

OSWALDO DE OLIVEIRA MENDES

# SONHO DE VOAR

FRIENDLY SKIES...  
PORQUE NÃO DEVE TER MEDO?



Oswaldo Mendes

**Sonho de voar**

«Bookwire»

## **Mendes O.**

Sonho de voar / O. Mendes — «Bookwire»,

Quem nunca teve a sensação de desassossego e angustia quando entra num avião?<br/>O medo de voar é humano e normal, mas pode ser ultrapassado com a informação e a atitude certa.<br/>E se voar se tornasse um prazer e uma experiência construtiva? E se em vez de sentirmos medo sentíssemos emoção e prazer?<br/>"Voar num céu limpo, lindo e azul pode ser uma experiência no mínimo hilariante e pode causar uma sensação de conforto, especialmente, quando se aprecia a imensidão da linha do horizonte, que é alcançada pela vista numa visão panorâmica e tantas vezes cinematográfica, quando se vislumbram as coisas estonteantes sobre a terra, as paisagens e tudo que é tão belo na natureza e que nos rodeia momentaneamente: o nascer e o pôr do sol, os lagos, vales, mares, rios, oceanos, montanhas, neve, florestas tropicais, desertos, aglomerados, povoações, cidades imponentes" ...<br/>Após anos a voar por todo o mundo, o comandante Oswaldo de Oliveira Mendes escreveu este livro para todos aqueles que têm medo de entrar num avião. A informação é a via principal para ultrapassar todos os temores e a melhor pessoa para a transmitir, de maneira coloquial e amistosa, é um profissional da aviação.

© Mendes O.

© Bookwire

Sonho de voar  
Friendly skies...  
Porque não deve ter medo?  
Oswaldo de Oliveira Mendes

OSWALDO DE OLIVEIRA MENDES

# SONHO DE VOAR

FRIENDLY SKIES...  
PORQUE NÃO DEVE TER MEDO?

© Oswaldo de Oliveira Mendes  
© Sonho de voar

Setembro 2020

ISBN papel: 978-84-685-5028-2

ISBN ePub: 978-84-685-5033-6

Editado por Bubok Publishing S.L.

equipo@bubok.com

Tel: 912904490

C/Vizcaya, 6

28045 Madrid

Reservados todos os direitos. Salvo exceção prevista pela lei, não é permitida a reprodução total ou parcial desta obra, nem a sua incorporação a um sistema informático, nem a sua transmissão em qualquer forma ou por qualquer meio (eletrónico, mecânico, fotocópia, gravação ou outros) sem autorização prévia e por escrito dos titulares do copyright. A infração de ditos direitos implica sanções legais e pode constituir um delito contra a propriedade intelectual.

Dirija-se a CEDRO (Centro Espanhol de Direitos Reprográficos) se precisar de fotocopiar ou digitalizar algum fragmento desta obra ([www.conlicencia.com](http://www.conlicencia.com); 91 702 19 70 / 93 272 04 47).

Índice

[DADOS BIOGRÁFICOS](#)

[DEDICATÓRIA](#)

[AGRADECIMENTOS](#)

[PREFÁCIO](#)

[INTRODUÇÃO](#)

[CAPÍTULO I Aviação: Dados de referência](#)

[CAPÍTULO II Desenvolvimento da aviação](#)

[CAPÍTULO III Surgimento da aviação comercial](#)

[CAPÍTULO IV Porque é que você não deve ter medo de voar?](#)

[CAPÍTULO V Quando o avião descola, entro em pânico.](#)

[CAPÍTULO VI Descolagem e aterragem... sem segredo](#)

[CAPÍTULO VII O que é que na verdade acontece com as nuvens?](#)

[CAPÍTULO VIII Pressurização e desconforto da despressurização](#)

[CAPÍTULO IX O efeito da estática nos aviões](#)

[CAPÍTULO X O vento, o melhor amigo dos aviões](#)

[CAPÍTULO XI Sentar-se na frente do avião é melhor: mito ou verdade?](#)

[CAPÍTULO XII A segurança e a tranquilidade das ligações aéreas](#)

[CAPÍTULO XIII Mecanismos de segurança, riscos colocados pela iminência do terrorismo e outras ameaças globais](#)

[CAPÍTULO XIV O que realmente acontece durante a turbulência? Conselhos para a ultrapassar da melhor forma.](#)

[CAPÍTULO XV Existem rotas mais turbulentas? As rotas mais turbulentas são mais baratas para a companhia aérea: mito ou verdade?](#)

[CAPÍTULO XVI Jet lag](#)

[CAPÍTULO XVII Adoro viajar pelo mundo, mas tenho fobia de avião. Qual é a solução?](#)

[CAPÍTULO XVIII Recomendações para perder o medo de andar de avião](#)

[GLOSSÁRIO E ABREVIATURAS](#)

[DADOS BIOGRÁFICOS](#)



Oswaldo de Oliveira Mendes, comandante de Boeing 777, piloto de linha aérea desde 1981, gerente de operações de voo da aviação e consultor, nasceu em Luanda, Angola, a 20 de Outubro de 1957, é casado e tem quatro filhos.

Iniciou a sua carreira de piloto em 1975, no antigo Aeroclube de Angola, em Luanda, tendo servido à aviação comercial na companhia aérea TAAG – Linhas Aéreas de Angola.

Voou, como comandante sénior, nas frotas de Fokker-27, Boeing 737-200, Boeing 707, Boeing 727, Boeing 747 e Boeing 777, tendo sido o primeiro piloto angolano a ser qualificado na Boeing em Seattle, no Verão de 2006.

Fez o Brevet (PPA) no mítico avião Auster D-5/160 e pilotou vários modelos de aviões monomotores e bimotores ligeiros.

Foi monitor e instrutor, e, de 1976 a 1979, formou (voo solo) e qualificou muitos dos pilotos que fazem parte da elite dos profissionais da aviação.

Em 1978, fez o curso comercial de aeroplano na TAAG, tendo participado no curso de qualificação de Fokker-27.

Em 1979, ingressou na Força Aérea, na Esquadra de Transportes, no avião de tipo Antonov-26.

Depois de regressar à TAAG, desempenhou as funções de segundo piloto e de primeiro piloto, tendo sido qualificado como comandante de Fokker F-27, em 1982, e tendo voado em diferentes cenários nas rotas domésticas, regionais e internacionais.

No segmento charter, fez voos para um sem-número de destinos ao redor do mundo, desde Katmandu, no Nepal, até Nadi (Grupo Viti Levu), nas ilhas Fiji, no sul do Oceano Pacífico.

Concluiu, com distinção, o curso de qualificação de Boeing 747-300, na prestigiada South African Airways Academy, nos tempos e ainda sob padrões antecessores da recente Rainbow Nation, e, neste particular de exclusividade, tudo o que este selecto posto representava em termos de dificuldade e cultura geral (background) na anterior sociedade.

Frequentou vários cursos de qualificação, superação e treino (Management, Leadership Team Manager, Instrutor de voo, Técnicas e pedagogia, etc.) no Reino Unido, em Portugal e nos USA.

Durante toda a sua vida profissional, escreveu vários artigos de opinião e trouxe a debate várias questões importantes sobre o exercício da actividade, a sua operacionalidade, as rotas e a exploração comercial. Também abordou temas fracturantes no âmbito da gestão dos recursos humanos, escreveu sobre a fadiga, as escalas de voo, o pairing, os períodos de descanso, os limites de período de trabalho, etc., pugnando sempre pelo rigor e isenção, bem como pela elevação de carácter.

Sempre foi um acérrimo e exímio defensor do mérito e da competência, e nunca descuro a disciplina e o cumprimento satisfatório dos regulamentos. Em bom rigor, sempre encarou a aviação como uma profissão e não apenas como um mero emprego. Noutras palavras, para ele foi sempre importante ser e servir e não apenas estar na TAAG.

DEDICATÓRIA



Aos meus netos, estes aeroviários do amanhã, crianças na aparência e grandes vultos na imaginação, com um sonho ímpar de assistir à crescente evolução tecnológica que vai alterar o dia-a-dia, o papel do atendimento e a satisfação do cliente, o meu singelo apreço e enorme gratidão na eterna amizade que lhes dedico, que, tal como o meu amor, conhece, em retorno e em dobro, a intensidade da dedicação e carinho que jamais a alma humana comum consegue esconder.

Tal menção honrosa e a ambição incontida da outorga do bastião têm o modesto sentido do dever cumprido, na persecução da elevação de carácter e abnegação, ao exaltar, sem medir esforços, o que poderá ser este intangível contributo a favor do enriquecimento literário e da difusão dos temas relacionados com o fascinante mundo aeronáutico, para que as gerações vindouras de Angola e os angolanos do mundo em geral saibam alimentar o gosto pela aventura, ciência, modernização das infraestruturas, realização sob os índices mais gerais e o reconhecimento internacional, com reflexos na descoberta e no incentivo sem limites do mérito e da capacidade de servir, nos sublimes marcos explícitos do desenvolvimento da aviação nas suas diferentes expressões.

Estendo a eles e a todos, o mais singelo olhar sem limites, na esperança de um futuro risonho para o País, num misto de beijos e abraços.

#### AGRADECIMENTOS

Agradeço muito em especial à Eunice, a minha esposa, aos meus filhos, Tânia, Nicole, Ana, José Paulo, bem como aos meus queridos netos, Ruben, Renato, Nicole, Rafaela e Oswaldinho, pelo apoio incansável que tornou possível esta obra que se destina a todos aqueles que precisam de debelar o medo ou a fobia de voar.

Aproveito para endereçar os melhores agradecimentos a todas as pessoas que, directa ou indirectamente, incentivaram este modesto trabalho. Reitero um abraço estendido à eternidade aos familiares e amigos, à memória do meu finado pai, Zeca Mendes, e a todos os próximos que já partiram...

#### PREFÁCIO

Editar o prefácio sobre a primeira obra de um autor que no campo da escrita apenas se conhece através de inúmeras publicações nas redes sociais, mas com opiniões sérias e formativas sobre o estado da aviação e da gestão aeronáutica em Angola, não é uma tarefa fácil.

Sendo esta a minha primeira experiência na empreitada de prefaciá-lo sobre um livro que aborda a “inquietação” do sonho de voar, sinto-me honrado por merecer tamanha confiança e consideração. Também me sinto na obrigação de fazê-lo, porque conheço muito bem o percurso brilhante do Comandante Oswaldo Mendes.

Foi no longínquo ano de 1977, depois de ter frequentado o curso de Controlador de Tráfego Aéreo, que conheci o Comandante “Vavá”, como ele era carinhosamente apelidado pelos demais companheiros. Ele era um piloto das aeronaves dos então Serviços de Aeronáutica Civil (SAC) e distinguia-se dos demais pela garbosidade do seu fardamento, sempre muito apumado. Ele dava-nos o incentivo e a percepção da necessidade de termos que estudar até ao último dia das nossas carreiras. Falava sempre deste imperativo, para que a aeronáutica no País sempre pudesse estar nas mãos de bons profissionais.

Mas terá sido em 1993, durante um voo de familiarização de Luanda para Lisboa, Portugal, que apreciei pela primeira vez no cockpit de um Boeing 707 a sua destreza e empenho na condução segura desta aeronave, onde eu, como Controlador de Tráfego Aéreo, deixei de me sentir como um “intruso” na cabine dos pilotos, durante esta acção de formação.

Essa minha admiração foi compartilhada por outros CTA's, que também faziam voos de familiarização nos Folker FK27, Boeing 737-200 e Boeing 707. Nessa época, cheguei a descobrir que a maioria dos colegas até “metia cunhas” para poderem ser escalados com o Comandante Oswaldo Mendes, pelo complemento do seu aprendizado: sorrisos.

O autor deste livro sempre foi um homem de trato fácil. Ele iniciou a sua carreira de Piloto em 1975, no ano da Independência de Angola.

Prosegiu a sua carreira como Piloto Aviador nos Serviços de Aeronáutica Civil (SAC), passando pela Força Aérea Popular de Angola/ Defesa Anti-Aérea (FAPA/ DAA) até 1982, altura em que ingressou na TAAG – Linhas Aéreas de Angola, onde teve um percurso brilhante, inicialmente como Co-piloto e Comandante de FK27, B737, B727, B707, B747 Jumbo e nos Boeing 777-200, e onde terminou a sua carreira, tendo sido o Director de Operações entre Dezembro de 2006 e Novembro de 2008.

Pelo facto de ser um viajante profissional, foi-se apercebendo da ansiedade e, por vezes, o sofrimento de inúmeras pessoas pelo “sonho de voar”.

Todos podemos perceber a imaginação de qualquer criança que “sonha em voar”, mesmo acordado, assim como o medo de fazer a primeira viagem de avião nas nossas vidas, bem como os desconfortos das variadíssimas situações sem “explicações” pelas quais um passageiro passa durante um voo, seja de curta distância ou de longo curso.

Ao longo dos 18 capítulos do livro, o Comandante Oswaldo Mendes vem desmistificar essas inquietudes, mostrando as realidades técnicas, dando explicações científicas dos fenómenos e explicando a fórmula de superação mental dos mesmos, para que todos os leitores doravante possam desfrutar de uma viagem a bordo de qualquer aeronave.

Pelo facto do autor desta obra ser um estudioso da aviação e uma referência na sua profissão, ele teve o cuidado de apresentar todos os factos numa linguagem acessível a qualquer leigo nas questões aeronáuticas. Com o seu livro “Sonho de voar”, ele dá aos leitores as soluções e as recomendações para se voar sem medo.

Desejo-vos uma boa viagem durante a leitura deste livro e excelentes voos.

Abílio Pinto da Cruz

(CTA/ Sénior e Consultor)

INTRODUÇÃO

O céu é amigo e seguro. Voe na bonança...

Voar num céu limpo, lindo e azul pode ser uma experiência no mínimo hilariante e pode causar uma sensação de conforto, especialmente, quando se aprecia a imensidão da linha do horizonte, que é alcançada pela vista numa visão panorâmica e tantas vezes cinematográfica, quando se vislumbram as coisas estonteantes sobre a terra, as paisagens e tudo que é tão belo na natureza e que nos rodeia momentaneamente: o nascer e o pôr-do-sol, os lagos, vales, mares, rios, oceanos, montanhas, neve, florestas tropicais, desertos, aglomerados, povoações, cidades imponentes, etc.



Comandante do voo DT 650 Luanda – Lisboa, Dezembro 2006, num Boeing 777-200 da TAAG (Angola).

A aviação é uma paixão.

Aviador é quem ama a aviação, independentemente de estar no céu ou na terra, no comando ou na poltrona, à esquerda ou à direita, à frente ou atrás, ser tripulante ou passageiro, e não importa se é um piloto de avião, helicóptero, planador ou ultraleve, desde que ame a aviação sempre com paixão.

Neste modesto trabalho, queremos levar ao público em geral e aos ávidos leitores uma singela imagem do papel de destaque reservado à aviação, na solução enquanto meio de transporte, sendo, por vezes, entre as muitas opções, a mais viável, quando não mesmo incontornável ou imbatível no conjunto de alternativas, perante as exigências do apertado calendário no mundo moderno, e até quantas vezes plenamente aceitável na concorrência rígida dos orçamentos, pois, na realidade, encurta o tempo; e se, porventura, não nos decidirmos finalmente pelo avião, veremos simplesmente adiada a possibilidade de realizar o nosso sonho tão desejado.

Nestas circunstâncias, se admitíssemos outras opções, não teríamos jamais como empreender com sucesso algo que havíamos pensado já inimaginável e, que, por sinal, vínhamos consecutivamente a deixar para trás.

No actual estágio de desenvolvimento, o avião torna-se cada vez mais um meio de transporte regular, rápido e moderno. Por isso, justifica-se o esforço aqui vertido, para que nesta dimensão sejam recebidas as explicações, em plena concordância na órbita dos desafios.

Por isso, será necessário fazer uma maior familiarização com o tema, bem como a sua interiorização, para esbater todos os tabus e os receios, porque, afinal, não se trata de uma mera inquietação perante o desconhecido. A aviação também nos traz uma sensação de aventura.

Aqui fica o traço de incentivo e encorajamento, para que, de uma maneira geral, todos os passageiros possam ter simpatia pelo gosto de voar, e, sobretudo, para que se sintam descontraídos ao considerar o embarque numa viagem aérea e não tenham nenhuma dúvida, pânico ou medo a bordo dos aviões.

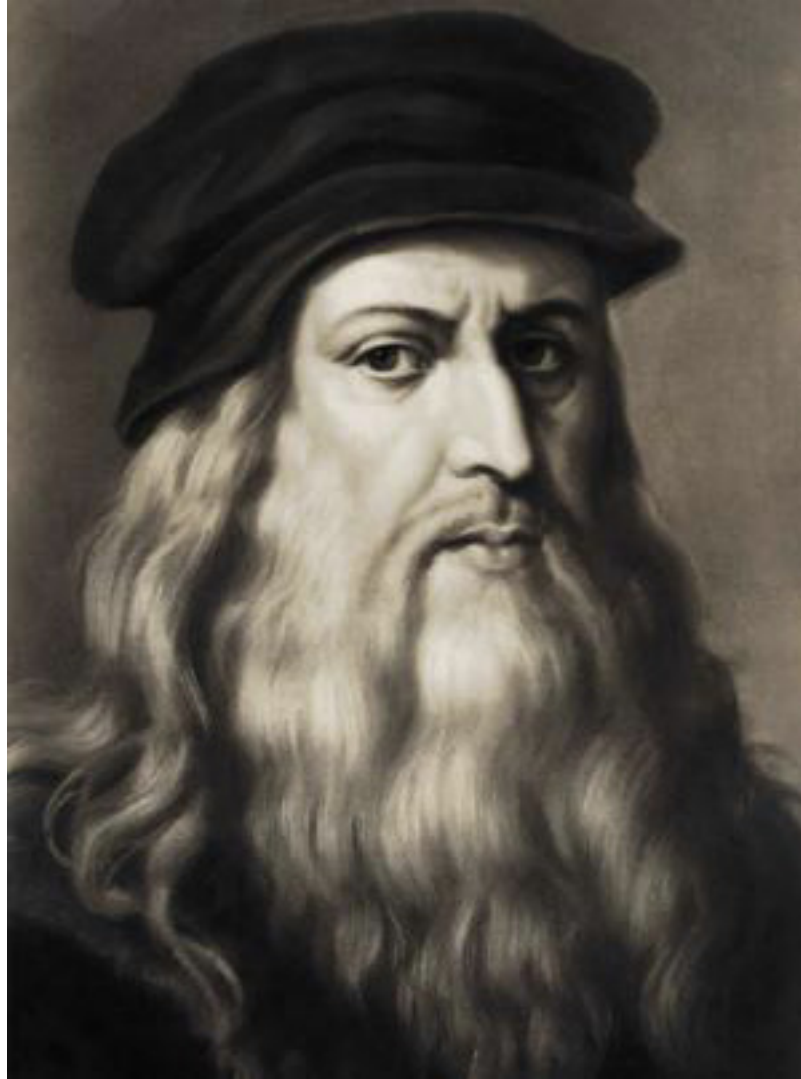
Buscamos o tema para permitir uma partilha cuidada e responsável, proporcionando um esclarecimento preliminar junto da sociedade civil, que, certamente, sendo mais cónscia, saberá, eventualmente, mostrar-se serena, capaz de enfrentar os próximos voos sem sobressaltos e até de aferir com detalhes a qualidade dos serviços prestados pelas companhias aéreas.

O propósito que norteou esta iniciativa procurou humildemente atender às várias inquietações na vivência e no posicionamento dos passageiros, bem como transmitir alguns conceitos que permitam a sua familiarização com os termos técnicos e cenários, que, uma vez abordados, ajudam a compreender e lidar melhor com a ansiedade e, por vezes, até com a extrema angústia que se observa geralmente nos passageiros no mundo inteiro.

Apesar da enorme expansão e evolução da aviação em todo o mundo, sobretudo nos países mais desenvolvidos, com a predominância do segmento comercial (pois o transporte aéreo ficou massificado), continuam reticentes e latentes as dúvidas e o medo, e apesar de, em muitos casos, se registar uma relativa frequência na utilização desse meio de transporte, os aviões ainda incutem apreensão no subconsciente das pessoas, indistintamente do sexo, da idade, do nível de escolaridade, etc.

#### CAPÍTULO I Aviação: Dados de referência

A história da aviação estende-se por mais de 2000 anos, desde as primitivas formas de aviação, com papagaios e tentativas de saltos, até o estado actual da aviação supersônica e hipersônica.



Leonardo di Ser Piero da Vinci, ou simplesmente Leonardo da Vinci, foi um polímata nascido na actual Itália. É uma das figuras mais importantes do Alto Renascimento. Destacou-se como cientista, matemático, engenheiro, inventor, anatomista, pintor, escultor, arquitecto, botânico, poeta e músico.

Desde os papagaios chineses, que remontam há vários séculos antes de Cristo, até a época de Leonardo da Vinci, no século XV, observavam-se sempre sonhos e ideias de expressões de voo, mas sem um contexto científico que permitisse a construção de qualquer máquina voadora.

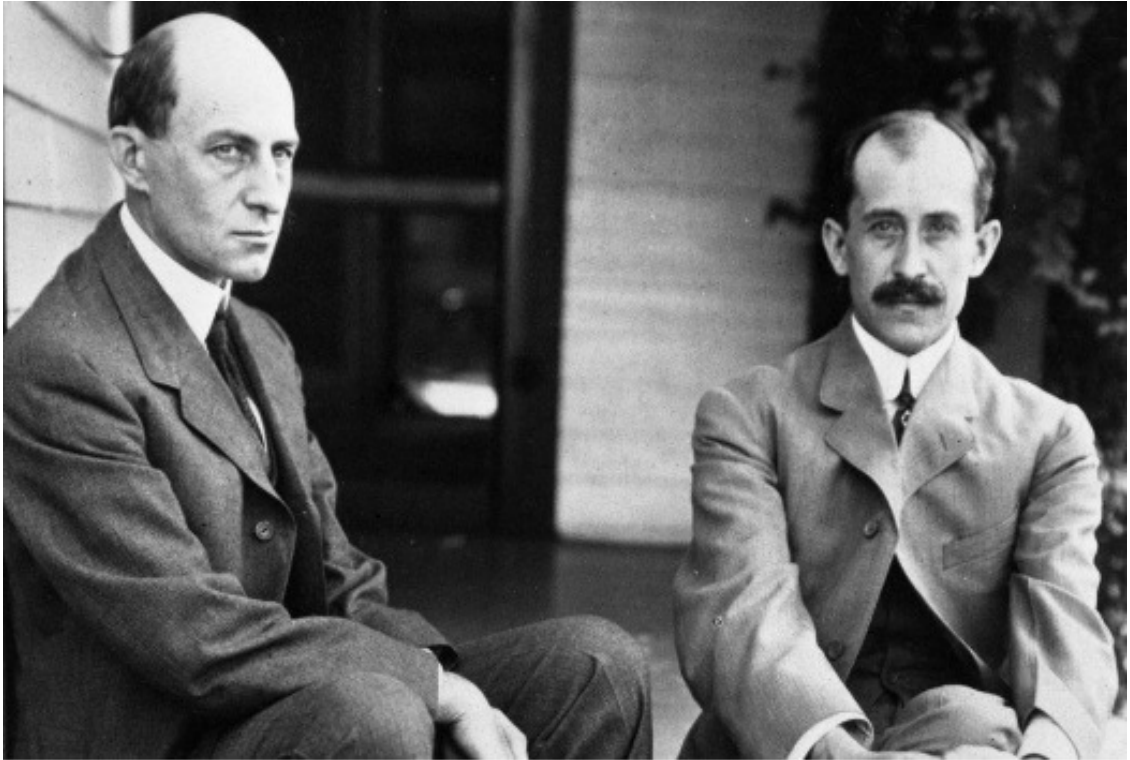
A descoberta do gás hidrogênio, por volta do século XVIII, permitiu o aparecimento dos balões.

Acredita-se que o termo “aviação” é derivado da junção de avis, que em Latim quer dizer “pássaro”, e action, que vem de Inglês e significa “acção” ou “progresso”.

Os irmãos Wright usavam acessórios tais como trilhos e catapultas nas operações de descolagem que, sobretudo, seriam realizadas nos actos privados e nos recintos isolados (farms), enquanto para demonstração e registo desponta maior crédito o voo do 14-bis em Paris, porque desde logo o aparelho descolou por seus próprios meios, e tudo foi testemunhado pelo público e pelas rudimentares autoridades da aviação.

Para a aviação moderna, apesar da discussão e de alguma controvérsia (cada um puxa a brasa à sua sardinha), esta foi insofismável e, sem dúvidas, uma das mais maravilhosas experiências e invenções do século XX. É daí que vem o papel glorioso e memorável dos irmãos Wright e Santos

Dumont. Esses vultos e pioneiros da história da aviação comercial são reconhecidos e tratados com grande honra a nível mundial.



Wilbur e Orville, conhecidos como os irmãos Wright, foram dois irmãos norte-americanos, inventores e pioneiros da aviação, aos quais foi concedido o crédito pelo desenvolvimento da primeira máquina voadora mais pesada do que o ar, que efectuou um voo controlado no dia 17 de Dezembro de 1903.



O 14-bis, também conhecido como Oiseau de Proie (que em Francês quer dizer “ave de rapina”), foi um avião construído pelo inventor brasileiro Alberto Santos Dumont.

Primeiro voo: 23 de Outubro de 1906 (há 113 anos).

Potência (por motor): 50 hp (37,3 kW).

Peso vazio: 160 kg (353 lb).

Altura: 4,8 m (15,7 ft).

## CAPÍTULO II Desenvolvimento da aviação

A história da aviação teve impulso na paixão e na atracção pelo desconhecido e pelo aventureirismo. Ela acompanhou a evolução da humanidade desde os primórdios.

Vendo as aves, o homem sonhou e imaginou que, um dia, poderia superar desafios para poder igualmente flutuar, sem mesmo ter como perceber que seria uma empreitada muito acima de qualquer fácil desígnio.

O homem jamais imaginou como seria difícil a aventura de transpor e vencer a gravidade, e colocar no céu algo mais pesado do que o ar, nem como superar-se, a si próprio, na criação do engenho para se manter sustentável no ar, sem meios nem capacidade de avaliar e definir como e qual seria a forma geométrica que poderia apresentar. Claro que, talvez, já antevia algo que pudesse lembrar o voo de pássaros a si familiares no reino animal (com asas). Assim, com talento e invento, apesar de quase não possuir nenhum conhecimento, teria de tentar desenvolver modelos, para poder vencer a resistência do ar e elevar-se.

Ao longo dos tempos, a partir de ensaios muito empíricos, na maioria desastrosos, muitos foram os fracassos, com perda total dos protótipos e sacrifício de vidas humanas, inclusive as dos próprios pioneiros.

Os papagaios foram a primeira manifestação desses experimentos, que têm as suas origens no Extremo Oriente e, certamente, na China, onde teriam surgido aproximadamente há 3000 anos, sendo intimamente ligados à religião e à mitologia. Eles chamavam muito a atenção das pessoas, e, muitas vezes, tinham a forma de um pássaro.



Um protótipo de papagaios que surgiu por volta de 1901. Foi desenvolvido por Francis Rogallo, nos EUA, e tinha asas numa versão alada da pipa celular capaz de levantar um homem.



Um balão tripulado dos irmãos MONTGOLFIER, Joseph e Michel, nos céus de Neuchâtel. França, 1783.

## **Конец ознакомительного фрагмента.**

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.