



UNIÃO DOS ESCOTEIROS DO BRASIL
DIRETORIA EXECUTIVA NACIONAL

COORDENAÇÃO NACIONAL DE ESCOTEIROS DO AR



DOCUMENTO BASE PARA AS COMEMORAÇÕES DO CENTENÁRIO 100 ANOS DE ESCOTISMO DO AR

INTRODUÇÃO

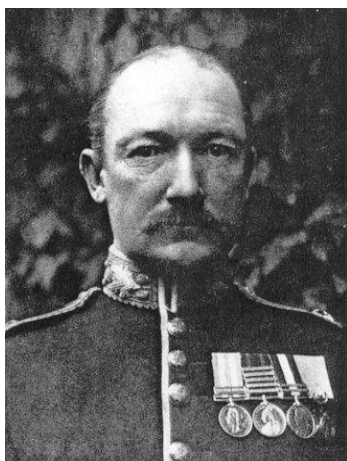
Durante o ano de 2012, em diversos rincões do mundo, o Movimento Escoteiro estará comemorando o Centenário do Escotismo do Ar. A União dos Escoteiros do Brasil – UEB, através de sua Coordenação Nacional de Escoteiros do Ar – CONAAR, vem sugerir algumas ações para as comemorações desta data festiva.

Orientados por este documento, instamos a todos os Escoteiros do Ar assim como os Antigos Escoteiros do Ar, simpatizantes, Escoteiros Básicos e do Mar a comemorar conosco este momento especial.

HISTÓRICO

Em uma semelhança com o Escotismo do Mar, a história do Escotismo do Ar começa com o perfil de um dos irmãos de *Robert Smyth Baden-Powell*. É razoável supor que o Chefe Escoteiro Mundial buscasse entre aqueles que o rodeavam, especialmente os mais próximos, para auxiliá-lo a tornar o Escotismo uma realidade. *Warrington Baden-Powell*, irmão mais velho de *Robert S. Baden-Powell* e que com suas competências e habilidades foram bem aproveitadas no Escotismo do Mar sendo que sua influência foi fundamental e profunda.

O mesmo também podemos relatar com referência ao irmão mais moço de *Robert S. Baden-Powell*, o qual se chamava *Baden Fletcher Smyth Baden-Powell* (1860-1937).



Baden Baden-Powell foi um pioneiro da Aviação Militar na Grã-Bretanha e Presidente da *Royal Aeronautical Society* e membro da *Royal Geographical Society*. Ele foi um dos primeiros a preconizar o uso da aviação em um contexto militar. Também construiu os seus próprios balões e aviões contando sempre com a colaboração de sua irmã Agnes.

Baden Baden-Powell foi que desenvolveu as primeiras atividades aéreas no Escotismo, em forma de pipas, sendo que algumas eram semelhantes a modelos de avião. Ele é considerado o fundador e criador do Escotismo do Ar. Não era mero expectador do pioneirismo da aviação, ele estava sempre na vanguarda do balonismo, das pipas e das aeronaves nos primeiros dias dos vôos tripulados.

INÍCIO

Em 1880, o Major *Baden Baden-Powell* presenciou pela primeira vez a ascensão de um balão, ficando maravilhado com o feito. Fazendo questão de conhecer alguns dos balonistas e logo a seguir, entrou para a Sociedade Aeronáutica. Em 1882, ele foi incorporado na Guarda Escocesa, porém sua paixão pelas coisas aeronáuticas era inabalável. E, com a idade de 23 anos, foi convidado a proferir uma palestra na *Royal United Services Institution*, sobre "Balonismo", a qual acabou se tornando profética. Disse ele: "...parece surpreendente que um corpo de aeronautas não formem uma seção regular dos exércitos regulares do mundo civilizado".



Baden Baden-Powell aproveitava toda e qualquer oportunidade de se fazer presente em qualquer evento que possuísse potencial para voar. Também visitou as obras do *Zepelim* na Alemanha, assim como se fez presente em muitas ascensões dos grandes pioneiros do balonismo pela Europa e nos Estados Unidos da América.

Também desenvolveu, construiu e testou o seu próprio projeto para o homem de levantamento de pipas. No *Pirbright Camp*, em 1894, *Baden Baden-Powell* construiu uma enorme pipa com 36 metros de altura, a qual levantou vôo do chão. Meses depois, construiu cinco pipas com 12 metros de altura, que ao serem levantadas se elevaram do solo a uma altura de 100 pés.

Em 1886, *Baden Baden-Powell* foi eleito para ser membro da Sociedade Aeronáutica, na qual foi presidente por aproximadamente 50 anos, reerguendo-a. Porém, na mesma época, paralelamente desenvolvia suas atividades e exercias as suas funções no Exército Inglês, levando a viajar por muitos países, ainda mais do que seus ilustres irmãos mais velhos.

Numa incrível coincidência, *Baden Baden-Powell* participou da libertação do Cerco de *Mafeking*, quando fazia parte das tropas de socorro. Em 17 de maio de 1900, *Baden Baden-Powell*, supostamente acordou seu irmão *Robert S. Baden-Powell* de seu sono para lhe comunicar de que *Mafeking* havia sido libertada.

Em 1901, *Marconi* valeu-se de uma das várias pipas confeccionadas por *Baden Baden-Powell*, a qual levava o nome de "Levitor", para levantar o "Ariel" até uma altura compatível que lhe permitisse realizar a primeira transmissão eletrônica sem fio para a América. Este aparelho, completo, juntamente com a "Levitor", foi utilizado nos últimos estágios da Guerra contra os Bôeres na África do Sul.

Alguns Kits de pipas elaboradas por *Baden Baden-Powell* também foram utilizadas em transmissões de correio eletrônico a partir do "Destróier Ousar" para outros navios.

Em 1902, quando de seu retorno da África do Sul, *Baden Baden-Powell* tornou-se Presidente da *Aeronautical Society*, a qual prosperou e em 1918 passou a chamar-se "*Royal Aeronautical Society*", contando em 2011 com aproximadamente 17.000 associados e estando presente em 100 países.

Em 1908, *Baden Baden-Powell* que era um entusiasta pelos assuntos aeronáuticos, incluindo-se aí os vôos motorizados, viajou para a França a fim de se avistar com os Irmãos *Wright*.

Baden Baden-Powell desenvolveu seus próprios planos para um avião militar, tentou vender o mesmo para o Ministério da Guerra da Grã-Bretanha, não obtendo sucesso.



No Show Aéreo de 1909, em *Olympia* na Grã-Bretanha, *Baden Baden-Powell* apresentou e demonstrou com sucesso a sua embarcação aérea semi-rígida. Ele também era piloto de planador e, em 1910, projetou, pilotou e voou seu próprio monoplano leve de autopropulsão denominado "O MIDGE". Foi eleito em 1919 como Membro Honorário da Real Sociedade, cargo que manteve até 1937, quando faleceu.

AS PRIMEIRAS ATIVIDADES DO AR

O vôo de uma pipa, em 10 de julho de 1909, empinada pelo Escoteiro *Frank Taylor Slater*, é tida como a atividade de Escoteiros do Ar mais antiga, documentada e fotografada.

Atividades deste tipo eram muito comuns à época e, embora contra a vontade do Fundador do Escotismo, tendo em vista de que alguns Chefes Escoteiros permitiam a adesão de jovens com idade inferior à permitida pelo Ramo Escoteiro de participarem das atividades. Pois o Ramo Lobinho somente foi materializado em 1913.

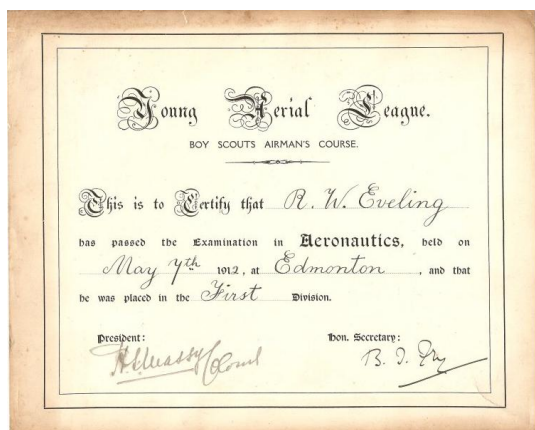


Em dezembro de 1911, foi anunciada a criação do distintivo da Especialidade de Aviador, o qual poderia ser conquistado por escoteiros que participassem de um Curso composto por uma série de palestras sobre aeronáutica, o qual era organizado e dirigido pelo Capitão *Boyse*.

O Curso contava com o apoio incondicional da Liga das Mulheres Aviadoras (WAL), que também era uma importante organização que pleiteava e defendia o sufrágio universal feminino. A Liga das Mulheres Aviadoras envolveu-se com o tema da aviação muito antes da 1ª Guerra Mundial. Tornaram-se importante peça na promoção de atividades escoteiras, pois chegaram para tal a desenvolver uma "Divisão Júnior", em outubro de 1911. Elas tidas e vistas em sua época como um pouco revolucionárias.

A reunião inaugural da Liga das Mulheres Aviadoras contou com a presença do Major *Baden Baden-Powell* e de sua irmã *Agnes*, que um ano antes, havia criado o Movimento Bandeirante.

A Liga das Mulheres Aviadoras foi figura proeminente para o Escotismo do Ar ao longo dos anos, a partir de 1911, chegando à mesma a apresentar ao Major General *Robert S. Baden-Powell* um esquema para a formação deste Ramo Especial, que inicialmente seria chamado de Modalidade Escoteira do Ar, com o objetivo de proporcionar aos escoteiros uma formação aeronáutica simplificada e útil para os fins do Escotismo.



Em junho de 1912, foi levado a efeito o 1º Curso de Aviador para Escoteiros, o qual foi especialmente organizado pela Liga das Jovens Aviadoras.

O fascínio pelas aeronaves e o sucesso das anteriores iniciativas formataram e deram corpo ao Escotismo do Ar.

Nesta data o próprio *Robert S. Baden-Powell* já percebia isto, chegando a manifestar-se:

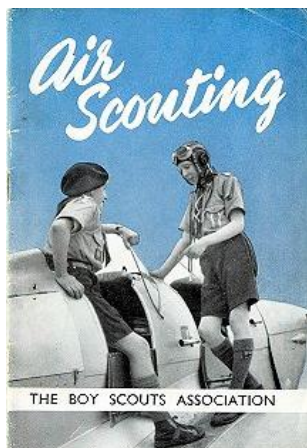
“...um olhar cuidadosos para o sucesso do Escotismo do Mar e para os resultados igualmente promissores em nossas aulas de aviação em dez diferentes centros nos encorajam a continuar nesta direção.”

A edição de 27 de julho de 1912, do Periódico “*The Scout*”, o qual apresentava um encarte intitulado “Voadora”, foi publicado na mesma data em que a Liga das Jovens Aviadoras realizava um torneio no Aeródromo de Hendon, utilizando um Kit de um modelo de avião o qual deveria ser montado por jovens.

Uma das provas foi disputada exclusivamente por membros do Movimento Escoteiro.

Essa edição especial do “*The Scout*” circulada para marcar o referido evento, publicou uma série de matérias, tais como:

- História da Aviação escrita por *Grahame-White & Samuel Franklin*;
- Como fazer fardos e outros brinquedos simples de vôo;
- Como fazer uma pipa sem cauda;
- Aviões e aeronaves; etc.



Não havia mais dúvida de que os jovens de toda a Grã-Bretanha estavam se tornando especialistas aéreos do Movimento Escoteiro em nível local e nacional.

Porém, na literatura do Movimento Escoteiro da Grã-Bretanha não encontramos claramente quem foram os primeiros Escoteiros do Ar, ou qual foi o primeiro Grupo Escoteiro do Ar.

A resposta para essas indagações nos remete a junho de 1912, data da realização do 1º Curso de Aviador para Escoteiros.

Em junho de 1917, os Observadores Escoteiros, que compunham uma classe especial estavam sendo incorporados na Aviação do Exército Inglês. Esse posteriormente passavam por uma nova capacitação financiada pelo Ministério da Guerra, produzindo excelente resultados. Porém, *Robert S. Baden-Powell* em novembro de 1918, lutava e se manifestava contra a imposição da obrigatoriedade da incorporação dos escoteiros.

Muitos ex escoteiros se juntaram a "*Royal Flying Corps*" na 1ª Guerra Mundial e que em 01 de abril de 1918 se tornou a "*Royal Air Force*".

Em julho de 1932, o Major *Baden Baden-Powell* escreveu um artigo para a "*Revista Scouter*", sendo que um pequeno trecho do mesmo merece destaque:

"...tem sido sugerido de que os Escoteiros do Ar deverão ser organizados da mesma maneira como foram os Escoteiros do Mar. Apesar do Ar estar "sempre conosco", o acesso aos aeródromos não ser comum e, apesar dos Escoteiros do Mar poder tornarem navegável qualquer barco velho, é impossível que um Escoteiro seja capaz de obter acesso a um avião e, mesmo que consiga, não seria capaz de voar. Por isso, parece-me pouco viável ter Escoteiros do Ar. Porém, muitas atividades podem ser realizadas por Tropas especializadas em técnicas do ar. Estarei sempre à disposição para dar qualquer tipo de conselho que possa."

Por estas razões, *Baden Baden-Powell* aconselhou seu irmão *Robert S. Baden-Powell*, para resistir aos muitos pedidos para criação de Escoteiros do Ar, solicitando de que as atividades do ar poderiam ser realizadas no seio de uma Tropa convencional. Tropas como as de *Hampton* e *Bristol*, poderiam e deveriam estar baseadas em um aeródromo e aprender as técnicas especializadas de como fazer aeromodelos, brinquedos aéreos, pequenos balões, planadores e pipas.

A DIMENSÃO INTERNACIONAL

Outras nações não foram tão reticentes na formação de Seções ou Grupos de Escoteiros do Ar. Os Escoteiros do Ar inicialmente foram bem sucedidos na Hungria e nos Estados Unidos da América. Na Hungria, o Escotismo do Ar teve seu início bem antes da 2ª Guerra Mundial.



Um famoso artista e Escoteiro húngaro, de nome Norton, ilustrou uma série de cartões postais para o IV Jamboree Mundial de 1933, realizado em *Godolo*/Hungria, com motivos dos Escoteiros do Ar.

Neste Jamboree ocorreu de fato o 1ª Encontro Internacional de Escoteiros do Ar. Em 09 de agosto, o Escoteiro Chefe Robert S. Baden-Powell realizou uma visita ao contingente de Escoteiros do Ar presentes ao IV Jamboree Mundial, na companhia de Pál Teleki e Almásy Lászlo que era o Chefe Nacional dos Escoteiros do Ar na Hungria. Também compareceram ao Encontro os não menos famosos primeiro piloto de planadores Robert Kronfeld, também líder de Escoteiros do Ar em Innsbruck.

Este entrou para o Livro dos Recordes como tendo sido o primeiro piloto a cruzar o Canal Inglês em um planador. Ao iniciar a 2ª Guerra Mundial, mudou-se para a Grã-Bretanha e tornou-se piloto de combate da RAF.

Podemos encontrar Escoteiros do Ar sob a forma de Grupos, de Seções ou Programas Específicos nos seguintes países: África do Sul, Austrália, Bangladesh, Bélgica, Brasil, Chile, Colômbia, Chipre, Egito, Espanha, Estados Unidos da América, França, Grécia, Hong Kong, Indonésia, Irlanda, Malásia, Países Baixos, Paraguai, Peru, Polônia, Reino Unido, Sudão.



Procedimentos

É importante que todos os Grupos de Escoteiros do Ar, as Regiões Escoteiras, os Comissários Regionais do Ar, e demais órgãos da União dos Escoteiros do Brasil participem com entusiasmo das ações pelas nossas comemorações. O entusiasmo e o trabalho de programação, preparação, mobilização são características fundamentais que devem nortear a execução.

Algumas diretrizes gerais devem ser observadas por todos os dirigentes tais como:

1. Divulgação do Documento Base para as comemorações do Centenário do Escotismo do Ar, junto a Diretoria Executiva Nacional, ao Conselho de Administração Nacional, aos Representantes das Regiões Geográficas, as Diretorias Regionais e aos Coordenadores Regionais de Escoteiros do Ar (COREAR);
2. Estudo do Documento Base pelos Coordenadores Regionais de Escoteiros do Ar;
3. Divulgação do Documento Base para os Diretores dos Grupos Escoteiros do Ar;
4. Divulgação deste documento para toda a comunidade de Escoteiros do Ar;
5. Divulgação das comemorações do Centenário do Escotismo do Ar para toda a comunidade escoteira em geral e convite para que participem conosco, oportunizando as parcerias, nos momentos específicos;
6. Divulgação de *releases* e matérias promocionais do Centenário junto a jornais, revistas, Websites, mídia escoteira, Aeroclubes, Unidades da Força Aérea, Empresas de Aviação Civil, Aviação do Exército, Aviação Naval, Unidades Aéreas das Polícias Militares, etc.;
7. Remessa das Informações sobre os procedimentos, matérias jornalísticas, relatórios de ações e material fotográfico para o CONAAR – Coordenação Nacional da Modalidade do Ar, a qual deverá centralizar as informações e preparar ao final um Relatório com todas as ações desenvolvidas; e
8. Incentivo total aos jovens, a participarem e vivenciarem as comemorações do Centenário do Escotismo do Ar, através da conquista do distintivo proposto, das participações nas atividades propostas e das proposições específicas.

MOMENTOS COMEMORATIVOS

Os momentos em que todo deverão estar comemorando o Centenário da Modalidade do Ar estão exemplificados a seguir:

1 – Abertura das comemorações do Centenário

Dia 16 de junho de 2012 – Sábado

Atividade: Festa Social – abertura oficial das Comemorações do Centenário.

Enredo: Esta atividade deverá ser realizada para comemorar a realização do 1º Curso de Aviador para Escoteiros. Deveremos encerrar o 1º Centenário do Escotismo do Ar, com uma festa, renovando as nossas promessas e abrindo o ano das comemorações com uma alegre festa.

Proposta: No crepúsculo do dia 16 de junho, deverá realizar-se a renovação coletiva das Promessas, homenagens e o cerimonial de arriar a Bandeira Nacional. Na seqüência, todos deverão participar da festa comemorativa.

Local: Preferencialmente as instalações de uma Unidade da Força Aérea, da Aviação do Exército, da Aviação Naval, da Aviação das Polícias Militares, de um Aeroclube, ou aquele em que costumam realizar as suas atividades.

Atividades: 1) Renovação coletiva das Promessas Escoteiras; 2) Arreamento do Pavilhão Nacional; 3) Entrega do distintivo comemorativo do Centenário do Escotismo do Ar; 4) Festa comemorativa de abertura do Centenário com um coquetel, música e homenagens.

2 – Torneio de Aeromodelismo em comemoração ao Centenário

Data: Segundo semestre de 2012.

Quem não o conhece, não sabe o que poderá perder. Muita ação, desafio, tecnologia, habilidade e acima de tudo: confraternização escoteira num vibrante torneio. O grande desafio aero modelístico em comemoração ao Centenário Mundial da Modalidade do Ar em cada Estado esta lançado. O esporte ciência não é privilégio de poucos. Basta apenas querer.

Para quem nunca participou deste tipo de evento, esclarecemos que poderá inscrever um (01) Aeromodelo por categoria. Na hipótese de não desejar competir, poderá mesmo assim participar do evento como expectador.

2.1 - REGULAMENTO

2.1.1 – Categorias:

2.1.1.1 - Z Dobradura de papel

2.1.1.2 - P1A Planadores de até 50 cm de envergadura, lançamento manual.

2.1.1.3 - P1B Planadores de até 50 cm de envergadura,

lançamento catapultado.

- 2.1.1.4 - P2 Planadores de até 100 cm de envergadura, lançamento por cabo-reboque de até 30 m.
- 2.1.1.5 - P3 Planadores de até 180 cm de envergadura, lançamento por cabo reboque de até 50 m.
- 2.1.1.6 - E1 Elástico de até 50 cm de envergadura, lançamento manual.
- 2.1.1.7 - E2 Elástico de 51 a 100 cm de envergadura, lançamento manual.
- 2.1.1.8 - UC Manicaca Vôo Circular - Classe livre.
- 2.1.1.9 - RC Manicaca Vôo Radio controlado - Esporte.

2.1.2 - Regras

2.1.2.1 – Cada concorrente poderá competir com até dois (02) aeromodelos em cada categoria, sendo que um deles será considerado RESERVA.

2.1.2.2 – Um aeromodelo não poderá ser utilizado por mais de um concorrente, mesmo que seja o reserva.

2.1.2.3 – Um aeromodelo eventualmente montado por uma Matilha ou Patrulha, deverá ser inscrito em nome de um piloto designado por essa Matilha ou Patrulha, preferencialmente quem não esteja competindo na mesma categoria, individualmente.

2.1.2.4 – A inscrição do aeromodelo deverá ser feita até duas horas antes do início do Torneio, ocasião em que o mesmo será identificado.

2.1.2.5 – As provas serão disputadas pelo total de dois ou mais vôos, segundo decisão do Coordenador do Torneio, valendo a soma dos tempos obtidos nesses vôos para classificação (Válido somente para as Categorias P1A, P1B, P2, P3, E1 e E2).

2.1.2.6 – Será permitida somente uma “saída falsa” para cada tentativa, sendo que a segunda será considerada “vôo”, qualquer que seja o resultado. O concorrente não poderá optar por uma ou outra tentativa.

2.1.2.7 – O Cronometro será acionado no momento em que o aeromodelo deixar a mão do piloto nas Categorias P1A, P1B, E1 e E2, ou no momento em que o aeromodelo soltar-se do cabo reboque nas Categorias P2 e P3 e será desligado no momento em que o aeromodelo tocar o solo ou um obstáculo, interrompendo sua trajetória.

2.1.2.8 – Nas Categorias P2 e P3, se o planador tocar o solo sem ter-se soltado do cabo-reboque, será considerado pelos juízes, como saída falsa (Regra 2.1.2.6).

2.1.2.9 – Se houver empate no resultado final, o Diretor da Prova autorizará vôos de desempate para determinar a colocação dos concorrentes. O tempo obtido em vôo de desempate não será somado ao resultado dos vôos oficiais.

2.1.2.10 – Na Categoria P1B, o sistema de catapulta será através de um “estilingue” de borracha de comprimento livre, devendo o piloto utilizar apenas suas mãos para tencionar o mesmo, juntamente com o aeromodelo.

2.1.2.11 – Nas Categorias P2 e P3, o lançamento será realizado por um cabo-reboque de fio de algodão (cordonê) ou nylon, leve e que resista a uma tensão de aproximadamente 3 Kg. (preferencialmente fios que sejam pouco elásticos), medindo 30 metros para a Categoria P2 e 50 metros para a Categoria P3. Numa de suas extremidades será atada uma pequena argola, para engache e, a cerca de 20 cm dessa extremidade deverá ser colocada uma bandeirola feita de tecido leve, na cor vermelha, medindo aproximadamente 10 x 15 cm. Estes cabos podem ser confeccionados por grupos, não sendo necessário que cada concorrente tenha o seu próprio cabo. (OBS.: o piloto faz o reboque correndo, mantendo o aeromodelo estável e em ascendência, até que este passe por sobre a cabeça, soltando-se então do cabo-reboque. O mecânico auxilia o piloto, sustentando e mantendo o aeromodelo estável no início da corrida, soltando-o suavemente e sem trancos).

2.1.2.12 – Nas Categorias E1 e E2, a hélice deverá ser do tipo “roda-livre”, de plástico ou madeira. Não será permitida hélice dobrável. A quantidade de elástico utilizada será livre. O lançamento será manual.

2.1.2.13 – Na Categoria UC MANICACA será permitida a utilização de qualquer tipo de aeromodelo de treinamento e esporte. A Prova constará de: acionamento do motor; decolagem; vôo normal estabilizado em altura de aproximadamente três (03) metros; duas (02) passagens vertical e pouso. O tempo de vôo deverá estar no intervalo de dois (02) a cinco (05) minutos. A hélice deverá ser de madeira e o spinner (cone de hélice) deverá ser de plástico. O motor poderá ser acionado por starter (motor de partida) ou manualmente. O Diretor da Prova ou pessoa por ele credenciada, deverá proceder a uma inspeção nos aeromodelos inscritos. Só poderão participar aqueles julgados seguros. Os itens a serem inspecionados serão: fixação do motor e hélice; superfícies de comando; asa e fuselagem; cabos de comando e dobradiças; teste de tração nos cabos de comando.

2.1.2.14 – Na Categoria RC MANICACA, será permitida a utilização de qualquer tipo de aeromodelo de treinamento ou esporte. A Prova constará de: acionamento do motor; taxiamento até a cabeceira da pista; decolagem; passagem horizontal estabilizada sobre a pista (pattern); looping; roll; aproximação e pouso. O Diretor da Prova ou pessoa por ele credenciada deverá proceder a uma inspeção no aeromodelo; no sistema de radio controle e na habilitação do piloto. Qualquer dúvida que possa comprometer a total segurança do vôo e do público presente, impedirá a participação do concorrente.

2.1.2.15 – Na Categoria Z, os aeromodelos serão feitos com dobradura de papel, tamanho A4, tipo “Chamex”. A Prova de Precisão consistirá de um arremesso apenas, a distância de 10 metros num porta-aviões ou aeroporto. Serão

classificados apenas aqueles aviões que pousarem no porta-aviões ou aeroporto, e serão premiados os três (03) primeiros lugares em ordem de proximidade ao alvo ou centro da pista de pouso. Se houver empate, os competidores nesta situação, serão chamados para novos lançamentos. A Prova de Distância consistirá de um único arremesso apenas, a distância de 10 metros de uma linha de chegada e serão premiados os três (03) primeiros lugares que mais longe pousarem após os 10 metros.

2.1.2.16 – Quais quer dúvidas ou divergências surgidas no decorrer do Torneio serão dirimidas pelo Coordenador Geral.

3 – Vigília de Encerramento das comemorações do Centenário

Data: Segundo semestre de 2012

Local: Preferencialmente, deve ser um bonito e significativo local para os Escoteiros do Ar. Sugerimos as instalações de uma Unidade da Força Aérea, da Aviação do Exército, da Aviação da Marinha de Guerra, das Polícias Militares, um Aeroclube, etc.

Atividade: Acampamento noturno com vigília para comemorar o encerramento oficial das comemorações do Centenário. Amanhecer do Escotismo do Ar.

Enredo: Esta atividade deverá ser realizada no período equivalente ao segundo semestre de 2012, e se possível que coincida com uma data móvel para a aviação nacional ou internacional.

Proposta: No amanhecer da data escolhida, realizar-se-á o içar da Bandeira Nacional e a renovação coletiva de Promessas. Na noite anterior, deverá haver concentração dos Escoteiros do Ar e seus convidados, acampando juntos e realizado uma Vigília para o amanhecer. Durante a madrugada, poderá ser realizado um Fogo de Conselho com o tema do Centenário do Escotismo do Ar e deverá ser feita uma foto com todos os participantes da atividade, fazendo o formato de uma flor de lis de Escoteiros do Ar, e a Flor de Lis, iluminada com velas. Pela manhã, logo após a renovação das Promessas, sugere-se que os Escoteiros do Ar realizem uma visita as instalações de uma Unidade da Força Aérea, da Aviação do Exército, da Aviação Naval, da Aviação das Polícias Militares, de um Aeroclube, de um Aeroporto, seguida de uma palestra sobre aviação civil ou militar.

Atividade:

- 1) Acampamento conjunto de uma noite, com Vigília;
- 2) Deve ter início do dia anterior ao da Vigília;
- 3) Fogo de Conselho e foto da Flor de Lis do Ar iluminada por velas;
- 4) Ao amanhecer içar a Bandeira Nacional;
- 5) Renovação coletiva das promessas; e
- 6) Visita a uma instalação aeronáutica, seguida de uma palestra sobre aviação civil ou militar.

4 – Colocação de flores ou Imposição de Placas

Em data escolhida por cada Grupo Escoteiro do Ar, isoladamente ou em conjunto, deverá ou deverão o/os Grupo/os Escoteiro marcar o Centenário colocando um buque de flores ou colocando uma Placa alusiva a data a quem emprestou grande apoio ao desenvolvimento da Modalidade do Ar.

Escoteiros de todas as modalidades, antigos escoteiros, jovens, adultos e amigos do Movimento Escoteiro devem ser convidados.

Deverá ser valorizado o melhor uso do uniforme escoteiro do ar.

Deverá ser contatado antecipadamente pelo COREAR da respectiva Região Escoteira, quando houver, e se não houver por um dos Grupos Escoteiros do Ar, com quem de direito, para proceder à homenagem, de forma organizada.

Após o cerimonial, o responsável deve prestar palavras em homenagem, a Força Aérea Brasileira, Aviação do Exército, Aviação Naval, Aviação das Polícias Militar, Aviação Civil ou Aero clube, citando a história destas organizações em prol da aviação nacional ou internacional e seus apoio aos Grupos Escoteiros do Ar.

LEMA DO CENTENÁRIO

O lema do Centenário do Escotismo do Ar é **“O Escoteiro do Ar voa mais alto”**. O lema faz uma alusão ao fato de que os mais diversos países e associações escoteiras possuem suas leis conforme seus usos e costumes, porém o ar possui uma única lei em todos os rincões. É este o infinito que nos envolve.

DISTINTIVO DO CENTENÁRIO

A Insígnia Do Centenário do Escotismo do Ar será usada por Escoteiros do Ar, antigos Escoteiros do Ar e todos aqueles que desejarem prestar sua homenagem. O período de uso será aquele previsto no POR.

O distintivo será usado na camisa do uniforme e acima do bolso esquerdo, ao lado esquerdo do Distintivo da WOSM e será vendido pela Loja Escoteira Nacional.