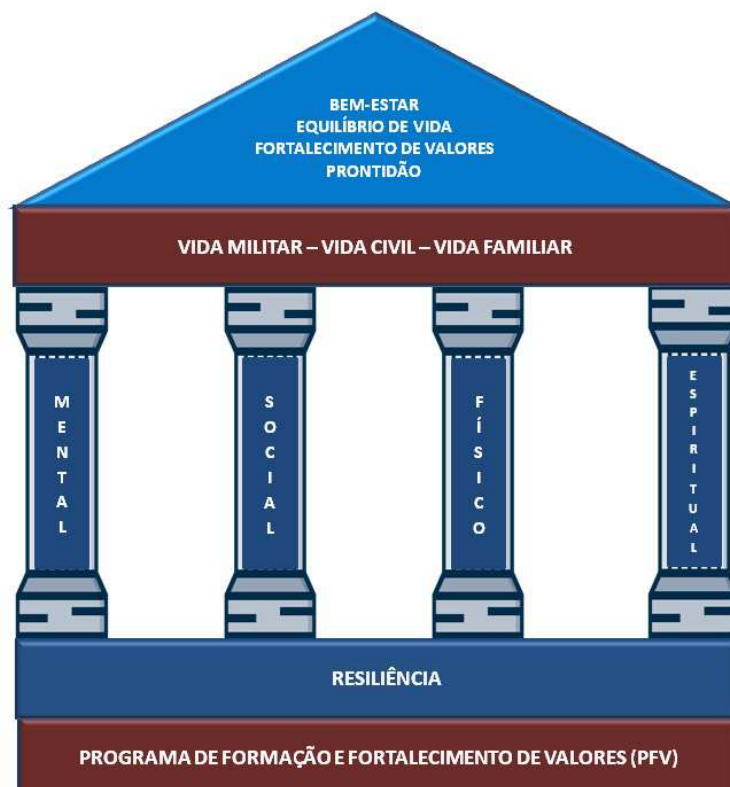


Figura 2 - As quatro dimensões de atuação do PFV

6.3. A condução transversal e multifacetada do PFV é estruturada por intermédio do Conselho de Ética Militar da FAB, conforme consta na DCA 909-2.

6.4. COMISSÃO DO PROGRAMA DE FORMAÇÃO E FORTALECIMENTO DE VALORES

6.4.1. O Programa de Formação e Fortalecimento de Valores tem por motivação a abordagem sistêmica dos valores propostos para alcançar uma série de objetivos pré-estabelecidos. Como qualquer sistema, é necessário um planejamento e uma avaliação das ações realizadas para verificar a efetividade do programa. Com o intuito de realizar estas atividades, será constituída uma comissão, composta pelos diversos elos do sistema, que se reunirá periodicamente para planejamento e avaliação da execução das atividades previstas.

6.4.2. Nas reuniões, deverão ser determinadas as linhas de ação e atividades a serem desenvolvidas em cada setor, bem como uma avaliação das atividades desenvolvidas no período anterior, com o objetivo de detectar possíveis falhas e apontar soluções que levem ao aprimoramento do programa.

6.5. METODOLOGIA DE TRABALHO

6.5.1. As OM deverão envidar esforços para que o Programa de Formação e Fortalecimento de Valores seja trabalhado ativamente por todo o efetivo, inclusive cadetes e alunos das OM, seguindo o cronograma a seguir:

MÊS/TEMA	VALOR ORGANIZACIONAL	VALOR INDIVIDUAL	PERSONALIDADE 1	PERSONALIDADE 2
MARÇO	PROFISSIONALISMO	HONRA	Mal. Casemiro Montenegro Filho	Mal. Armando Figueira Trompowsky de Almeida
ABRIL	DISCIPLINA	RESPEITO	Mal. Raymundo Vasconcelos de Aboim	Ten Brig Ar João Camarão Telles Ribeiro
MAIO	HIERARQUIA	JUSTIÇA	Ten Brig Ar Joelmir Campos de Araripe Macedo	Ruben Martin Berta
JUNHO	COMPROMETIMENTO	LEALDADE	Ten Brig Int José Epaminondas de Aquino Granja	Min. Joaquim Pedro Salgado Filho
JULHO	INTEGRIDADE	HONESTIDADE	Mal. Eduardo Gomes	

AGOSTO	AMOR À PROFISSÃO	CONDUTA MORAL	Ten Brig Nelson Freire Lavenère Wanderley	Mal. Henrique Raymundo Doytt Fontenelle
SETEMBRO	PATRIOTISMO	EMPATIA	Alberto Santos Dumont	Augusto Severo de Albuquerque Maranhão
OUTUBRO	ESPÍRITO DE CORPO	HUMILDADE	Brig Nero Moura	Eduardo Pacheco Chaves
NOVEMBRO	CORAGEM	VITALIDADE	Maj Brig Ar Dionísio Cerqueira de Taunay	Maj Brig Ar Lysias Augusto Rodrigues

6.5.2. O programa deverá ser conduzido da seguinte forma:

- a) deverá ser publicada uma portaria no âmbito de cada OM designando os componentes da Comissão do PFV. As designações serão nominais, mobiliando, no mínimo, as seguintes funções: Presidente, Vice-Presidente, Secretário, Adjuntos e Elos Setoriais. Os Elos deverão ser oficiais, graduados ou civis assemelhados, representantes de setores, divisões ou subdivisões da OM (a experiência mostra que mais de um elo por setor, ligados aos círculos hierárquicos, pode facilitar a abordagem do trabalho). Caso a OM conte com um Capelão, este deverá compor a comissão, uma vez que o SARA está comissionado por lei a atuar na formação moral do efetivo. De acordo com a necessidade de cada Organização, poderão ser criadas outras funções distintas daquelas descritas acima. Os setores com efetivo reduzido poderão ser aglutinados para fins de atuação setorial dos elos;
- b) a Comissão deve ter um caráter “multidisciplinar”, reunindo militares e civis com diferentes capacitações e experiências, contribuindo para a melhoria do processo. É importante, também, que a Comissão e os condutores dos trabalhos mensais possam receber assessoria didático-pedagógica ou até mesmo psicopedagógica adequada, a fim de que sejam eleitas as melhores técnicas e dinâmicas para que as atividades propostas atinjam o resultado pretendido, com a maior eficácia possível;
- c) no mês de fevereiro, após a reunião inicial do Conselho de Ética Militar ter sido realizada, e as orientações gerais do Conselho repassadas, deverá ser realizada uma reunião geral com todos os componentes da Comissão do PFV na OM, na qual será debatido o programa de trabalho anual do PFV para o ano corrente, devendo o produto gerado ser documentado por meio de uma Nota de Serviço, Instrução de Serviço ou outro documento congênere;
- d) preferencialmente, em toda primeira semana do mês (de março a novembro), deverá haver uma reunião da comissão (Elos do PFV) para debater como será a abordagem do valor do mês e, ainda, discutir a

metodologia, repercussão e pontos de melhoria afetos aos trabalhos desenvolvidos no mês anterior;

- e) após a reunião, cada elo tem um prazo de até 15 dias para desenvolver o trabalho planejado, relativo ao tema previsto, junto ao setor sob sua responsabilidade. Ele deverá promover a reflexão do valor do mês por meio de apresentações, debates, discussões de dilemas, dinâmicas de grupo ou quaisquer outras metodologias que melhor atinjam seu público-alvo. A metodologia pode ser coordenada pelo Presidente do PFV, para acontecer de forma uníssona em todos os setores da OM, ou pode ser descentralizada e deixada à cargo do Elo de cada setor. Tudo depende do objetivo a ser alcançado e do efeito a ser colhido. A presença do Comandante da OM nesta reunião inicial é grandemente recomendada e deve ser encarada com o mesmo grau de importância que com o que é encarada a Reunião de Prestação de Contas;
- f) Ao longo do ano, as metodologias utilizadas junto ao efetivo devem ser alternadas, visando maior efetividade na geração das competências morais pretendidas. Assim, não é aceitável que, ao longo do ano, a única metodologia empregada seja a palestra, por exemplo. Devem ser empregadas, em cada mês, ao menos uma das cinco seguintes metodologias obrigatórias: palestras ou aulas motivacionais (com abordagens passivas ou ativas, conforme o público), sala de aula invertida, discussão de dilemas, e-learning e relatos de experiências operacionais ligadas ao tema. Cada uma destas metodologias obrigatórias deverá ser empregada, pelo menos uma vez ao ano.
- g) de forma paralela às metodologias listadas no item anterior, é recomendado o uso de meios alternativos para a divulgação do valor do mês, com o fito de imergir o efetivo na cultura dos valores: cartazes e banners com frases motivacionais, ações sociais e de voluntariado, jogos corporativos, dinâmicas de grupo, fóruns de discussão on-line, concursos de vídeo, concursos de redação, leitura dirigida seguida de debate, indicação de filmes e vídeos seguidos de debate, etc.
- h) preferencialmente, na última semana do mês, deverá ser realizada uma reunião com o efetivo, de forma geral ou por círculos hierárquicos, onde será realizada uma preleção de fechamento, "alinhando" o que foi trabalhado ao longo do mês, de forma descentralizada, nos setores, por intermédio dos Elos do PFV. O objetivo desta última preleção é padronizar a interpretação dos conceitos sobre os valores e virtudes apreendidos pelo efetivo ao longo do processo. A presença do Comandante nesta reunião é, mais uma vez, altamente recomendada, pois reveste o Programa de legitimidade perante o efetivo.
- i) no que se refere à “Formação de Valores”, para as Organizações de Ensino que possuem cursos/estágios com duração menor do que um ano, os valores deverão ser trabalhados respeitando as particularidades de programação e duração do curso/estágio, quando o alvo for o corpo discente. O restante do efetivo da OE seguirá um programa que atenda ao previsto nas alíneas anteriores.

6.6. Conforme consta no item 2.14, o valor a ser trabalhado em cada mês poderá ser abordado

com ênfase em quaisquer uns dos valores similares listados no item 2.10, visando particularizar o programa para a necessidade da OM e para um melhor alcance, levando em conta o perfil do público-alvo. No fim, dada a similaridade mapeada dos valores, o objetivo será alcançado, os princípios por trás dos valores serão transmitidos e a ética militar será exercitada, mudando somente a semântica utilizada ou a “lente” por intermédio da qual enxergamos o valor do mês.

6.6.1. É importante, quando possível, a implementação de uma assessoria pedagógica e psicológica, com o fito de analisar as particularidades do público-alvo, conhecer as *nuances* comportamentais ligadas ao valor de cada mês e, ainda, discutir métodos e técnicas que favoreçam uma reflexão verdadeira por parte do efetivo. Deve-se evitar, a todo custo, que a metodologia de abordagem do tema possibilite a passividade da audiência.

6.6.2. Considerando os quatro aspectos do bem-estar do profissional militar, apresentado no item 6.2, as ações planejadas para o PFV devem ser de caráter transversal e holístico, permeado as atividades cotidianas da Organização Militar. A incorporação do tema “Ética Militar”, por intermédio do PFV e da sua programação mensal, às atividades como o Briefing Diário de Situação (BDS), Educação Física, jogos corporativos (Torneios Militares), campanhas de emprego, Operações Militares, campanhas contra drogadição, “Outubro Rosa”, “Novembro Azul”, campanhas de prevenção ao suicídio (“Setembro Amarelo”) e milhares de outras, é essencial para que o objetivo do Programa seja alcançado: incorporar os valores militares na rotina da FAB, fazendo deles um estilo de vida, e não um “quadrinho a ser cumprido” no Programa de Trabalho Anual (PTA).

6.6.3. Considerando que valores e cultura organizacional são construídos em cima de tradições, símbolos e rituais, a adoção de formaturas com periodicidade regular, a comemoração de datas simbólicas (como o aniversário da OM, a data natalícia de uma figura relevante ou a data de realização de feitos memoráveis), bem como a adoção de rotinas representativas desses valores (como o uso do uniforme operacional uma vez por semana, por exemplo) é imprescindível para a construção da mentalidade combativa e profissional que o PFV busca alcançar.

6.6.4. Sabendo-se que o ensino na Aeronáutica é ministrado com base, dentre outros, no princípio do pluralismo pedagógico, é recomendável que o PFV de cada OM esteja fundamentado em bases teóricas consagradas.

6.6.5. Por fim, as atividades deverão ser conduzidas respeitando as particularidades de cada instituição e, ainda, adequando o conteúdo de acordo com as peculiaridades do público-alvo.

6.7. RESPONSABILIDADES

6.7.1. É responsabilidade da DIRENS orientar as ações do PFV nas Escolas de formação militar subordinadas e nos elos do SISTENS, no que se refere aos Cursos e Estágios de Formação cuja Doutrina de Formação Militar esteja sob sua tutela.

6.7.2. É de responsabilidade dos ODGSA por intermédio do seu representante no Conselho de Ética Militar, a verificação do cumprimento do Programa proposto, não só em suas instalações, mas no âmbito das OM subordinadas, munindo o EMAER de informações sobre o desenvolvimento do PFV ao longo de cada semestre. O relatório semestral deverá ser remetido ao EMAER, até o dia 20 de julho e 20 de dezembro de cada ano, retratando os índices alcançados e as ações desenvolvidas, conforme o modelo constante no anexo.

6.7.3. É de responsabilidade dos Comandantes, Chefes e Diretores das OM designar, anualmente, por meio de portaria, os componentes da Comissão do PFV. Os Comandantes deverão, ainda, estabelecer diretrizes detalhadas para a consecução do PFV, fazendo constar nos Programas de Trabalho Anuais de suas OM as atividades relativas ao Programa.

6.7.4. É de responsabilidade dos Chefes das várias Divisões, Subdivisões, Seções e Subseções das OM, respeitando o quesito “efetivo x necessidade”, indicar, no mínimo, um militar (ou civil assemelhado/professor) para atuar como Elo junto ao Presidente da Comissão do PFV, com a finalidade de integrar a execução das ações previstas neste programa.

6.7.5. É de responsabilidade do Presidente da Comissão do PFV a coordenação do planejamento e da execução das atividades, buscando interação com os demais setores da OM, representados por seus Elos, em reuniões periódicas.

6.7.6. É responsabilidade da Comissão realizar o planejamento das ações e atividades a serem realizadas durante o ano, designando os dirigentes das atividades, de acordo com a metodologia a ser empregada em cada mês, e provendo o material didático e de consulta que servirá de apoio para o programa.

6.8. ATRIBUIÇÕES

6.8.1. COMPETE AO PRESIDENTE DA COMISSÃO:

- a) supervisionar as diversas atividades afetas ao PFV da sua Organização;
- b) promover reuniões extraordinárias com os chefes setoriais para harmonizar as atividades do programa;
- c) presidir, juntamente com o Comandante, Chefe ou Diretor da OM, as reuniões mensais realizadas com os elos do programa; e
- d) verificar, durante as reuniões de coordenação mensal, ocorridas na primeira semana do mês, quais foram as ações realizadas pelos Elos do programa no mês anterior.

6.8.2. COMPETE AO VICE-PRESIDENTE DA COMISSÃO:

- a) substituir o Presidente na consecução de todas as suas atribuições; e
- b) auxiliar o Presidente no gerenciamento de todas as tarefas sob sua responsabilidade.

6.8.3. COMPETE AO SECRETÁRIO DA COMISSÃO:

- a) promover pesquisas com o efetivo para acompanhar o desenvolvimento e aperfeiçoamento do programa;
- b) assessorar o Presidente quanto aos temas a serem debatidos;
- c) organizar as propostas quanto à metodologia a ser empregada na abordagem mensal (realização de palestras, seminários, apresentações, debates, reflexões, discussão de dilemas, etc.) dos temas propostos para o PFV;
- d) promover atividades que desenvolvam os padrões éticos e morais nos militares da OM; e

- e) gerenciar a participação dos Adjuntos nos eventos realizados pelos Elos, nos diversos setores da unidade;

6.8.4. COMPETE AOS ADJUNTOS DA COMISSÃO:

- a) reunir material didático de apoio e orientação aos palestrantes designados;
- b) promover a divulgação do PFV por meio de mídias diversas, tanto da OM quanto da FAB;
- c) manter atualizada a portaria de designação dos componentes da Comissão do PFV;
- d) realizar todas as coordenações administrativas com os diversos setores da OM, para a efetivação das reuniões mensais e reuniões extraordinárias relacionadas ao programa;
- e) acompanhar o PFV realizado pelos diversos Elos do sistema nos diversos setores da Unidade; e
- f) atualizar os conteúdos didáticos e banco de mídias sobre os temas ligados ao Programa.

6.8.5. COMPETE AOS ELOS DA COMISSÃO:

- a) promover apresentações, debates e reflexões acerca do tema do mês em seu ambiente de trabalho;
- b) manter a comissão atualizada sobre o desenvolvimento do programa em seu setor;
- c) participar mensalmente das reuniões de coordenação para discussão do valor a ser trabalhado;
- d) sugerir materiais didáticos e mídias relacionadas ao programa;
- e) estimular a participação do efetivo nas reuniões setoriais de apresentação do valor do mês; e
- f) auxiliar a comissão em todas as tarefas relativas ao PFV.

6.8.5.1. Todos os setores das OM deverão divulgar os valores e princípios encerrados no programa, em todas as oportunidades possíveis (reuniões, formaturas, convívio diário, operações, etc.) e salientar a importância de praticá-los.

7. O PFV E O PLANO DE INTEGRIDADE DA FAB

7.1. Como já descrito neste documento, valores são crenças e atitudes que dão personalidade a uma instituição, e funcionam como uma bússola que norteia condutas e políticas adotadas por ela.

7.2. A FAB, em sua DCA 11-45, estabelece suas estratégias baseada nos valores DISCIPLINA, PROFISSIONALISMO, INTEGRIDADE, PATRIOTISMO e COMPROMETIMENTO. Estes valores são aprofundados por intermédio de valores complementares, conforme este documento, e tem como objetivo a disseminação de conceitos e o debate sobre preceitos da ética profissional militar.

7.3. O Programa de Formação e Fortalecimento de Valores (PFV) traz objetivos como padronização de valores, disseminação de conceitos, sensibilização e coesão de atos lícitos, enriquecimento moral e ético, disseminação e/ ou difusão conhecimentos sobre temas variados ligados a valores. Assim, cabe destacar a importância do seu alinhamento com a DCA 16-3/2018 que traz a importância de um Plano de Integridade para as FFAA, uma vez que está regulamentada pela Lei 12.846/2013 (Anticorrupção) e o Decreto nº 8.420/2015 que prevê a exigência do Programa de Integridade em Instituições Públicas.

7.4. Diante da obrigatoriedade do Governo Federal de que as Forças Armadas adaptem suas rotinas a um Programa de Integridade, e buscando entender a essência do PFV, percebemos que o Programa de Integridade vem a corroborar com alguns objetivos deste Manual. O item 1.3.1, nas alíneas “a”, “d” e “e”, trata sobre o fortalecimento da ética e da moral, e a coesão irrestrita em torno dos valores organizacionais. Corroborando estes preceitos, a DCA 16-3/2018 (Plano de Integridade da FAB) traz uma visão mais institucional de Governança e controle interno. Sendo um programa de *compliance*, seu foco está na prevenção, detecção e remediação de ocorrências da quebra de Integridade. Assim, o Plano de Integridade visa mitigar atos lesivos previstos na Lei Anticorrupção, que tem como foco, além da ocorrência de suborno, fraudes nos processos licitatórios e execução de contratos com o setor públicos. A quebra da integridade atenta contra um valor que consta no rol de valores fundamentais da FAB e embasa a conduta ética, moral e sólida da nossa Instituição.

7.5. A execução de um Programa de Integridade, conforme a Controladoria Geral da União (CGU) é delimitada em cinco pilares, no entanto o Programa de Integridade da FAB conforme a DCA 16-3 estabelece sua estruturação por meio de quatro eixos, formando uma engrenagem perfeita para a remediação de ações impróprias às atividades laborais na caserna. Os quatro eixos são: comprometimento e apoio da alta administração, instância responsável, análise de riscos e monitoramento contínuo.

7.6. É por meio destes quatro eixos, a FAB visa ganhar notoriedade em seu trinômio “*controlar, defender e integrar*”, buscando agregar as três ações em uma única missão MANTER A SOBERANIA DO ESPAÇO AÉREO E INTEGRAR O TERRITÓRIO NACIONAL, COM VISTAS À DEFESA DA PÁTRIA. Porém cabe destacar que para manter o trinômio e cumprir fielmente a sua missão, os valores necessitam estar bem alinhados em toda a caserna, entendendo a importância de que temos direitos e deveres e que necessitamos nos manter fieis aos nossos ideais, a uma conduta profissional ética e ao nosso juramento.

7.7. Assim como no PFV, a DCA 16-3/2018 também possui alguns instrumentos internos que auxiliam na ampliação e a futura efetivação deste programa. Fazem parte das principais

ferramentas/ instrumentos para a propagação e alinhamento de atitudes éticas de seus militares: o Estatuto dos Militares, o Código Penal Militar, a comissão de ética, a transparência de Informações, o tratamento de conflitos de interesses, o tratamento de nepotismo, o canal de denúncias, o controle interno e auditoria.

7.8. Portanto, estudar, discutir, disseminar, prevenir, remediar, corrigir e ensinar atitudes éticas e morais são ações fomentadas pelo PFV, enquanto ferramenta do Plano de Integridade da FAB.

8. DISPOSIÇÕES FINAIS

8.1. As ações implementadas por cada Comandante, Chefe e Diretor, ligadas à condução das atividades cotidianas da Organização Militar, além do aspecto técnico a elas relacionadas, normalmente estão atreladas à filosofia de liderança e políticas de comando. O desdobramento natural destas ações, majoritariamente, relacionam-se ao campo da ética militar, tendo cunho moral e valoral. Assim, sempre que possível, atividades desta natureza, tais como reuniões de cunho doutrinário/disciplinar, campanhas de conscientização do efetivo, conagrações reunindo o efetivo e as famílias, ações envolvendo a comunidade local, etc. devem ser associadas ao PFV e devem constar no relatório final emitido ao final de cada semestre.

8.2. Uma Diretriz de Comando é, em última instância, uma declaração técnica e ética. Como tal, deve equilibrar a filosofia de comando com ênfase nesses dois aspectos, com vistas a subsidiar o cumprimento da missão. A condução do Comando está, então, intimamente ligada à promoção dos valores da FAB. Então, o PFV deve ser encarado como uma ferramenta de comando, estruturada para auxiliar o Comandante, Chefe e Diretor no cumprimento de sua missão. Assim, as ações de comando podem e devem ser, na medida do possível, associadas ao PFV.

8.3. A responsabilidade compartilhada incutida neste programa se reveste de caráter relevante na medida em que abrange todos os setores das Organizações Militares, trabalhando de forma coesa e uníssona.

8.4. A solidez e a abrangência do “Programa de Formação e Fortalecimento de Valores” definirá o caráter e os valores morais de novas gerações de oficiais e graduados que, com o tempo, transformar-se-ão em multiplicadores das ideias abordadas. Neste escopo, o trabalho ganha vulto e os resultados alcançados transcendem os limites de cada Organização, gerando possibilidades concretas de enriquecimento moral e ético no âmbito da Força Aérea e da sociedade.

8.5. Os casos não previstos neste Manual serão resolvidos pelo Senhor Chefe do Estado-Maior da Aeronáutica.

REFERÊNCIAS

ARISTÓTELES. **Ética a Nicômaco**. Tradução de Leonel Vallandro e Gerd Bornheim da versão inglesa de W. D. Ross *In: Os Pensadores*. São Paulo: Nova Cultural, 1973, v.4.

BAIER, Annette C. Why Honesty Is a Hard Virtue. **Reflections On How We Live**, by Baier, Annette. Oxford, 2010; pubd online May. 2015. Oxford Scholarship Online. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1093/acprof:osobl/9780199570362.003.0005>>. Acesso em: 20 Nov. 2020.

BARROS, Henrique Lins de. **Augusto Severo, inventor e deputado federal**. Disponível em: <<http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/SEVERO,%20Augusto%20rr.pdf>>. Acessado em: 15 abr.2020.

BARROS, Henrique Lins de. **Santos-Dumont, inventor, cientista, aeronauta**. Disponível em: <<http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/DUMONT,%20Santos.pdf>>. Acessado em: 25 abr. 2020.

BASTOS, Expedito Carlos Stephani. Aviação Paulista na Revolução Constitucionalista de 1932: Luta Aérea nos céus do Brasil. **Revista Defesa UFJF - Universidade Federal de Juiz de Fora**. Centro de Pesquisas Estratégicas Paulino Soares de Souza. Disponível em: <<http://www.ecsbdefesa.com.br/defesa/fts/AV1932.pdf>>. Acesso em: 23 de abril de 2020.

BATAGLIA, Patrícia Unger Raphael. A Validação do Teste de Juízo Moral (MJT) para Diferentes Culturas: O Caso Brasileiro. **Revista Psicologia: Reflexão e Crítica**, 23(1), pp. 83-91, 2010. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0102-79722010000100011&script=sci_arttext> Acesso em: 15 mar. 2011.

BORGHINI, Andrea. The Philosophy of Honesty. **ThoughtCo**. 27 ago 2020. Disponível em: <<https://www.thoughtco.com/philosophy-of-honesty-2670612>>. Acesso em: 20 nov. 2020.

BRASIL. Academia da Força Aérea. Corpo de Cadetes da Aeronáutica. **Programa de Formação de Valores**. Pirassununga, SP, 2011.

BRASIL. Lei nº 6880 de 09 de dezembro de 1980. **Estatuto dos Militares**. Diário Oficial da União, D.O.U de 11 de dezembro de 1980. Disponível em:<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L6880.htm>. Acesso em: 23 nov 2015.

_____. Ministério da Defesa. Comando da Aeronáutica. Estado-Maior da Aeronáutica. Portaria nº 1.597/GC3, de 10 de outubro de 2018. Aprova a reedição da Concepção Estratégica Força Aérea 100. DCA 11-45. **Boletim do Comando da Aeronáutica**, Rio de Janeiro, nº 180, 15 out. 2018.

_____. Ministério da Defesa. Comando da Aeronáutica. Institucional: **Missão, Visão e Valores**. Disponível em:< <https://www.fab.mil.br/missaovisaovalores>>. Acesso em: 19 nov 2020.

BOHRER, Clóvis de Athayde. **Eduardo Pacheco Chaves: Pioneiro e ás da aviação brasileira**. Rio de Janeiro: Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, s/a.

BROTTO, Thaiana F. Em que Situações a Honestidade é a Melhor Política. **Psicólogo e Terapia**. Disponível em: < <https://www.psicologoeterapia.com.br/psicologo-crescimento->

pe pessoal-e-profissional/em-que-situacoes-a-honestidade-e-a-melhor-politica/>. Acesso em 19 nov. 2020.

CÂMARA DOS DEPUTADOS. **Centro de Documentação e Informação**. Lei Nº 5.862, de 12 de dezembro de 1972. Disponível em: < <https://www2.camara.leg.br/login/fed/lei/1970-1979/lei-5862-12-dezembro-1972-358030-normaatualizada-pl.pdf>>. Acessado em: 10 mai. 2020.

CAMBESES JÚNIOR, Manuel. **Brig. Nero Moura: Patrono da Aviação de Caça**. Rio de Janeiro: Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, s/a.

_____. **João Camarão Telles Ribeiro: um notável cidadão brasileiro.** Rio de Janeiro: Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, s/a.

_____. **Joaquim Pedro Salgado Filho: Primeiro Ministro da Aeronáutica.** Rio de Janeiro: Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, s/a.

_____. **Major-Brigadeiro do Ar Lysias Augusto Rodrigues: Pioneiro do Correio Aéreo Nacional.** Patrono do INCAER. Rio de Janeiro: Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, s/a.

_____. **Marechal do Ar Eduard Gomes, o homem e o mito.** Rio de Janeiro: Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, s/a.

_____. O Emprego do Avião na Revolução Constitucionalista de 1932. Rio de Janeiro: Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, s/a.

COSTA, Elaine Gonçalves de. **Sou o hoje, o amanhã: a Intendência da FAB e o seu Patrono**. Rio de Janeiro: Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, 2015.

DA SILVA, NUNO MIGUEL PEREIRA. A Ética do Militar no Século XXI. **IDN Brief**, Janeiro 2015, pp. 8-15. Disponível em: <https://www.idn.gov.pt/publicacoes/newsletter/idnbrief_janeiro2015.pdf>. Acesso em: 28 abr. 2020.

DE LA TAILLE, Yves. Moral e Ética: Uma Leitura Psicológica. **Psicologia: Teoria e Pesquisa**, Vol. 26, n. especial, pp. 105-114. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/ptp/v26nspe/a09v26ns.pdf>>. Acesso em: 22 abr. 2020. DRUMOND, Cosme Degenar. **O Brigadeiro Eduardo Gomes, trajetória de um herói**. São Paulo: Editora de Cultura, 2011.

FICARROTTA, J. Carl. Ética Militar - Lições aprendidas de Manuel Davenport, **Air and Space Power Journal**, 4º trimestre, 2007. Disponível em <https://pt.scribd.com/document/163035911/1800040-2006-12-Etica-Militar-Licoes-Aprendidas-de-Manuel-Davenport> >. Acesso em: 19 nov. 2020.

FOLHA DE SÃO PAULO. **Cotidiano**. Desbravador morre em Campinas. São Paulo, terça-feira, 11 de abril de 2000. Disponível em <<https://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff1104200017.htm>>. Acessado em: 15 mai. 2020

FORÇA AÉREA BRASILEIRA. COMARA completa 52 anos com 14 projetos em andamento no interior da Amazônia. Publicado: 2008-12-21 09:15:00. Disponível em <<http://www.aer.mil.br/noticias/imprime/2131/>> Acessado em: 15 mai. 2020.

_____. Museu Aeroespacial-História. Disponível em: <<https://www2.fab.mil.br/musal/index.php/historico-m>> Acessado em: 10 mai. 2020.

FUNDAÇÃO CAPES. Notícias: Presidência da República lança 4ª edição do Prêmio Marechal do ar Casimiro Montenegro Filho. Disponível em: <<http://capes.gov.br/36-noticias/6285-presidencia-da-republica-lanca-4o-edicao-do-premio-marechal-do-ar-casimiro-montenegro-filho>> Acessado: em 12 mai. 2020.

GABRIEL, Richard. **To Serve with Honor: A Treatise on Military Ethics and the Way of the Soldier**. Westport, CT: Greenwood Press, 1982.

GOERGEN, Pedro. Educação e Valores no mundo contemporâneo. **Educação Social**, Campinas, vol. 26, n. 92, p. 983-1011, Especial - Out. 2005. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/es/v26n92/v26n92a13.pdf>>. Acesso em: 19 nov. 2020.

GOERGEN, Pedro. Educação Moral: adestramento ou reflexão comunicativa? **Educação & Sociedade**, ano XXII, nº 76, Outubro/2001. Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0101-73302001000300009&script=sci_arttext>. Acesso em 19 nov. 2020.

HOBBSBAWM, Eric, and Terence Ranger. **A Invenção das Tradições**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1997.

HUNTINGTON, Samuel. **The Soldier and the State**. Cambridge, MA: The Belknap Press of Harvard University Press, 2000.

INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA. **Henrique Raymundo Dyott Fontenelle: o grande comandante da Escola dos Afonsos**. Rio de Janeiro: INCAER, 1988.

_____. **Lysias Augusto Rodrigues: Preconizador do Ministério da Aeronáutica**. Rio de Janeiro: Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, 1988.

_____. **Major-Brigadeiro Dionísio Cerqueira de Taunay: Patrono da Aviação de Patrulha**. Rio de Janeiro: INCAER, 2013.

_____. **Nelson Freire Lavenère-Wanderley: Patrono do Correio Aéreo Nacional**. Rio de Janeiro: INCAER, 1987.

_____. **Patronos do INCAER: Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica**. Rio de Janeiro: INCAER, 2008.

_____. **Raymundo Vasconcellos de Aboim: Pioneiro da Indústria Aeronáutica**. Rio de Janeiro: INCAER, 1993.

_____. **Ruben Martin Berta: Pioneiro da Aviação Comercial Brasileira**. Rio de Janeiro: INCAER, 1988.

JANOWITZ, Morris. **The Professional Soldier: A Social and Political Portrait**. New York: Free Press, 2017.

JAPIASSÚ, Hilton e MARCONDES, Danilo. **Dicionário Básico de Filosofia**. 3ª Edição revista e ampliada. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2001.

KARANDASHEV V. Love as Dependency, Attachment, Trust, and Honesty. In: **Cross-Cultural Perspectives on the Experience and Expression of Love**. Springer, 2019. pag 203-21. Disponível em: <https://doi.org/10.1007/978-3-030-15020-4_13>. Acesso em: 19 nov. 2020.

MENIN, Maria Suzana de Stefano. Valores na Escola. **Educação e Pesquisa**. São Paulo, v.28, n.1, p. 91-100, jan./jun. 2002. Disponível em: <<https://www.scielo.br/pdf/ep/v28n1/11657.pdf>>. Acesso em: 19 nov. 2020.

MARTÍNEZ-ÁVILA, Daniel, MELLO, Mariana, BORGES, Ellen e OTTONICAR, Selma. **Behind the Post-Truth World: A Philosophical Perspective on Information and Media Literacy**. Disponível em: < <https://www.igi-global.com/gateway/chapter/249507>>. Acesso em: 19 nov. 2020.

MOSKOS, Charles e WOOD, Frank. **The Military: More than Just a Job?** Washington, DC: Pergamon-Brassey's, 1988.

PINHEIRO, Patrícia Neyva da Costa et al. **Ética na formação profissional - uma reflexão**. Escola Anna Nery, Vol. 10, nº 01, Rio de Janeiro, abr. 2006. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1414-81452006000100015>. Acesso em: 19 nov. 2020.

SAÚDE ONLINE.NET. **Grupo Mídia**. Hábitos que impactam diretamente na falta de vitalidade. Disponível em: < <https://saudeonline.grupomidia.com/blog/habitos-que-impactam-diretamente-na-falta-de-vitalidade/>>. Acesso em: 19 nov. 2020.

SIGNIFICADOS. **7Graus Lda**. Página inicial. Disponível em: <<https://www.significados.com.br/>>. Acesso em: 19 nov. 2020.

TONER, James H. Educar para a “conduta exemplar”. **Air and Space Power Journal**, 3º trimestre 2006. Disponível em: <<http://www.airpower.au.af.mil/apjinternational/apj-p/2006/3tri06/toner.html>>. Acesso em: 15 mar. 2011.

VALENTE, Maria Odete. **Educação para os Valores**. Faculdade de Ciências da Universidade de Lisboa, Porto, Asa, pp. 156-158.1989. Disponível em: <http://www.educacionenvalores.org/IMG/pdf/educacao_valores.pdf>. Acesso em: 15 mar. 2011.

WORTMEYER, Daniela Schimitz. **Por um referencial teórico-metodológico para a educação moral na formação militar**. Disponível em: http://www.aman.ensino.eb.br/index2.php?option=com_docman&task=doc_view&gid=494&Itemid=60. Acesso em: 15 mar. 2011.

YANIV, G. e SINIVER, E. The (honest) truth about rational dishonesty. **Journal of Economic Psychology**, 53, 131-140. Disponível em: <<https://doi.org/10.1016/j.joep.2016.01.002>>. Acesso em: 20 nov. 2020.

ANEXO - RELATÓRIO SEMESTRAL DO PFV

Este relatório será utilizado pelos ODSA para encaminhar uma compilação de dados das OM subordinadas ao EMAER, e será utilizado por todas as OM da FAB para encaminhar seus dados aos ODSA a que são subordinadas.

Organização Militar (OM) / ODSA	Sigla do ODSA / OM
1. Percentual dos valores trabalhados em cada OM (A ser usado pelas Assessorias sem OM subordinadas e pelo COMAE para transmissão ao EMAER) (A ser usado pelas OM subordinadas para transmissão para o órgão superior, visando à composição do item 2).	$(n^{\circ} \text{ de valores trabalhados no período} / n^{\circ} \text{ de valores previsto para o período}) \times 100$
2. Percentual dos valores trabalhados no QG e nas OM subordinadas.	$[\Sigma (\text{percentuais de valores trabalhados em cada uma das Organizações Militares}) / n^{\circ} \text{ total de Organizações Militares}]$
3. Percentual do efetivo alcançado nas metodologias previstas na letra f do item 6.5.2. (A ser usado pelas Assessorias sem OM subordinadas e pelo COMAE para transmissão ao EMAER) (A ser usado pelas OM subordinadas para transmissão para o órgão superior, visando à composição do item 4).	$(n^{\circ} \text{ de participantes} / n^{\circ} \text{ total do efetivo}) \times 100$
4. Percentual do efetivo alcançado no QG e nas OM subordinadas.	$[\Sigma (\text{percentuais do efetivo alcançado em cada uma das Organizações Militares}) / n^{\circ} \text{ total de Organizações Militares}]$
5. Desempenho do efetivo no TACF (A ser usado pelas Assessorias sem OM subordinadas e pelo COMAE para transmissão ao EMAER) (A ser usado pelas OM subordinadas para transmissão para o órgão superior, visando à composição do item 6).	1. Aptos: $(n^{\circ} \text{ de militares classificados no conceito Apto} / n^{\circ} \text{ total do efetivo}) \times 100$ 2. Zona de Tolerância $(n^{\circ} \text{ de militares classificados na Zona de Tolerância} / n^{\circ} \text{ total do efetivo}) \times 100$ 3. Não Aptos $(n^{\circ} \text{ de militares classificados no conceito Não Apto} / n^{\circ} \text{ total do efetivo}) \times 100$
6. Desempenho, no TACF, do efetivo do QG e OM subordinadas.	1. $[\Sigma (\text{percentuais do efetivo classificado como Apto em cada uma das Organizações Militares}) / n^{\circ} \text{ total de Organizações Militares}]$ 2. $[\Sigma (\text{percentuais do efetivo classificado na Zona de Tolerância em cada uma das Organizações Militares}) / n^{\circ} \text{ total de Organizações Militares}]$ 3. $[\Sigma (\text{percentuais do efetivo classificado como Não Apto em cada uma das Organizações Militares}) / n^{\circ} \text{ total de Organizações Militares}]$
7. Classificações demeritórias nas Fichas	1. $[n^{\circ} \text{ de Oficiais que receberam}]$

de avaliação da SECPROM (A ser usado pelas Assessorias sem OM subordinadas e pelo COMAE para transmissão ao EMAER) (A ser usado pelas OM subordinadas para transmissão para o órgão superior, visando à composição do item 8).	<i>avaliação demeritória nos itens relativos à Conceito Moral (caráter e conduta social) / nº total de oficiais] x 100</i> 2. <i>[nº de Graduados que receberam avaliação demeritória nos itens relativos à Conceito Moral / nº total de oficiais] x 100</i>
8. Classificações demeritórias, nas fichas da SECPROM, do efetivo do QG e OM subordinadas.	1. <i>[Σ (percentuais do efetivo de Oficiais que receberam avaliação demeritória nos itens relativos à Conceito Moral-caráter e conduta social-em cada OM) / nº total de Organizações Militares]</i> 2. <i>[Σ (percentuais do efetivo de Graduados que receberam avaliação demeritória nos itens relativos à Conceito Moral em cada OM) / nº total de Organizações Militares]</i>
9. Processos disciplinares no período (A ser usado pelas Assessorias sem OM subordinadas e pelo COMAE para transmissão ao EMAER) (A ser usado pelas OM subordinadas para transmissão para o órgão superior, visando à composição do item 10).	1. <i>(nº de processos de FATD concluídos com sanção disciplinar / efetivo total) x 100</i> 2. <i>(nº de IPM abertos / efetivo total) x 100</i>
10. Processos disciplinares no QG e OM subordinadas, no período.	1. <i>[Σ (percentuais de processos de FATD concluídos com sanção disciplinar em cada OM) / nº total de Organizações Militares]</i> 2. <i>[Σ (percentuais do nº de IPM abertos em cada OM) / nº total de Organizações Militares]</i>
11. Metodologias alternativas previstas na letra f do item 6.5.2.	<i>Listar as metodologias utilizadas no período</i>
12. Instituições externas ao COMAER que receberam ministrações ou trabalhos subsidiados pelo PFV.	<i>Ex: A UNESP, em Marília, organizou uma palestra sobre valores morais, estendida a todo Corpo discente e docente, no mês de março.</i>
13. Palestrantes externos que contribuíram com a condução de temas ligados ao PFV.	<i>Ex: Prof. Dr. Mário Sérgio Cortella ministrou palestra intitulada “Vida e carreira - Um equilíbrio possível?” no mês de abordagem sobre Profissionalismo.</i>
14. Fatos relevantes, positivos ou negativos, sobre a condução do PFV ao longo do período.	<i>Ex: 1) A Prefeitura Municipal da cidade de Pirassununga solicitou a participação de representantes da câmara de vereadores na palestra de abertura dos trabalhos sobre Patriotismo, na AFA.</i> 2) <i>As Escolas municipais da cidade de Pirassununga receberam, ao longo dos 10 meses letivos, comitiva composta por</i>

	<i>Cadetes, que reproduziram, por intermédio de palestras, os valores trabalhados no PFV.</i>
15. Sugestões oriundas de experiências setoriais que possam contribuir com o aperfeiçoamento do PFV.	<i>Ex: A experiência das Escolas de Formação mostrou que o trabalho dos Elos do PFV se torna mais eficaz com a reunião sistêmica acontecendo na última semana do mês anterior a aquele relativo ao valor a ser trabalhado.</i>