



100 ANOS

AVIAÇÃO NAVAL



MARINHA DO BRASIL

Comandante da Marinha
Almirante de Esquadra Eduardo
Bacellar Leal Ferreira

Chefe do Estado-Maior da Armada
Almirante de Esquadra Airton
Teixeira Pinho Filho

Comandante de Operações Navais
Almirante de Esquadra Sergio Roberto
Fernandes dos Santos

Comandante em Chefe da Esquadra
Vice-Almirante Celso Luiz Nazareth

Diretor de Aeronáutica da Marinha
Vice-Almirante Carlos Frederico
Carneiro Primo

Comandante da Força Aeronaval
Contra-Almirante Sérgio Nathan
Marinho Goldstein

Chefe do Estado-Maior do Comando
da Força Aeronaval
Capitão de Mar e Guerra Augusto
José da Silva Fonseca Junior

Encarregado da Seção de Operações
do Comando da Força Aeronaval
Capitão de Fragata José Fabio Carneiro
da Silva

Membro da Comissão de Planejamento
e Execução das Comemorações do
Centenário da Aviação Naval
Capitão de Fragata Carlos Augusto
Buonomo Machado

Membro da Comissão de Planejamento
e Execução das Comemorações do
Centenário da Aviação Naval
Primeiro-Tenente Sidney Freitas Pandini

Membro da Comissão de Planejamento
e Execução das Comemorações do
Centenário da Aviação Naval
Primeiro-Tenente Kayo César de Almeida

FUNDAÇÃO GETULIO VARGAS

Primeiro Presidente Fundador
Luiz Simões Lopes

Presidente
Carlos Ivan Simonsen Leal

Vice-Presidentes
Sergio Franklin Quintella
Francisco Oswaldo Neves Dornelles
Marcos Cintra Cavalcanti de Albuquerque

FGV PROJETOS

Diretor
Cesar Cunha Campos

Diretor Técnico
Ricardo Simonsen

Diretor de Controle
Antônio Carlos Kfourri Aidar

Diretor de Qualidade
Francisco Eduardo Torres de Sá

Diretor de Mercado
Sidnei Gonzalez

Diretores-adjuntos de Mercado
Carlos Augusto Costa
José Bento Carlos Amaral

EDITORIAL

Realização
Fundação Getulio Vargas e Marinha do Brasil

Agradecimento Especial
Almirante Liseo Zampronio
Irapoan Cavalcanti
Almirante Mauro César Rodrigues Pereira
Almirante Carlos de Albuquerque

Orientação de criação
Paulo Herkenhoff

Pesquisa de conteúdo, texto e iconográfica
Mauro Lins de Barros

Coordenação Editorial
Manuela Fantinato

Coordenação de Design
Patricia Werner

Projeto gráfico e Diagramação
Fernanda Macedo

Perfis Aeronáuticos
Flavio Lins de Barros

Design capa e Linha do Tempo
Luísa Ulhoa

Produção Editorial
Talita Marçal

Assistente de Produção
Marina Bichara

Revisão
Juliana Gagliardi

FICHA CATALOGRÁFICA ELABORADA PELA BIBLIOTECA
MARIO HENRIQUE SIMONSEN/FGV

100 anos da aviação naval no Brasil / FGV Projetos. – Rio de Janeiro:
FGV Projetos, 2016.

124 p. : il.

Publicado em parceria com a Marinha do Brasil, Comando da Força
Aeronaval.

1. Brasil. Marinha. Comando da Força Aeronaval.
2. Brasil - Defesa.
3. Aviação naval - Brasil. I. FGV Projetos. II. Brasil. Marinha.

CDD – 359.94

100 ANOS AVIAÇÃO NAVAL



SUMÁRIO

15 INTRODUÇÃO

19 OS PRIMÓDIOS DA
AVIAÇÃO NO BRASIL

29 SURGE A ESCOLA
DE AVIAÇÃO NAVAL

47 A TURBULENTE
DÉCADA DE 1920

65 A ERA VARGAS

89 INTERLÚDIO

95 O RENASCIMENTO

119 ASAS ROTATIVAS E
COLABORAÇÃO COM A FAB

137 O RETORNO
DA ASA FIXA

157 A AVIAÇÃO NAVAL
AOS 100 ANOS

221 PERSPECTIVAS PARA
A AVIAÇÃO NAVAL

229 BIBLIOGRAFIA

230 ANEXOS

PRESIDENTE DA FUNDAÇÃO GETULIO VARGAS

Carlos Ivan Simonsen Leal

A FGV foi criada há mais de 70 anos para avançar nas fronteiras do conhecimento e, assim, contribuir para o desenvolvimento socioeconômico do Brasil. Essa missão se renova anualmente pelo intercâmbio de conhecimento técnico e científico com a sociedade. Junto com a Marinha do Brasil, instituição que se dedica continuamente a proteger as riquezas e sociedade do país, a FGV tem trabalhado para a formação e o aperfeiçoamento de pessoal, oferecendo cursos para oficiais e desenvolvendo projetos para a eficiência da administração naval. Em função da solidez dessa parceria, a FGV produziu, em 2014, o livro comemorativo dos 100 anos da Força de Submarinos do Brasil. Neste ano de 2016, recebeu novamente a honra de participar da história da Marinha ao ser convidada para a importante tarefa de desenvolver o livro comemorativo dos 100 anos da Aviação Naval.

Essa tarefa é duplamente especial. Ao contar a história dos 100 anos da Aviação Naval brasileira, está-se, também, contando a história da aviação no Brasil, uma história na qual o país desempenha papel de destaque. O avião é coisa nossa, criado pelo brasileiro Santos Dumont no início do século, e representa uma das mais importantes tecnologias de exportação brasileira da atualidade.

Para um país de dimensões continentais, como o Brasil, a notícia do avião não apenas acendeu o imaginário popular de progresso, mas proporcionou avanços imensuráveis no

conhecimento do território e da realidade brasileiras, não apenas no que toca à defesa, mas sobretudo à presença do Estado. E foi a Marinha do Brasil a grande responsável pela sua introdução, aperfeiçoamento de seu uso e sua institucionalização.

Ao longo de seus 100 anos, a Aviação Naval experimentou revezes e progressos, viveu desafios e empreendeu numerosos avanços e inovações. Capitaneando a aviação militar, foi desmontada em 1941, quando foi criado o Ministério da Aeronáutica, responsável por centralizar as operações aéreas. Retorna timidamente em 1952, tem restringidas suas operações com aviões em 1965, para recuperá-las apenas em 1997. Todos esses desafios contribuíram para uma Força extremamente empenhada, dedicada e vocacionada, mas também criativa e preparada, pois manteve o treinamento como prioritário em sua atuação e soube manter-se ativa mesmo nos momentos de dificuldade.

Este livro atravessa a história brasileira do século XX em sua relação com o mundo e os principais avanços tecnológicos da aviação militar. Uma história pouco conhecida do público, mas que se encontra na base da identidade nacional. Sua produção celebra e consolida a parceria entre a FGV e a Marinha do Brasil, traduzida pelo engajamento de ambas com a história e o desenvolvimento do país. Com isso, esperamos, mais uma vez, aproximar a sociedade dessa memória, que é de todos nós, brasileiros.



COMANDANTE DA MARINHA

Almirante de Esquadra Eduardo Bacellar Leal Ferreira

Não havia dez anos desde o primeiro voo do mais pesado que o ar, pelas mãos do ilustre brasileiro Alberto Santos Dumont, quando a Marinha do Brasil criou a sua Escola de Aviação Naval, em 23 de agosto de 1916. Esse pioneirismo, fruto da visão de grandes chefes navais, como o então Ministro da Marinha, Almirante Alexandrino de Alencar, que, pautado no desempenho dessas plataformas nos campos de batalha da Primeira Guerra Mundial, adquiriu nossos primeiros aviões e entregou ao Almirante Protógenes Pereira Guimarães, Patrono da Aviação Naval, a missão de preparar o pessoal e a doutrina de emprego aéreo na Marinha do Brasil.

Em 1941, a Aviação Naval e a Aviação Militar, braço aéreo do Exército Brasileiro, fundiram-se para criar a Força Aérea Brasileira. A Marinha do Brasil participaria da Segunda Grande Guerra sem as suas aeronaves orgânicas. Entretanto, a marcha da História se impôs e durante a Campanha do Pacífico. De modo inédito, esquadras se enfrentaram em Coral Sea sem que os navios inimigos trocassem tiros diretamente. A batalha foi decidida pela aviação embarcada, fato que se repetiu poucos meses depois, em Midway.

Fruto desse novo panorama operacional, em 1952, a Aviação Naval ressurgiu de forma independente e permanente, com a criação da Diretoria de Aeronáutica da Marinha. Desde então, o componente aéreo do Poder Naval não parou de se desenvolver. Em 1961, ingressamos no seleto grupo de Marinhas que operam Navios Aeródromos, com a chegada do NAeL Minas Gerais, substituído pelo NAe São Paulo, atual capitânia da Esquadra.

A Aviação Naval de hoje é guarnecida por homens e mulheres altamente capacitados e motivados. Nossas aeronaves atuam não apenas no apoio à Esquadra, contribuindo para a vigilância e salvaguarda dos 4,5 milhões de km² da Amazônia Azul, mas

também participam de missões de paz sob a égide das Nações Unidas, como a Missão das Nações Unidas para Estabilização do Haiti (Minustah) e a Força Interina das Nações Unidas no Líbano (Unifil), além da presença nos diversos rincões de nosso país, seja na extensa Amazônia, no Centro-Oeste, no Continente Antártico e onde mais se fizer necessário para garantir a soberania, os interesses nacionais e o bem estar da população.

Os desafios tecnológicos do século XXI continuam a nos estimular na busca de novos horizontes. As rústicas máquinas voadoras do início do século passado transformaram-se em armas sofisticadas e com elevado grau de automação. Ao ambiente aéreo foram adicionados os planos eletrônico e cibernético. Os veículos aéreos não tripulados são uma realidade. O futuro, sempre desafiador e incerto, nos obriga a buscar constantes investimentos para dotar a Força de aviões e helicópteros no estado da arte, a aprimorar o treinamento dos aeronavegantes e a melhorar a infraestrutura aeronáutica da Base Aérea Naval de São Pedro da Aldeia como integrante do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro.

Dessa forma, ao celebrarmos o Centenário da Aviação Naval, expresso o sincero reconhecimento aos Aviadores Navais, Mecânicos de Manutenção de Aeronaves, Controladores de Voo, Médicos e Psicólogos de Aviação e todos aqueles que operam e apoiam as nossas aeronaves, pioneiros de outrora e combatentes do presente, incentivando-os a se capacitarem para os desafios que a escolha profissional seguirá impondo e como forma de consolidar esse rico legado.

Parabéns a todos!
Viva a Marinha!
Viva a Aviação Naval!



CHEFE DO ESTADO-MAIOR DA ARMADA

Almirante de Esquadra Airton Teixeira Pinho Filho

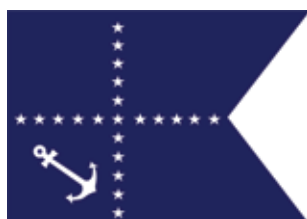
Ainda que o Brasil seja uma nação pacífica por tradição e convicção, não se pode relegar ao segundo plano a defesa da nossa soberania, dos nossos interesses e de nossas riquezas. Assim, há que se ter uma Estratégia Nacional de Defesa bem elaborada e estruturada, bem como Forças Armadas bem preparadas, aparelhadas e equipadas. Nesse contexto, cabe à Marinha do Brasil, como tarefa precípua, a defesa da nossa “Amazônia Azul”, extensa área oceânica adjacente ao continente brasileiro, de elevada importância estratégica e com incalculáveis bens naturais e enorme biodiversidade. Para manter e evitar a exploração indesejável dessa importante área marítima, necessitamos contar com uma Força Aeronaval capaz de proporcionar apoio aéreo adequado, a fim de permitir ao Poder Naval exercer a mais fundamental de suas características, a mobilidade.

Da mesma forma que devemos a Santos Dumont o pioneirismo do primeiro voo, deve-se à Marinha do Brasil o reconhecimento pelo significativo esforço realizado para a implantação da aviação no nosso País. Apenas dez anos após o primeiro voo do “Pai da Aviação”, surgia, em 23 de agosto de 1916, a Aviação Naval Brasileira, com a criação da Escola de Aviação da Marinha, que

iniciou suas atividades com apenas três hidroaviões Curtiss. Hoje, a Aviação Naval conta com helicópteros e aviões, muitos deles no estado da arte ou recentemente modernizados, capazes de prover a segurança das nossas Forças Navais, além de apoiar a Marinha do Brasil no cumprimento de suas tarefas subsidiárias de Norte a Sul do nosso imenso território.

Apesar da notável evolução das “máquinas voadoras”, o profissionalismo e o comprometimento dos “marinheiros do ar” permaneceram inabalados desde o início do século passado. Adotando como filosofia um dos versos do seu hino, “Honremos pois os pioneiros...”, os nossos aviadores navais souberam suplantificar dificuldades das mais variadas ordens, mantendo o belo legado deixado por seus antecessores. Desta forma, no momento em que completa 100 anos, rendemos esta justa homenagem aos marinheiros e fuzileiros, homens e mulheres, que integram essa importante parcela do Poder Naval, a Aviação Naval.

Bravo Zulu!!!
Viva a Marinha!!!



COMANDANTE DE OPERAÇÕES NAVAIS

Almirante de Esquadra Sergio Roberto **Fernandes dos Santos**

As inúmeras riquezas que integram os mais de 4,5 milhões de km² de águas jurisdicionais brasileiras constituem um justo motivo de orgulho nacional. E isto impõe uma grandiosa tarefa à Marinha do Brasil, que, diuturnamente, promove sua vigilância, com o propósito de garantir a defesa da soberania e dos interesses econômicos e estratégicos do país, na imensidão da nossa Amazônia Azul. Diante da ordem mundial vigente, o Setor Operativo, em consonância com as tarefas que lhe cabem na defesa dos interesses nacionais, dimensiona seus meios, de modo a alcançar um nível de dissuasão compatível com a magnitude dos dinâmicos objetivos geopolíticos das nações.

Nesse contexto, a Força Aeronaval exerce relevante papel na proteção da nossa Esquadra no mar, contribuindo com a defesa da Força Naval e o controle de áreas marítimas em extensas áreas oceânicas, além de constituir-se em importante vetor de projeção de poder sobre terra. Ademais, promove um incremento fundamental nas missões de Busca e Salvamento (SAR) da vida humana no mar e nas vias navegáveis interiores. No presente, a parcela aérea da nossa Força caracteriza-se pelo extremo profissionalismo e por rara versatilidade, operando a partir de terra, de Navio-Aeródromo e de Navios com pequenas plataformas de pouso, no território brasileiro e onde mais for instada a sua participação. E essa vitoriosa jornada está completando 100 anos.

Desde a criação da Escola de Aviação Naval, em 1916, e dos primeiros voos dos hidroaviões Curtiss F, nas águas e céus da Baía

de Guanabara, nossa Aviação desempenhou relevantes papéis em vários momentos de nossa história, destacando-se, em sua primeira fase, as operações de patrulha na Primeira Grande Guerra e o desenvolvimento da aviação nacional ao longo da costa brasileira. Por ocasião da Segunda Grande Guerra, a Aviação Naval serviu de base para a criação da Força Aérea Brasileira, em 1941, para onde foram transferidos equipamentos, instalações e uma grande parcela de nosso pessoal. Fruto das experiências adquiridas nos combates bélicos, a Aviação Naval ressurgiu, em 1952, e consolida seu emprego operacional em asas rotativas, inclusive em exercícios multinacionais. Por fim, em 1998, as aeronaves de asa fixa voltam a fazer parte do inventário de meios aéreos, operando inicialmente a partir do NAE L Minas Gerais e, posteriormente, do NAE São Paulo.

Ao completar seu centenário, de uma história repleta de pioneirismo, dedicação e empreendedorismo, o Setor Operativo, por dever de justiça, rende a devida homenagem aos homens e mulheres da Aviação Naval, de ontem e de hoje, pelo legado e pelo profissionalismo, que permitem a Marinha “alçar voos cada vez mais altos”, em seu papel constitucional de contribuir para a defesa da nossa Pátria.

Bons ventos e mares tranquilos!

Bravo zulu!



COMANDANTE EM CHEFE DA ESQUADRA

Vice-Almirante Celso Luiz **Nazareth**

Desde que o biplano do estadunidense Eugene Ely cruzou a rampa do cruzador Birmingham, em 14 de novembro de 1910, a relação entre navios de guerra e aeronaves jamais seria a mesma – formava-se ali o embrião do conjugado aeronaval. As décadas seguintes serviriam não apenas para ratificar o uso revolucionário da arma aérea, mas também para mostrar, em combate, a infinidade de possibilidades auferidas com sua associação a uma Esquadra.

No Brasil, a história da Aviação Naval começa em 23 de agosto de 1916, quando o empreendedorismo de alguns visionários da Marinha materializa-se na fundação da Escola de Aviação Naval, pedra fundamental da atividade aérea na nossa Força, e importante marco da história da aviação no Brasil. Nos anos vindouros, a Aviação Naval brasileira singrou por mares bravios, vencendo os desafios apostos pelo que advogavam um poder aéreo finalístico e atestando as suas potencialidades, em apoio ao Poder Naval. Hoje, os desafios descortinados no século

XXI, a extensão de nossa costa, as riquezas de nossos mares e o vulto das atribuições da Esquadra ensejam, ainda mais, um trabalho conjunto dos navios e aeronaves da Marinha do Brasil. Nesse contexto, a consecução das tarefas básicas do Poder Naval, previstas na Doutrina Básica da Marinha, e as tarefas subsidiárias imputadas à nossa Força demandam uma relação fluida e de interdependência entre os meios navais e aeronavais, onde as características de mobilidade e permanência dos navios da Esquadra são complementadas pela versatilidade e flexibilidade emprestadas por nossas aeronaves. Certos de que tal relação constituiu-se simbiose fecunda, e que contribui de forma significativa para que nossa Esquadra salvguarde os interesses do Brasil na “Amazônia Azul”, regozijamo-nos com o centenário da Aviação Naval, orgulhamo-nos de seus feitos e rendemos justa homenagem aos marinheiros e fuzileiros que cruzam o espaço sobrejacente a nossas águas, em prol do cumprimento de nossa missão.



COMANDANTE DA FORÇA AERONAVAL

Contra-Almirante Sérgio Nathan Marinho Goldstein

A arte de voar era um sonho perseguido a séculos pela humanidade. O ano de 1906 marcaria a história, com a realização do primeiro voo do mais pesado que o ar na França, pelo insigne brasileiro Alberto Santos Dumont. Fruto de parceria da Marinha do Brasil com a Fundação Getúlio Vargas, esta obra procura retratar passagens da Aviação Naval, ao longo dos seus 100 anos de trajetória.

Coube ao Contra-Almirante Alexandrino Faria de Alencar conduzir o processo de renovação dos meios navais, ao assumir o Ministério da Marinha, em novembro de 1906. Havia a necessidade de consolidar nossas fronteiras e uma Força Naval forte seria fator fundamental nas negociações levadas a cabo pelo ilustre Barão do Rio Branco. Em 1910, o Brasil recebeu da Inglaterra dois encouraçados dreadnoughts, o Minas Gerais e o São Paulo e, quatro anos mais tarde, incorporava à Armada os três submarinhos italianos F1, F3 e F5. Estes meios navais constituíram o Programa de Construção Naval de 1904.

Entretanto, o feito de Santos Dumont produziu forte repercussão no Brasil. Em 1911 foi criado o Aeroclubes Brasileiro e a Marinha formou na França o primeiro piloto militar brasileiro, o CT Jorge Henrique Möller. Concomitantemente, o Almirante Alexandrino realizava tratativas em várias frentes, visando criar a Aviação Naval.

Após a tentativa malograda com a criação da Escola Brasileira de Aviação em fevereiro de 1914, cuja extinção ocorreria poucos meses depois, a Marinha assina, em maio de 1916, um contrato para construção de três aerobotes Curtiss F, com o fornecimento de peças e motores sobressalentes. Na carreira Tamandaré, no antigo Arsenal de Marinha, próxima à ponte de acesso para a Ilha das Cobras, as aeronaves foram montadas e prontificadas para voo.

A criação da Escola de Aviação Naval ocorreu em 23 de agosto e para comandá-la o Ministro da Marinha designou o seu Chefe de Gabinete, o CC Protógenes Pereira Guimarães. Em 2014, como um justo reconhecimento as suas realizações, foi escolhido como Patrono da Aviação Naval.

O início das atividades da primeira escola de aviação militar brasileira demonstrava o pioneirismo e o interesse da Marinha pela nova arma. O seu rápido desenvolvimento foi marcado por diversos fatos, como a participação de Aviadores Navais em operações reais de patrulha em 1918, integrando o 10º Grupo de Operações da “Royal Air Force”, durante a Primeira Guerra Mundial; a criação do Correio Aéreo da Esquadra em 1919, tornando-se depois o Correio Aéreo Naval; e em 1922, a formatura do primeiro engenheiro aeronáutico da América do Sul, no Colégio Imperial de Ciência e Tecnologia do Reino Unido.

Ao ser extinta por Decreto-Lei em 20 de janeiro de 1941, os aviões, bases, pilotos, engenheiros e mecânicos de voo da Marinha foram transferidos para o recém criado Ministério da Aeronáutica. Entretanto, a Segunda Grande Guerra logo apresentaria de maneira incontestemente a importância da aviação naval, com as batalhas no oceano Pacífico sendo vencidas pelas aeronaves embarcadas nos Porta-Aviões americanos, sem contato visual entre os navios.

Em 1952, com a recriação da Diretoria de Aeronáutica da Marinha, uma nova geração de entusiastas pela arma aérea na Marinha construiu uma sólida base estrutural. Dois eventos foram significativos para a reestruturação da Aviação Naval: em 1957, a criação e instalação do Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval na Avenida Brasil; e a aquisição do NAeL Minas Gerais, com a chegada ao Rio de Janeiro ocorrendo no início de 1961. Esta fase foi caracterizada por disputas pelo uso da asa fixa, o que levou tensão ao ambiente militar. A controvérsia se estendeu até 1965, quando, por força de lei, a Aviação Naval ficou restrita a operar apenas com asas rotativas, cedendo novamente todos os seus aviões.

A partir de então, por mais de 30 anos, a Marinha desenvolveu o emprego de helicópteros. A Aviação Naval passou a ter plena capacidade de operá-los em missões diurnas e noturnas, não

somente a partir do NAeL Minas Gerais, mas também compondo o binômio navio-aeronave, em nossos escoltas dotados de convés de voo, ampliando a capacidade de nossa Esquadra nas operações navais.

A Marinha retomou a operação de aeronaves de asa fixa em 1998, adquirindo os A-4 SkyHawk do Kuwait. Pouco mais de dois anos depois de um criterioso trabalho, superando uma lacuna de mais de três décadas, foi realizado o pouso a bordo do Minas Gerais. Em 2001, ocorreu a passagem de serviço do capitânia da Esquadra e o NAe São Paulo passou a receber as nossas aeronaves em seu convoo. Essa conquista fez com que a Marinha do Brasil passasse a integrar o seletor grupo de países com a capacidade de operar aviões de alta performance, a partir de porta-aviões.

Por fim, ao lembrarmos todos os feitos que marcam o nosso centenário, é dever de justiça reverenciar o idealismo e a bravura dos nossos pioneiros ao superar os mais diversos obstáculos, bem como ressaltarmos o trabalho abnegado e profissional de todas as gerações que os sucederam! Aproveite a leitura, luz verde no convoo, livre decolagem!

**NO AR, OS HOMENS DO MAR!
VIVA A MARINHA!**



INTRODUÇÃO

DO MAR AOS CÉUS

O Brasil nasce pelo mar, mas sua integração, através de topografias e geografias as mais variadas, perpassando mais de 8,5 milhões de km², impõe desafios que só podem ser superados pelo ar.

Em 1901, o brasileiro Alberto Santos Dumont, empregando seu balão dirigível N° 6, provou a praticabilidade da navegação aérea ao conquistar o prêmio *Deutsch de la Meurthe*, oferecido ao primeiro aeronauta que conseguisse circundar a Torre Eiffel em, no máximo, 30 minutos. No ano seguinte, a convite do príncipe de Mônaco, levou para lá o seu N° 6 e fez o primeiro voo de um dirigível sobre o mar.

Quatro anos mais tarde, em 12 de novembro de 1906, Santos Dumont novamente espantou o mundo ao voar 220 metros com o 14-bis diante de uma multidão em Paris. Este foi o primeiro voo oficialmente reconhecido de um aparelho mais pesado do que o ar, ou seja, um avião. Mais tarde, construiu o *Demoiselle*, que foi considerado o precursor do avião moderno.

Para um país de dimensões continentais, a ideia do voo tinha um apelo irresistível e os feitos de Santos Dumont incendiaram o imaginário popular do período. O Brasil tinha uma base econômica essencialmente rural e vivia às voltas com questões de ordem interna que dificultavam a criação de uma base capaz de sustentar o surgimento de uma indústria aeronáutica, como logo ocorreu na França, Estados Unidos, Inglaterra e Alemanha. Mas o avião era coisa nossa, uma invenção brasileira, o que animava o imaginário popular do progresso e a inclusão do país no concerto das nações.

Em 1911, foi fundado o Aero clube do Brasil, tendo Santos Dumont como presidente de honra e o Almirante José Carlos de Carvalho como presidente efetivo. No mesmo ano, a Marinha autorizou o Tenente Jorge Henrique Moller a cursar a *École Farman* de aviação, para se tornar o primeiro aviador militar sul-americano. Cinco anos mais tarde, em 1916, foi criada a Escola de Aviação Naval, intensamente noticiada pela imprensa.

Capitaneada pela Marinha do Brasil, a aviação militar brasileira tem ligação direta com a construção de uma identidade nacional e atravessa a história do país e de suas instituições políticas, econômicas e sociais. Sua criação propulsiona um importante setor que levou o país à sua atual condição de terceiro produtor mundial de jatos comerciais. Se o Brasil é descoberto pelo mar, é sob asas que se projeta para o futuro.



100 ANOS DE AVIAÇÃO NAVAL

O Brasil possui três marinhas reunidas em uma só. As partes mais visíveis são a Esquadra de águas profundas e as tropas anfíbias dos Fuzileiros Navais. Essas são apoiadas pelos esquadrões da Força Aeronaval, que também oferecem suporte às atividades de oceanografia e pesquisa.

Ao longo de 100 anos de atuação, a Aviação Naval passou por uma série de desafios e transformações, tornando-se uma força madura, lastreada em uma longa e sólida experiência. Operando em estreita colaboração com outras forças da Marinha do Brasil e com a Força Aérea Brasileira, é um instrumento essencial à Estratégia Nacional de Defesa, atuando para além de suas missões primárias de defesa da soberania e manutenção do Poder Naval, como no apoio ao patrulhamento da Amazônia Azul e no combate à pesca ilegal e ao contrabando por via marítima ou fluvial. Aproxima-se da vida cotidiana dos cidadãos, prestando inestimáveis serviços às populações ribeirinhas das regiões amazônica e do Pantanal. A participação no Programa Antártico Brasileiro (Proantar) é mais uma faceta da importância nacional da Aviação Naval.

Ao longo de sua história, a Aviação Naval passou por quatro fases. Sua criação se deu em 1916 com o surgimento da Escola de Aviação Naval, inaugurando uma primeira fase que se estende até a criação do Ministério da Aeronáutica em 1941, que funde e extingue a

Aviação Naval e a Aviação Militar (do Exército) para criar a Força Aérea Brasileira.

Em 1952, a Marinha do Brasil recria a Diretoria de Aeronáutica, retomando a montagem de sua Aviação Naval. Esta segunda fase foi marcada por disputas com a Força Aérea Brasileira sobre a operação de meios aéreos. O período se encerra em 1965 com a publicação de um decreto presidencial determinando que a Marinha poderia operar apenas aeronaves de asas rotativas, isto é, helicópteros.

De 1965 a 1997 a Aviação Naval operou exclusivamente asas rotativas, enquanto a Força Aérea operava os aviões embarcados no navio-aeródromo. Esta foi a terceira fase da Aviação Naval brasileira, que teve fim com o Decreto nº 2.538, que devolveu à Marinha a autorização para operar aeronaves de asa fixa.

A moderna Aviação Naval é formada pela Diretoria de Aeronáutica da Marinha (DAerM), pelo Comando da Força Aeronaval (ComForAerNav) e por três Esquadrões Distritais.

A atual DAerM foi criada em 4 de agosto de 1952 e encontra-se sediada no Edifício Barão de Ladário, no Centro da cidade do Rio de Janeiro. É responsável pelas atividades normativas, técnicas e gerenciais relacionadas à Aviação Naval, inclusive aquelas relacionadas à aquisição ou modernização dos meios aeronavais, nacionalização de componentes aeronáuticos, estabelecimento de normas para a operação de

aeronaves embarcadas, planejamento e supervisão dos cursos relacionados à Aviação Naval e assuntos relacionados à legislação aeronáutica. A segurança de aviação, uma das mais importantes atribuições da DAerM, é conduzida pelo Serviço de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos da Marinha (SIPAerM). A DAerM não opera meios aéreos.

O ComForAerNav surgiu em 5 de junho de 1961, subordinado diretamente ao Comando em Chefe da Esquadra (ComenCh). É composto pela Base Aérea Naval de São Pedro da Aldeia (BAeNSPA), que lhe serve de sede, pelo Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval (CIAAN), seis Unidades Aéreas e dois órgãos de apoio, a Policlínica Naval de São Pedro da Aldeia (PNSPA) e o Centro de Intendência da Marinha em São Pedro da Aldeia (CeIMSPA).

Essa constituição só foi possível após um século de experimentação, ousadia e muito trabalho em treinamento, adestramento e capacitação, que acompanhou e influenciou o desenvolvimento do Brasil. Este livro se dedica a recuperar parte dessa história pouco conhecida pelo grande público.

Assim, divide-se em dez capítulos, a começar pelos primórdios da aviação no Brasil. Os principais momentos da história do país são acompanhados de intensas transformações na Aviação Naval, que resiste e se desenvolve, não obstante todas as dificuldades que enfrenta.

AF-1A Skyhawk do EsqdVF-1.

(Foto: Sebastião Campos de Andrade Neto)



Vista aérea da Carreira Tamandaré, primeiro local onde foi implantada a Escola de Aviação Naval, em 1916, sendo considerada, portanto, o Berço da Aviação Naval

OS PRIMÓRDIOS DA AVIAÇÃO NO BRASIL

O BRASIL NA VIRADA DO SÉCULO XX E A EVOLUÇÃO DA ARTE NAVAL

Os primeiros anos da República foram marcados por intensa instabilidade política e econômica. Em 3 de novembro de 1891, o Marechal Deodoro da Fonseca decretou a dissolução do Congresso Nacional, provocando reações que culminaram, 20 dias mais tarde, em episódios que ficaram conhecidos como Revolta da Armada. Os revoltosos, liderados pelo Almirante Custódio José de Melo, exigiam a saída de Deodoro, que terminou por renunciar para evitar uma guerra civil. Em seu lugar, assumiu o vice-presidente Floriano Peixoto, igualmente um Marechal.

A recente Constituição, promulgada em 24 de fevereiro de 1891, previa a convocação de novas eleições caso a presidência ou a vice-presidência vagassem antes que se completassem dois anos do mandato. A demora de Floriano em atender a esse dispositivo foi determinante para um novo período de instabilidade. Agravando ainda mais a situação, em fevereiro de 1893, irrompeu a Revolução Federalista no Rio Grande do Sul, opondo os 'pica-paus' republicanos aos 'maragatos' federalistas, partidários da descentralização do poder presidencial.

A Marinha do Brasil tinha desempenhado um importante papel na independência do país e foi rapidamente associada à monarquia que a criou. O apoio de parte de seus quadros às revoltas que exigiam a convocação de novas eleições e a renúncia do novo presidente foi sentido como potencialmente perigoso à nova República, e teve um preço alto para a instituição. Além da perda de apelo popular, sofreu com a diminuição de verbas, o que impactou seus meios e desenvolvimento.

Enquanto isso, nos países centrais, a arte naval passava por um profundo período de transformações. Destaca-se, nesse processo, a in-

venção do torpedo autopropulsado, por Robert Whitehead, em 1866, cuja introdução em serviço fez surgir novas classes de navios, como as torpedeiras e as contratorpedeiras, que evoluíram para os atuais contratorpedeiros ou destróieres.

O torpedo abriu o caminho para a segunda grande revolução naval, o desenvolvimento do submarino. Descontadas as múltiplas experiências anteriores com veículos capazes de submergir, o submarino somente começou a mostrar o potencial de se tornar uma arma viável com o surgimento do torpedo Whitehead e do advento de baterias elétricas mais ou menos confiáveis, na década de 1880. Até então, o submarino era uma arma muito mais perigosa para sua própria tripulação do que para qualquer alvo potencial.

Em 1900, a Marinha norte-americana introduziu seu primeiro submersível, o USS *Holland* (SS-1), com motor a diesel para navegar na superfície e motores elétricos para a propulsão submersa, mas o potencial pleno deste tipo de embarcação só se daria com a Primeira Guerra Mundial, em 1914. A ameaça do submarino, no entanto, já vinha preocupando os estrategistas navais desde antes da virada do século.

Outro desenvolvimento revolucionário foi o surgimento do encouraçado HMS *Dreadnought*, armado com dez canhões de 12 polegadas montados em cinco torres duplas, fortemente blindado e capaz de atingir uma velocidade de 21 nós, segundo as ideias propostas por Sir John Fisher, 1º Lorde do Almirantado inglês. A incorporação do *Dreadnought* à Royal Navy, em 1906, acelerou a corrida armamentista mundial ao tornar obsoletos todos os encouraçados existentes, particularmente na Alemanha. Por um tempo, o nome *dreadnought* passou até mesmo a designar o novo tipo de encouraçado.

O PROGRAMA DE CONSTRUÇÃO NAVAL DE 1907

Quando Santos Dumont realizou o voo de seu dirigível N° 6 sobre o Mediterrâneo, ele fez a seguinte observação:

“Dessa forma, caso verdadeiramente curioso, a aeronave do século XX pode tornar-se na sua estréia, o grande inimigo dessa outra maravilha do século XX, o submarino. Porque enquanto este é impotente contra a aeronave, esta, animada duma velocidade dupla, pode cruzar à sua procura, seguir-lhe todos os movimentos, assinalá-lo aos navios que êle ameaça. Nada impede enfim a aeronave de destruir o submarino, dirigindo-lhe longos projetis carregados com dinamite e capazes de penetrarem na água à profundidade que a artilharia não pode atingir de bordo dum couraçado.”¹

É curioso notar que, durante a Revolta da Armada, o político e inventor Augusto Severo propôs ao presidente Floriano Peixoto empregar um balão dirigível contra a esquadra revoltosa. Nessa época, Severo ensaiava seu balão Bartolomeu de Gusmão no campo de tiro de Realengo, no Rio de Janeiro. As experiências não tiveram êxito, mas mostram que o valor militar do domínio do ar já era percebido.

Com seu estímulo e o apoio de José Maria da Silva Paranhos Júnior, o barão do Rio Branco, o Congresso Nacional aprovou, em outubro de 1904, um grande programa de reaparelhamento naval. O Brasil vivia uma fase de prosperidade graças às receitas do ciclo da borracha, então em seu apogeu, além da consolidação republicana, que envolvia um amplo programa de consolidação de suas fronteiras.

Essas questões envolviam disputas com a Argentina (Território das Missões, no oeste do Paraná e Santa Catarina), Guiana Francesa (norte do Amapá), Grã-Bretanha (Ilha da Trindade e missionários em Roraima), Bolívia (a questão do Acre), além de acordos de definição de fronteiras com a Guiana Holandesa, Colômbia, Uruguai e Peru.

A grande glória de Rio Branco foi evitar o recurso às armas, resolvendo as querelas por meio de negociações diretas ou mediação internacional. Apesar disso, defendia que o país só poderia ser reconhecido como potência internacional e, portanto, ter garantidas suas fronteiras, a partir de uma Marinha forte.

O detalhamento do programa não foi estabelecido de imediato. Uma corrente advogava uma Marinha composta de grande número de unidades menores, enquanto outros defendiam que fosse constru-

ída em torno de grandes navios. Outros temas em discussão envolviam a construção de um estaleiro e um porto militar. A discussão se arrastou até 22 de julho de 1906, quando o Ministro da Marinha, Almirante Júlio César de Noronha, assinou um contrato com estaleiros ingleses para a construção de três encouraçados. Dentro de pouco mais de quatro meses, a incorporação do HMS *Dreadnought* à Marinha Real Britânica tornou obsoletas as especificações dos navios brasileiros.

Em 15 de novembro de 1906, tomou posse o presidente Afonso Pena e, com ele, o Contra-Almirante Alexandrino Faria de Alencar assumiu o Ministério da Marinha. Em sua longa carreira à frente da pasta, sob cinco diferentes presidentes, Almirante Alexandrino presidiu a modernização da Esquadra, iniciada pela revisão do programa de expansão naval de 1904.

Os três encouraçados encomendados à Grã-Bretanha, cuja construção ainda estava em fase inicial, foram cancelados, e a verba redirecionada para a construção de dois *dreadnoughts* mais modernos. Esses viriam a ser os encouraçados *Minas Gerais* e *São Paulo*. Um terceiro encouraçado, o Rio de Janeiro, era previsto para após a conclusão desses dois.

Em adição, seriam construídos os *scouts*, como eram chamados na época os cruzadores, *Bahia* e *Rio Grande do Sul*, e dez contratorpedeiros da classe Pará. Na ocasião, esse foi o maior contrato de construção naval assinado pelos estaleiros ingleses. Três submarinos (F-1, F-3 e F-5) também foram encomendados ao estaleiro italiano Fiat San Giorgio.

Quando o *Minas Gerais* iniciou suas provas de mar, em janeiro de 1910, era considerado a belonave mais poderosa do mundo. O *São Paulo* foi entregue em agosto do mesmo ano.

Por razões orçamentárias, o Rio de Janeiro, lançado em janeiro de 1913, foi vendido ao Império Otomano no final do ano e rebatizado *Sultan Osman–I*. Em agosto do ano seguinte, em função do início da Primeira Guerra Mundial, foi apresado pela Grã-Bretanha, ainda em construção, e incorporado à esquadra britânica.

As entregas dos cruzadores ingleses foram completadas entre 1909 e 1910, e os navios foram incorporados à Esquadra. A incorporação dos submarinos italianos se deu entre dezembro de 1913 e junho de 1914. Em julho foi criada a Flotilha de Submersíveis com base na Ilha de Mocanguê Grande, na Baía de Guanabara, no Rio de Janeiro.



O CT-4 Rio Grande do Norte foi um dos dez contratorpedeiros da classe Pará adquiridos na Inglaterra no programa de 1907. Os veleiros ao fundo dão uma ideia do avanço representado pelos novos navios.

(Foto: Jorge Kfuri, coleção do autor)

A AVIAÇÃO MILITAR CHEGA AO BRASIL

A modernização dos meios navais não era a única preocupação de Alexandrino, que, desde antes do início da Primeira Guerra Mundial, buscava a aquisição de equipamentos e pessoal para uma Escola de Aviação Naval. Desde que Santos Dumont realizara o voo de 1906, a aviação progredia em passos rápidos. Naturalmente, o feito gerou grande repercussão no Brasil.

Em 1911, foi criado o Aeroclub do Brasil, tendo Santos Dumont como presidente de honra, e o Almirante José Carlos de Carvalho como

presidente efetivo. Em 29 de setembro do mesmo ano, autorizado pela Marinha a cursar a École Farman, na França, com seus próprios meios, o 1° Tenente Jorge Henrique Moller tornou-se o primeiro militar latino-americano a receber o brevê de aviador.

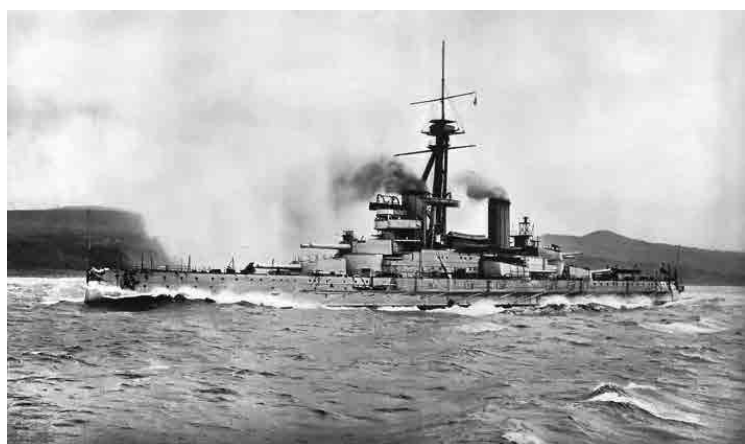
O emprego militar da aviação também progredia. Em novembro de 1910, o aviador civil Eugene Ely decolou de uma plataforma montada na proa do cruzador leve norte-americano, o USS *Birmingham*, fundeado em Hampton Roads, na Virgínia. Dois meses mais tarde, Ely

¹ “Dans L’Air – No Ar” (1904) na coleção Santos-Dumont, de próprio punho (Editora Taller, 2009). [sic]



Quando entrou em serviço, o Minas Geraes era a belonave mais poderosa do mundo. Nesta foto, feita durante as provas de mar em 1909, mostra uma salva dos dez canhões de 12 polegadas, a mais pesada até então disparada por um navio.

(Foto: SDGM)



O São Paulo foi o segundo encouraçado do programa naval de 1907. É visto aqui em suas provas de mar em 1910.

(Foto: Arquivos do SDGM)

pousou em uma plataforma montada na popa do USS *Pennsylvania*. Pouco tempo depois, experiências semelhantes foram realizadas pela Marinha britânica. O advento do porta-aviões ainda estava distante, mas o valor do avião como plataforma de observação já se mostrava interessante a algumas marinhas do mundo.

Em fevereiro de 1914, a Escola Brasileira de Aviação foi criada, no Campo dos Afonsos, por uma parceria entre os ministérios da Guerra e da Marinha e a firma Gino, Buccelli & Cia, que se comprometia a fornecer equipamentos e instrutores para formar aviadores militares.

Dez oficiais de Marinha foram matriculados: o Capitão-Tenente Estanislau Przewodowski; os Primeiros-Tenentes Raul Vianna Bandeira, Virginius Brito de Lamare e Affonso Celso de Ouro Preto; os Segundos-Tenentes Belisário de Moura, Fábio de Sá Earp e Irineu Gomes; e os Guardas-Marinha Mário da Cunha Godinho, Heitor Plaisant e Victor de Carvalho e Silva. Dificuldades diversas, como falta de aeronaves e de instrutores, prejudicaram o funcionamento da escola, que foi fechada em junho, apenas quatro meses após sua criação. Nenhum aluno foi brevetado.

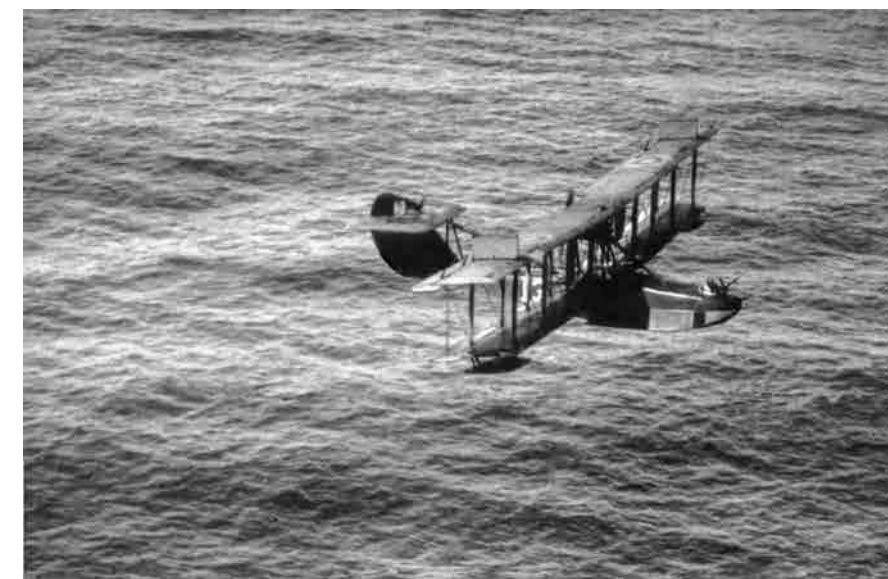
Paralelamente às atividades da Escola Brasileira de Aviação, a venda do *dreadnought* Rio de Janeiro aliviou o orçamento da Marinha. Assim, tornou-se possível a criação de uma Escola de Submersíveis e Aviação, uma só entidade congregando aviões e submarinos, inimigos naturais. Embora determinada pelo Aviso nº 3.986, de 22 de agosto 1914, sua efetivação só ocorreria dois anos mais tarde. Uma entrevista publicada pelo jornal *A Noite*, em 10 de maio de 1916, dizia:

“Disse-nos então o Sr. Almirante Alexandrino, que o problema da navegação aérea e submarina foi sempre uma das principais preocupações de S. Ex., máxime depois dos eloqüentes ensinamentos que se vão tirando da grande guerra européa.

- Tanto assim, acrescentou o Sr. Ministro, que logo que me foi possível tratei de crear as Escolas de Submersíveis e de Aviação da Armada, já fundadas, e entabolei negociações com a casa Farman, da França, para o fornecimento das primeiras aero-naves que iam possuir as nossas forças de mar. E as negociações iam a bom caminho quando surgiu a conflagração européa, com a conseqüente impossibilidade que se viu a casa Farman de atender à nossa necessidade. Recorri aos meios diplomáticos e nem assim pôde o nosso governo conseguir mais os aparelhos que desejavamos.” [sic]



Os Curtiss N-9H continuaram em uso pela EAvN até 1926.



O aerobote de patrulha Curtiss HS-2L Nº13 em voo sobre o mar. Esses aviões serviram de 1918 a 1923, quando foram substituídos pelos Curtiss F-5L, maiores e mais potentes.

SANTOS DUMONT

Alberto Santos-Dumont nasceu no dia 20 de julho de 1873 no sítio Cabangu, no local que viria a ser o município de Palmira (hoje rebatizado em honra a ele), em Minas Gerais. Filho de Henrique Dumont, engenheiro de obras públicas de ascendência francesa, e de Francisca Santos-Dumont, filha de tradicional família portuguesa.

Com Alberto ainda pequeno a família se mudou para Valença, no Rio de Janeiro, e passou a se dedicar ao café. Em seguida seu pai comprou a Fazenda Andreúva, a cerca de 20 km de Ribeirão Preto, interior de São Paulo. Ali, Henrique Dumont percebeu o fascínio do filho pelas máquinas da fazenda e direcionou os estudos do rapaz para a mecânica, a física, a química e a eletricidade.

Em 1890, o jovem Alberto foi para a França com a família. Em Paris, admirou-se com os motores de combustão e os primeiros automóveis que começavam a aparecer. Voltou ao Brasil em 1891 e foi emancipado ao completar 18 anos. No ano seguinte, retornou a Paris onde recebeu a notícia da morte de seu pai que muito o abalou, mas prosseguiu seus estudos. Em comum com outros inventores, ele não possuía uma formação acadêmica sólida, tendo recebido aulas privadas por alguns anos e frequentado como ouvinte alguns outros cursos.

Em 1897 fez seu primeiro voo num balão alugado. Já em 1898 ele estava ativo no campo da aeronáutica. Nesse ano, projetou e encomendou a construção do Brasil, o menor balão esférico já construído, com apenas 113 metros cúbicos de hidrogênio. Voou muitas vezes, mas acabou decepcionado com a falta de controle do voo em um balão livre. Passou, então, a ocupar-se da dirigibilidade que já estava sendo tentada por outros pioneiros.

O primeiro resultado de seus esforços foi o balão N°1 em forma de charuto, cheio com hidrogênio e equipado com um motor a gasolina. Voou pela primeira vez em 20 de se-

tembro de 1898 e foi seguido pelos projetos N° 2 a N°5. Santos-Dumont aperfeiçoava suas ideias, aprendendo a cada erro. Nessa época, o milionário Henri Deutsch de la Meurthe ofereceu um prêmio de 100 mil francos ao primeiro aeronauta que partisse de St. Cloud contornasse a torre Eiffel e retornasse ao ponto de partida em 30 minutos.

Finalmente, seu N°6, estava pronto para disputar o prêmio. Em 19 de outubro de 1901, com a presença de observadores, realizou todo o percurso programado. Porém, cruzou a linha de chegada com 29 segundos de atraso, levantando questionamentos sobre o resultado. Em 4 de novembro o Aéro-Club de France declarou-o vencedor. O problema da navegação aérea estava resolvido. No Brasil, o presidente Campos Salles ofereceu uma medalha de ouro e um prêmio no mesmo valor.

Em 1902, o príncipe Alberto de Mônaco ofereceu-lhe um hangar para realizar suas experiências no principado. Ainda empregando o N°6, Santos-Dumont fez o primeiro voo de balão sobre o mar, quando observou que a aeronave seria o inimigo natural do submarino. Em abril, Santos-Dumont visitou os Estados Unidos onde foi recebido pelo presidente Theodore Roosevelt.

Santos-Dumont continuou construindo novos e melhores dirigíveis. Em 1906, seu interesse foi dirigido a uma nova direção. O desafio era a Taça Archdeacon, oferecida ao primeiro aparelho mais pesado que o ar capaz de decolar por seus próprios meios e realizar um voo de 25 metros. Um prêmio adicional, para um voo de 100 metros, foi lançado pelo *Aéro-Club de France*.

Para a disputa, Santos-Dumont construiu um biplano com o leme na frente, chamado de 14-bis, pois foi testado inicialmente sob o dirigível N°14. Depois de diversos ensaios, o 14-bis voou 60 metros a três metros de altura diante de uma multidão no Campo de Bagatelle, em 23 de outubro de 1906, para vencer

a Taça Archdeacon. No dia seguinte, toda a imprensa louvou o fato histórico. O prêmio foi distribuído entre seus auxiliares e os pobres de Paris. Em 12 de novembro realizou um voo de 220 metros, estabelecendo o primeiro recorde de distância e ganhando o prêmio *Aéro-Club de France*, considerado como o primeiro voo homologado por um órgão oficial na história da aviação.

A estabilidade do 14-bis não era satisfatória e, como costumava fazer, Santos-Dumont desenvolveu protótipos buscando melhorar sua estabilidade e decolagem. Assim, chegou à série de pequenos aviões chamados de *Demoiselle*. Velozes, seguros e inteiramente práticos, os *Demoiselle* podem ser considerados como os verdadeiros precursores do avião moderno.

Em 1909 ocorreu a Grande Semana da Aviação, em Reims, o primeiro evento público internacional dedicado à aviação. O *Aéro-Club de France* ofereceu a Santos-Dumont o primeiro brevê de aviador. Em 25 de julho, Blériot atravessou o canal da Mancha e foi parabenizado por carta pelo brasileiro. Porém cansado e com a saúde abalada, Santos-Dumont voou uma última vez em 18 de setembro e fechou sua oficina.

Em 1910, retirou-se do convívio social. Em agosto de 1914, a França foi invadida pelas tropas alemãs. Santos-Dumont passou a se dedicar ao estudo da astronomia, residindo em Trouville, perto do mar. Em 1915, com o agravamento de sua saúde, decidiu retornar ao Brasil. No mesmo ano, participou do 11º Congresso Científico Pan-americano nos Estados Unidos, tratando do tema da utilização do avião como forma de facilitar o relacionamento entre os países.

Sofrendo com a depressão, encontrou refúgio em Petrópolis, onde construiu seu chalé “A Encantada”, dotado de diversas criações originais como um chuveiro de água quente e uma escada que obrigava a pisar inicialmente com o pé direito. Permaneceu lá até



Santos-Dumont nos comandos do Demoiselle N°20.

(Foto: coleção Mauro Lins de Barros)

1922, quando visitou os amigos na França. Passou a se dividir entre Paris, São Paulo, Rio de Janeiro, Petrópolis e Fazenda Cabangu, em Minas Gerais.

Em 1922, condecorou Anésia Pinheiro Machado, que durante as comemorações do centenário da independência do Brasil, fizera o percurso Rio de Janeiro-São Paulo de avião. Em janeiro de 1926, apelou à Liga das Nações para que se proibisse a utilização de aviões como armas de guerra. No mesmo ano, inventou um motor portátil para esquiadores, que facilitava a subida nas montanhas. Internou-se no sanatório *Valmont-sur-Territet*, na Suíça.

Em maio de 1927, foi convidado pelo *Aéro-Club de France* para presidir o banquete em homenagem a Charles Lindbergh pela primeira

travessia solo do Atlântico Norte, mas foi forçado a declinar devido a seu estado de saúde. Passou algum tempo em convalescença em Glion, na Suíça e depois retornou à França.

Em 1928, veio ao Brasil no navio Cap Arcona. A cidade do Rio de Janeiro tinha se preparado para recebê-lo festivamente. Ao sobrevoar seu navio, um hidroavião da empresa Condor Syndikat, batizado com seu nome, bateu no mar. Não houve sobreviventes. Abatido, Santos-Dumont retornou a Paris.

Em junho de 1930, foi condecorado com o título de Grande Oficial da Legião de Honra da França. Em 1931, esteve internado em casas de saúde em Biarritz, e em Ortez no sul da França. Antônio Prado Júnior, ex-prefeito do Rio de Janeiro, o encontrou doente na França, o que

o levou a entrar em contato com a família e a pedir ao sobrinho Jorge Dumont Villares que fosse buscar o tio.

De volta ao Brasil, foi eleito membro da Academia Brasileira de Letras e, em maio de 1932, instalou-se no Hotel La Plage em Guarujá. Em 9 de julho o Estado de São Paulo levantou-se contra o governo de Getúlio Vargas, dando início à Revolução Constitucionalista.

Santos-Dumont, lançou apelos para que não houvesse uma guerra civil. Mas aviões legalistas atacaram o campo de Marte, em São Paulo, em 23 de julho. É possível que esse fato tenha contribuído para agravar o quadro depressivo de Santos-Dumont. Nesse dia, aproveitando-se da ausência de seu sobrinho, suicidou-se, aos 59 anos de idade, sem deixar descendentes.



O primeiro militar brasileiro brevetado como piloto foi o 1º Ten. Jorge Henrique Möller na École Farman em Étampes, França, em 29/04/1911. Apesar de Oficial de Marinha, Möller não pode ser considerado como um Aviator Naval, já que sua formação foi a de um aviator civil.

Na continuação da entrevista, o Almirante Alexandrino relata tratativas com o aviator paraguaio Pettirossi para montar uma escola de aviação. As negociações não prosperaram devido à excessiva pretensão financeira de Pettirossi, mas serviram para pôr a Marinha em contato com a *Curtiss Aeroplane Company*.

Disso resultou a assinatura de um contrato, em maio de 1916, para a construção de três aerobotes modelo F e o fornecimento de peças e três motores sobressalentes. Acompanhando o equipamento, viria um piloto-mecânico para familiarizar os oficiais brasileiros com as novas máquinas, com a remuneração de cem dólares semanais.

Os três aerobotes Curtiss F chegaram ao Rio de Janeiro a bordo do transporte *Sargento Albuquerque* em 25 de junho do mesmo ano e tiveram sua montagem iniciada na Carreira Tamandaré, sob a supervisão de Orton Hoover, piloto-mecânico e representante do fabricante. O primeiro voo ocorreu em 8 de agosto, tripulado por Orton Hoover e pelo Primeiro-Tenente Antônio Augusto Schorcht.

A criação da escola seria anunciada no dia 22 de agosto 1914, pelo curto Decreto Nº 12.167, assinado pelo presidente Wenceslau Braz Pereira Gomes e pelo Almirante Alexandrino, junto com a escola de submersíveis. Criadas “sem aumento de despesa, as escolas de Aviação e de Submersíveis, para as quaes serão expedidos, oportunamente, os respectivos regulamentos”, surgiam como entidades gêmeas, porém separadas. No entanto, sua efetivação só se daria dois anos depois, em 23 de agosto de 1916, data que se tornou marco do nascimento da Aviação Naval.

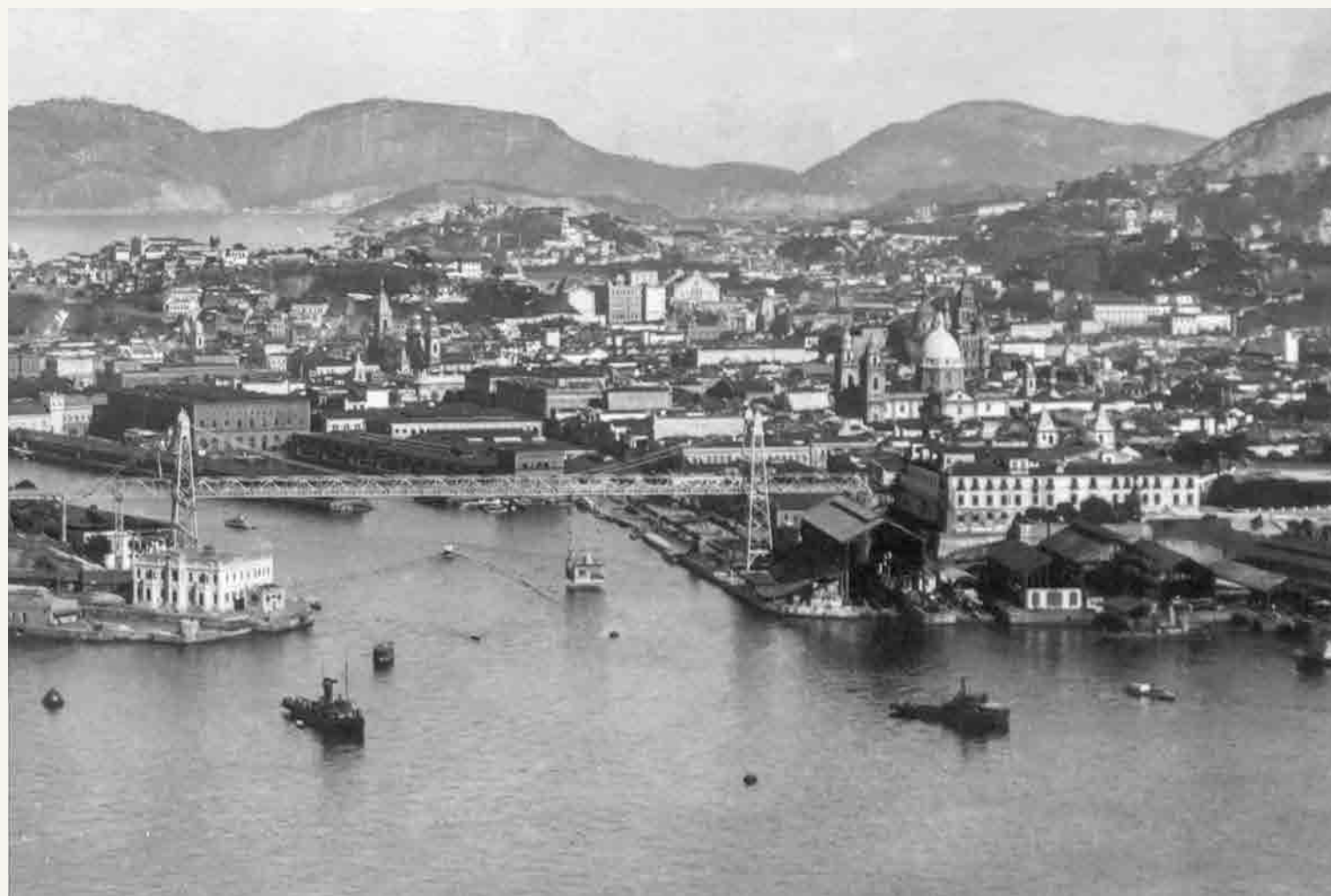
Para comandar as duas novas escolas, o Almirante Alexandrino selecionou seu chefe de gabinete, o Capitão de Corveta Protógenes Pereira Guimarães, aspirante da turma de 1896, que, apesar de não ser aviator, era um entusiasta da aeronáutica. Para vice-diretor da Escola de Aviação Naval, o escolhido foi o Capitã de Corveta Américo José Cardoso.



O Almirante Alexandrino Faria de Alencar, figura central no programa de modernização da Marinha. Foi o titular da pasta em períodos não contínuos entre 1906 e 1926, nos governos de Afonso Pena, Nilo Peçanha, Hermes da Fonseca, Wenceslau Brás e Arthur Bernardes.

(Foto: Arquivos do SDGM)

ESTAVA INICIADA A HISTÓRIA DA AVIAÇÃO NAVAL BRASILEIRA.



A carreira Tamandaré aparece sob o Mosteiro de São Bento nesta foto aérea de Jorge Kfuri. Notar a antiga ponte da Ilha das Cobras, construída em 1917 e desmontada em 1930. A Igreja da Candelária aparece ao fundo.

SURGE A ESCOLA DE AVIAÇÃO NAVAL

CRIAÇÃO E CONSOLIDAÇÃO DA ESCOLA

A pequena Ilha do Rijo situa-se a cerca de 500 m da ponta leste da Ilha do Governador, na Baía de Guanabara, no Rio de Janeiro, e foi o local inicialmente escolhido para abrigar a Escola de Aviação Naval (EAvN) e a Escola de Submersíveis, ambas sob o comando do Capitão de Corveta Protógenes Pereira Guimarães. O local, porém, não dispunha de facilidades para receber as novas organizações.

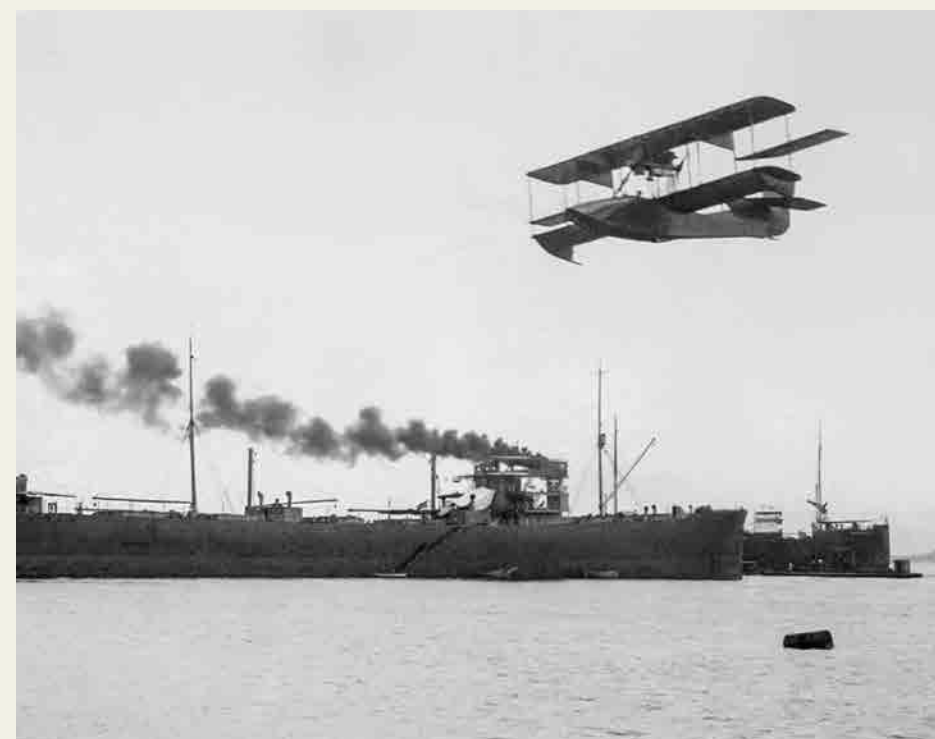
Quando a EAvN foi criada, em 23 de agosto de 1916, o primeiro dos três aerobotes adquiridos da fábrica Curtiss já havia voado e os dois restantes estavam em final de montagem, ficando prontos em outubro do mesmo ano. Todos foram montados na Carreira Tamandaré do antigo Arsenal de Marinha, na base do Morro de São Bento, próximo à antiga ponte para a Ilha das Cobras, local atualmente ocupado pelo rancho do 1º Distrito Naval.

Pouco tempo depois, a EAvN foi transferida para a Ilha das Enxadas, onde foram construídos dois hangares para quatro aeronaves. A Escola de Submersíveis foi instalada na Ilha de Mocanguê Grande, em Niterói.

A opção por ingressar no quadro da Aviação Naval foi aberta apenas aos oficiais do Corpo da Armada e aos maquinistas. Posteriormente, oficiais de outros quadros também puderam se candidatar. A primeira turma da EAvN foi constituída por quatro oficiais: os Primeiros-Tenentes Virgínius Brito de Lamare, Raul Ferreira de Vianna Bandeira e Antônio Augusto Schorcht, e o Segundo-Tenente Victor de Carvalho e Silva. À exceção de Schorcht, todos haviam participado da Escola Brasileira de Aviação de 1914.

Orton Hoover, o piloto-mecânico da Curtiss, foi contratado para ministrar a instrução. Os alunos voavam diariamente, se as condições de tempo permitissem, durante 20 minutos cada.

Em 24 de outubro de 1916, Raul Ferreira de Vianna Bandeira, Antônio Augusto Schorcht e Victor de Carvalho e Silva receberam seus brevês, os cobiçados certificados que os tornaram os primeiros aviadores navais. Em dezembro do mesmo ano, o brevê foi concedido ao Primeiro-Tenente Virgínius Brito de Lamare, completando a turma inicial da EAvN. Em pouco tempo, Schorcht tornou-se o primeiro militar brasileiro a desempenhar as funções de instrutor de voo.



(Fotos: Jorge Kfuri, coleção do autor)

	Mod.1914	Mod.1916	MF
Comprimento (m)	8,33	8,47	8,78
Envergadura (m)	12,69	13,75	15,16
Potência (hp)	90	90	90
Período de uso na EAvN	1916-23	1918-23	1920-1931

O CURTISS F

O pioneiro aeronáutico americano Glenn Hammond Curtiss foi responsável por alguns dos primeiros aviões marítimos bem sucedidos. Estes costumam ser classificados como hidroaviões ou aerobotes. Os primeiros são aviões com flutuadores no lugar de rodas, enquanto os aerobotes são caracterizados pela fuselagem em forma de casco, como de um barco.

Os primeiros aerobotes da família dos Curtiss F apareceram em 1912 e foram progressivamente aperfeiçoados até os modelos MF e Seagull, de 1918. Todos eram biplanos com um motor montado entre as asas, com hélice empurradora. Os dois tripulantes sentavam-se lado a lado em uma cabine no casco, logo à frente da asa inferior.

Foram empregados pelas forças norte-americanas (Exército e Marinha) e pelas marinhas da Rússia Imperial, Reino da Itália e Brasil. Operadores civis usaram o Seagull até 1927.

A Aviação Naval Brasileira foi iniciada em 1916 com três exemplares do Curtiss F modelo 1914, usados até 1918, com matrículas C1, C2 e C3. Neste ano, um quarto avião foi montado com componentes dos anteriores com a matrícula 9. A Aviação Naval também recebeu quatro Curtiss F modelo 1916 e dez Curtiss MF. Em 2003, o Museu da Aviação Naval recebeu uma réplica não voadora do Curtiss F modelo 1914.



A montagem dos primeiros três Curtiss F da Escola de Aviação Naval começou na Ilha das Enxadas, alguns meses antes da inauguração em 28 de agosto de 1916.

(Foto: Jorge Kfuri, coleção Mauro Lins de Barros)



O equipamento inicial era composto por três Curtiss F mod.1914. Um deles é visto aqui, em frente à Praia da Saudade, onde hoje se situa o Iate Clube do Rio de Janeiro.

(Foto: Jorge Kfuri, coleção Mauro Lins de Barros)

Em 17 de janeiro de 1917, o Decreto nº 12.364 aprovava o Regulamento da Escola de Aviação Naval, que estabelecia, em um de seus artigos:

“A Escola de Aviação Naval tem por fim preparar aviadores para o desempenho dos seguintes serviços, compatíveis com a natureza dos aparelhos:

- a) defesa de portos, vigilância do litoral e outros serviços que forem de carácter urgente;
- b) reconhecimentos estratégicos;
- c) caça aos aparelhos inimigos;
- d) reconhecimento de forças inimigas;
- e) operações ofensivas em pontos fortificados, vias de comunicação, depósitos, etc.;
- f) observação do tiro de artilharia;
- g) conservação e reparo do material de aviação.” [sic]

A entrada dos Estados Unidos na Primeira Guerra Mundial, em abril de 1917, determinou o retorno de Orton Hoover e a instrução passou às mãos dos Tenentes Schorch e de Lamare.

Neste mesmo ano, a escola concedeu brevê a um total de 27 alunos e recebeu visitas ilustres. Em 25 de janeiro, Santos Dumont esteve na Ilha das Enxadas e voou no Curtiss F ‘C-2’ pilotado pelo Tenente de Lamare. Diz-se que esta foi a única ocasião em que Santos Dumont voou como passageiro. Posteriormente, registrou sua opinião no livro *O que eu vi, o que nós vemos*:

“Leio que o governo vai, de novo, tomar posse do Campo dos Afonsos, onde será instalada a Escola Central de Aviação do Exército, e que a Marinha vai transportar para a Ilha do Governador a sua escola...

...Quanto à Escola de Aviação Naval, eu creio que ela não está mal na Ilha das Enxadas...”

Um mês depois, em 24 de fevereiro, o presidente Wenceslau Braz visitou a escola e fez um voo de curta duração, novamente sob o comando de Lamare. O presidente repetiu a visita e o voo em abril, desta vez acompanhado do Almirante Alexandrino, por ocasião da cerimônia de formatura de novos aviadores navais.

Em agosto, conforme programado, a Escola foi transferida para a Ilha do Rijo. Por essa razão, naquele mês não houve instrução de voo. O local, porém, revelou-se inadequado e a Ilha das Enxadas foi oficialmente instituída como sede da escola. Suas atividades, no entanto, eram limitadas pela escassez de meios. O material aéreo continuava restrito a quatro Curtiss F (os três iniciais, posteriormente acrescidos de mais um) e um solitário hidroplano *Borel*, adquirido de um civil particular. Somente no ano seguinte chegariam novos aviões.



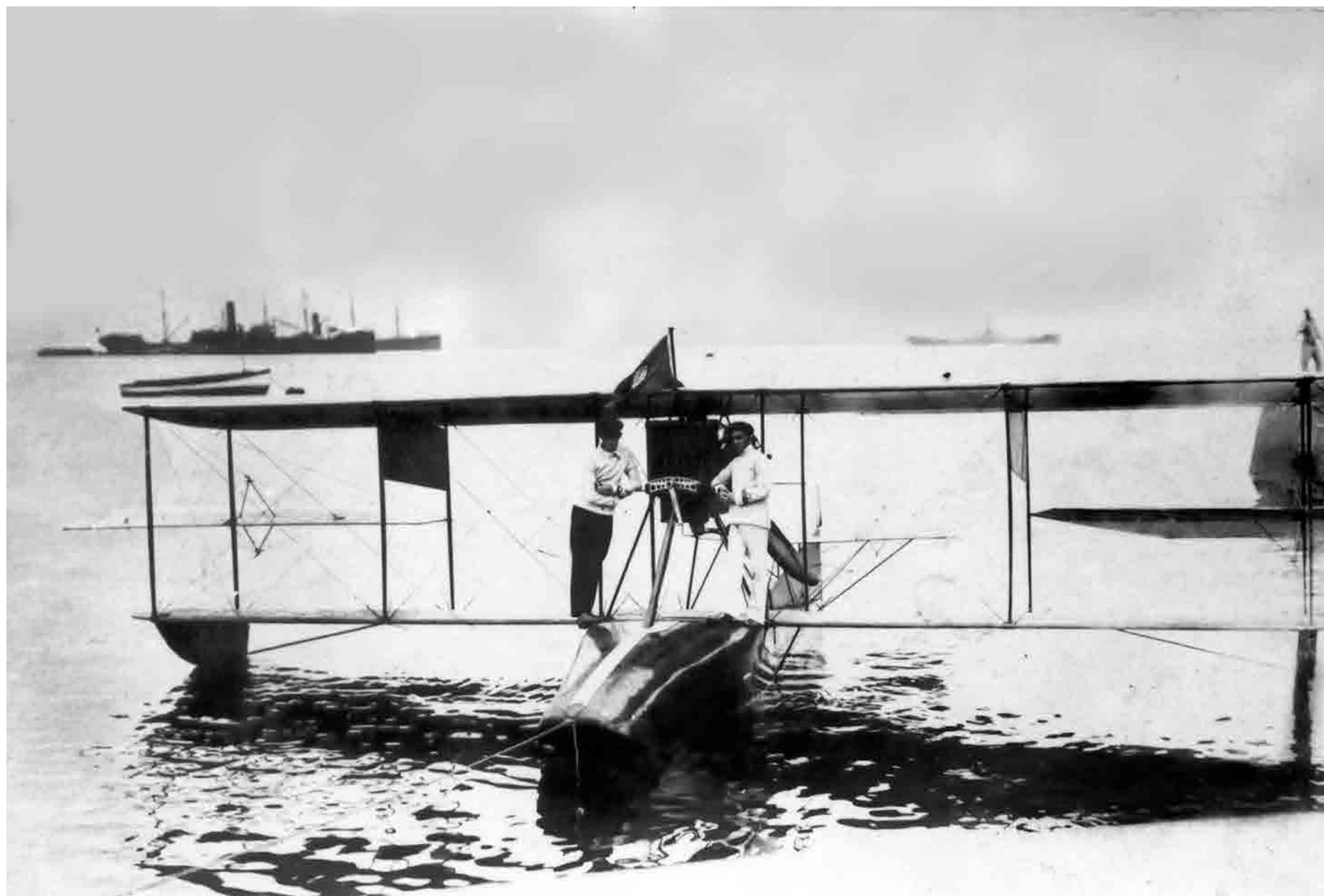
A primeira turma da Escola de Aviação Naval: 2º Ten. Victor de Carvalho e Silva, 1º Ten. Raul Ferreira de Vianna Bandeira, o instrutor Orton Hoover, 1º Ten. Virgínius Britto De Lamare e 1º Ten. Antônio Augusto Schorch.

(Foto: Jorge Kfuri, coleção Mauro Lins de Barros)



O Ten. Virgínius Britto de Lamare ajuda Santos-Dumont a embarcar no Curtiss F “C-2” em 25 de janeiro de 1917. Dois meses depois, De Lamare e Orton Hoover fizeram o primeiro voo noturno da Aviação Naval neste mesmo avião.

(Foto: Jorge Kfuri, coleção Mauro Lins de Barros)



O Cmte. Protógenes e Orton Hoover no Curtiss F matrícula C-2 na Ilha das Enxadas antes da decolagem para o primeiro reide à Enseada Batista das Neves em 12 de Outubro de 1916.

(Foto: Jorge Kfuri, coleção Mauro Lins de Barros)

PRIMEIROS REIDES

Desde o início das atividades da escola, Protógenes compreendeu a importância de angariar apoio popular para a nascente Aviação Naval. Assim, empenhou-se na realização de reides e voos notáveis para manter a presença no noticiário. Embora cada um desses reides seja uma ousada aventura, eles escondiam objetivos claros e racionais de exercitar habilidades específicas ou introduzir novos serviços que representassem desenvolvimento da atividade.

Antes mesmo da formatura da primeira turma da EA vN, em 12 de outubro de 1916, Protógenes usou os serviços de Hoover para realizar o 1º Reide Aéreo da Marinha. O destino era a Escola Naval na Enseada Batista das Neves, em Angra dos Reis, que funcionou entre 1914 e 1919 no prédio que hoje abriga o Colégio Naval.

A aeronave empregada foi o Curtiss F matrícula C2 e o comandante do voo era Protógenes, que não era aviador. O piloto Hoover ficava como seu subordinado. Trata-se de uma curiosidade típica da época, em que as aeronaves eram hierarquicamente organizadas à semelhança do que ocorre em um navio.

O Rebocador Audaz dava apoio, fundeado em frente à Ponta de Guaratiba. Após a decolagem em frente à Ilha das Enxadas, às 7h30, o C2 fez uma passagem sobre o Cruzador *Bahia*, que tinha a bordo o Ministro da Marinha, e prosseguiu, contornando o Pão de Açúcar e passando pela Ponta de Copacabana, Ilhas Tijucas, Ponta de Guaratiba e Itacuruçá.

Chegando à Ilha Guaíba, o vento forte forçou o C2 a amerissar e esperar por cerca de 90 minutos, até que as condições melhorassem. Após nova decolagem, passou por Angra dos Reis e chegou ao seu destino.

O retorno foi transferido para o dia 14 por causa do mau tempo e cerração. A decolagem ocorreu às 5h40. Logo, o forte vento de noroeste desviou o C2 para perto da Ponta de Castelhanos, na Ilha Grande, e Protógenes e Hoover decidiram amerissar na Baía de Sepetiba. O profundor foi danificado. Lançaram ferros, que foram perdidos quando a amarra se partiu. Vale notar que, como um barco, os antigos aerobotes dispunham de âncora (ou ferro) para fundear.



Diversos oficiais ajudam Wenceslau Braz a embarcar em um Curtiss F da Aviação Naval em 24 de fevereiro de 1917 para o primeiro voo de um Presidente da República em um avião militar. De Lamare, que pilotou o avião, está de costas.

(Foto: Jorge Kfuri, coleção Mauro Lins de Barros)



O hidroavião Borel adquirido de um particular, sendo recolhido após um voo. Este foi o segundo modelo recebido pela Aviação Naval. Notar que o cocar tem o Cruzeiro do Sul em seu centro azul.

(Foto: Jorge Kfuri, coleção Mauro Lins de Barros)



O Curtiss F mod.1914 "C-3" na usina São João em São João da Barra, coberto por um toldo após ter sido rebocado após uma amerissagem de emergência durante o reide a Campos de janeiro de 1917.

(Foto: Jorge Kfuri, coleção Mauro Lins de Barros)



O Farman F-41 N°20, primeiro de dois recebidos para instrução e reconhecimento. Diz-se que este foi o único voo que o avião realizou na Aviação Naval.

(Foto: Jorge Kfuri, coleção Mauro Lins de Barros)

Com a ajuda de pescadores e do vento, que amainou, chegaram a Jaguanum, às 13h30, onde foram recebidos pela família Agostinho Mattos. Enquanto o profundor era reparado, Protógenes enviou um mensageiro ao continente para que a notícia chegasse ao Rio de Janeiro por telegrama. Como esta demorou a chegar, uma operação de busca foi iniciada, envolvendo Schorcht em uma vedeta do Encouraçado *Minas Gerais*, os rebocadores *Audaz* e *Laurindo Pitta* e o Vapor *Sirius* da Cia. de Navegação Lloyd Brasileiro. Essa pode ser considerada como a primeira operação de busca e salvamento a uma aeronave ocorrida no Brasil.

Com a chegada do telegrama, às 19 horas, foi enviada gasolina pela Torpedeira *Goiás*, o que possibilitou a decolagem, às 8 horas do dia 15. O C2 foi avistado ao passar por Itacuruçá, Sepetiba e, finalmente, pelo telegrafista do Morro da Babilônia, às 11 horas, chegando à Ilha das Enxadas 20 minutos depois. Um voo de 140 km que, em vento calmo, teria demandado duas horas em cada direção, demorou pouco mais de quatro dias desde a partida.

No dia 4 de dezembro, a Aviação Naval lançou um reide à cidade de Campos. A exemplo do reide anterior, Protógenes foi o comandante. Schorcht foi o piloto e a aeronave foi o Curtiss F matrícula C3. Ao passar pelo Cabo de São Tomé, depois de fazer escalas em Cabo Frio, Búzios e Macaé, um cilindro do motor explodiu e o avião foi obrigado a fazer uma amerissagem forçada. Felizmente, o vapor *São João da Barra* os socorreu e levou-os para a cidade do mesmo nome. Lá, aguardaram a chegada de um novo motor.

O percurso foi completado com uma escala em Barcelos, nas margens do Rio Paraíba da Sul. O C3 não chegou a Campos em voo, como um aerobote, mas taxiando pela água como um simples bote. No final, a missão foi cumprida e o entusiasmo despertado por sua chegada levou à criação do Clube de Aviação Campista.

No retorno ao Rio, os aviadores ficaram retidos em Imbetiba, perto de Macaé, em função do mau tempo. Chegaram à Ilha das Enxadas em 4 de janeiro, exatamente um mês depois de iniciar o reide.

Seja pela espetacularidade ou pelos percalços, os grandes voos cumpriram a missão de chamar atenção para a aviação e fortalecer o imaginário popular sobre o tema. Em 1917, a Escola de Aviação Naval voltou aos noticiários com o estabelecimento de dois recordes nacionais, de altitude (1.500m, Ten. Schorcht) e de duração (3h30, Ten. de Lamare).



Schorcht no "C-3" na praia em frente ao Grande Hotel Balneário na Imbetiba, perto de Macaé, onde pernitoou algumas noites no retorno do reide a Campos.

(Foto: Jorge Kfuri, coleção Mauro Lins de Barros)

VICE-ALMIRANTE PROTÓGENES PEREIRA GUIMARÃES

Patrono da Aviação Naval

O Patrono da Aviação Naval, Vice-Almirante Protógenes Pereira Guimarães, nasceu em 8 de maio de 1876, na então Ilha de Nossa Senhora do Desterro, atual Florianópolis. Iniciou sua carreira na Marinha do Brasil, ainda na juventude, e foi de Praça de Aspirante à Guarda-Marinha na Escola Naval, em 27 de fevereiro de 1891. Foi nomeado Guarda-Marinha em 10 de dezembro de 1896 e promovido ao posto de Segundo-Tenente em 10 de dezembro de 1897. Como Primeiro-Tenente, assumiu o comando interino da Torpedeira Silvado, por portaria do Ministro da Marinha, de 27 de dezembro de 1910. Atingiu o posto de Capitão-Tenente, em 9 de janeiro de 1906, terminando seu ciclo de oficial subalterno e intermediário.

Tornou-se Capitão de Corveta, por merecimento, em 29 de novembro de 1911. Foi Chefe de Gabinete do Comandante da Marinha, no período de 12 de janeiro a 23 de agosto de 1916. Em 12 de outubro do mesmo ano, foi designado como primeiro Diretor da Escola de Aviação Naval, primeira escola de aviação militar no país que marca o nascimento da Aviação Naval, criada durante a gestão do Ministro Alexandrino Faria de Alencar. Foi promovido ao posto de Capitão de Fragata em 23 de dezembro de 1917 e a Capitão de Mar e Guerra em 27 de julho de 1921.

Em 18 de novembro de 1922, foi exonerado, a pedido, do cargo de Comandante do Batalhão Naval, sendo nomeado Comandante da Defesa Aérea do Litoral do Brasil.

Ocupou a presidência do Clube Naval, no período compreendido entre 1923 e 1925, sendo promovido ao posto de Contra-Almirante em 7 de junho de 1928.

Foi nomeado em 1930 para o cargo de Diretor Geral de Aeronáutica e promovido ao posto de

Vice-Almirante, em 29 de setembro de 1932. Em outubro de 1934, concorreu à Câmara Federal pelo Rio de Janeiro, na legenda do, então, Partido Popular Radical (PPR).

Atingiu seu auge na carreira militar, com a nomeação a Ministro de Estado dos Negócios da Marinha, exercendo o cargo entre 9 de junho de 1931 e 12 de novembro de 1935. A administração do Almirante Protógenes foi marcada, principalmente, pela reorganização da Aviação Naval. Entre as principais ações nesse campo, destacam-se a criação do Corpo de Aviação da Marinha, visando atender as necessidades da Esquadra no tocante à defesa aérea do litoral, e das seguintes unidades aéreas: Primeira Flotilha de Observação, Primeira Flotilha de Bombardeio e Patrulha e Primeira Flotilha de Aviões de Esclarecimento e Bombardeio. Foram criados, também, o Correio Aéreo Naval e uma seção de meteorologia subordinada à Diretoria de Aeronáutica.

Entre outras medidas tomadas ao longo de sua gestão, foram também constituídas as Diretorias de Ensino Naval e de Marinha Mercante, e o Instituto de Biologia da Marinha, com laboratórios e um hospital dedicado a doenças infecciosas e parasitárias. Durante sua administração, foi instituída a Ordem do Mérito Naval, condecoração criada para agradecer os militares e civis da Marinha do Brasil que se destacassem no exercício de suas funções ou exercessem serviços relevantes, e os militares das marinhas estrangeiras que prestassem serviços relevantes ao Brasil.

Participou de diversas missões com os hidroplanos, inclusive o primeiro Reide aéreo entre a cidade do Rio de Janeiro (Ilha das Enxadas, atual Centro de Instrução Almirante Wandenkolk – CIAW) e a Enseada Batista



Protógenes Pereira Guimarães como Contra-Almirante, ca. 1930.

(Foto: Jorge Kfuri, coleção Mauro Lins de Barros)

das Neves, (então Escola Naval e atual Colégio Naval), em outubro de 1916. Dois anos depois, liderou o grupo de aviadores navais que seguiu para a Itália, para aperfeiçoamento nas Escolas de Aviação Militar, em Cerveteri, e Aviação Naval, em Taranto.

Em sua gestão foram adquiridas as seguintes aeronaves: 06 Boeing 256 F4B-4, 05 Vought 02U-2A, 08 Vought V-66B, 20 Fairey Gordon Mk.III, 02 Martin PM-1B, 05 Savoia Marchetti S-55A, 08 Waco CSO, 24 De Havilland D.H.60T, 05 De Havilland D.H.82, 12 De Havilland D.H.82A, 05 De Havilland D.H.83, 01 Consolidated NY-2, 01 Sikorsky S-42, 04 Waco CJC e dez Waco CPF-5; e incorporados o Navio-Rebocador Aníbal de Medonça, o Navio-Escola Almirante Saldanha, o Navio-Auxiliar Vital de Oliveira e o Navio-Faroleiro José Bonifácio.

Durante a carreira atuou nas seguintes Comissões: Cruzador Quinze de Novembro, Encouraçado Riachuelo, Cruzador-Torpedeiro Tim-

bira, Brigue Pirajá, Navio-Transporte Carlos Gomes, Cruzador Tiradentes, Flotilha do Rio Grande do Sul, Cruzador Tamandaré, Escola Naval, Escola de Aprendizes-Marinheiros do Estado de Alagoas, Comando-Geral das Torpedeiras, Corpo de Marinheiros Nacionais, Navio-Escola Benjamin Constant, Estado-Maior da Armada, Superintendência de Navegação, Cruzador-Torpedeiro Tamoio, Batalhão Naval e Primeira Divisão Naval.

Exerceu os seguintes Comandos e Direções: Escola de Aprendizes-Marinheiros do Estado do Mato Grosso, Escola de Aprendizes-Marinheiros do Estado do Piauí, Torpedeira Silvado, Batalhão Naval, Contratorpedeiro Santa Catarina, Primeira Divisão Naval, Gabinete do Ministro da Marinha, Escola de Aviação Naval, Flotilha de Aviões de Guerra, Escola de Submersíveis, Flotilha de Submersíveis, Serviço de Aviação, Capitania do Porto do Estado da Bahia, Defesa Aérea do Litoral do Brasil, Diretoria-Geral de Aeronáutica e Ministro da Marinha.

Recebeu as seguintes Medalhas e Condecorações: Ordem do Mérito Naval (Grande Oficial), Medalha Militar de Prata, Cruz de Campanha da Primeira Guerra Mundial e Ordem Militar de Avis (Grã Cruz).

Filho de José Pereira Guimarães e Maria Leopoldina Duarte Silva Guimarães, foi casado com Celita Carneiro Guimarães e pai de um casal de filhos: Maria José Pereira Guimarães e Délio Pereira Guimarães

O Patrono da Aviação Naval também atuou na vida política do país como Governador do Estado do Rio de Janeiro, no período de 12 de novembro de 1935 a 10 de novembro de 1937, tendo como antecessor Newton Cavalcânti e sucessor Heitor Barcelos Collet. Faleceu em 6 de janeiro de 1938, na cidade de Niterói.

Foi instituído, oficialmente, Patrono da Aviação Naval, em 11 de dezembro de 2014, pela Portaria nº 341/EMA e sua carreira, exemplos e feitos serviram de farol às futuras gerações da Aviação Naval.



26 de Outubro de 1917: o Brasil reconhece o estado de guerra contra a Alemanha. O primeiro à esquerda parece ser o CT Virginius Britto De Lamare.

(Foto: Jorge Kfuri, coleção Mauro Lins de Barros)

A AVIAÇÃO NAVAL NA PRIMEIRA GUERRA MUNDIAL

A Primeira Guerra Mundial teve início em 1914, e, inicialmente, o Brasil procurou manter-se neutro, atuando apenas na prestação de auxílio aos aliados, com gêneros e transporte marítimo. Porém, em 1918, navios mercantes brasileiros foram atacados por submarinos alemães, forçando o país a romper relações com a Alemanha e reconhecer, em 26 de outubro, o estado de guerra.

A Marinha contribuiu com o esforço de guerra aliado com o envio de uma Força Naval a Gibraltar, além de uma missão médica à França. Em 1918, foi constituída a Divisão Naval em Operações de Guerra, composta pelos cruzadores *Rio Grande do Sul* e *Bahia*, contratorpedeiros *Piauí*, *Rio Grande do Norte*, *Paraíba* e *Santa Catarina*, Cruzador-Auxiliar *Belmonte* e Rebocador *Laurindo Pitta*, tendo a bordo desses navios mais de 1.500 homens.

A Aviação Naval enviou três grupos de aviadores, oficiais, suboficiais e praças para os Estados Unidos, Inglaterra e Itália para aperfeiçoamento, mas algumas missões de guerra também foram realizadas. Uma colisão aérea em um voo de treinamento na Inglaterra vitimou o Tenente Eugênio Possolo, no que foi a primeira fatalidade ocorrida com um avião naval brasileiro.

O envio de grupos para três países distintos visava comparar práticas diversas, extraindo o melhor de cada uma. Para alguns analistas, como o antigo aviador naval Coriolano Luiz Tenan, a iniciativa alcançou sucesso limitado:

“Nesta época, a Marinha enfrentava séria dificuldade na formação de seus pilotos, pois os aviadores mais antigos haviam sido formados na Inglaterra, França, Itália e Estados Unidos, cada grupo com uma doutrina diferente. Embora a arte do voo seja uma só, as particularidades e o fanatismo cego inerentes a cada ramo originavam freqüentes disputas e desentendimentos, fontes de desavenças e mal-estar.” [sic]



Aviadores Navais na Itália. Pela esquerda: Paulo de Souza Bandeira, Raul Ferreira Vianna Bandeira, Sgt. Travaglini (instrutor italiano), Epaminondas Gomes dos Santos, Fernando Victor Savaget e Jayme Americano Freire.



Vista lateral do Curtiss N-9H N°23 em um hangar na ilha das Enxadas em 1919. A Escola de Aviação Naval usou nove desses aviões até 1926.



Decolagem de um hidroavião Ansaldo I.S.V.A. de treinamento avançado, em frente à ilha das Enxadas.

NOVO MATERIAL, NOVOS VOOS

Após o fim da guerra, a imensa disponibilidade de excedentes facilitou a aquisição de material aéreo. Entre 1918 e 1919, a Aviação Naval recebeu 35 aviões de nove tipos diferentes, de origens americana, francesa e italiana (ver Anexo 2). Desses, os mais significativos foram os seis aerobotes Curtiss HS-2L de patrulha, nove treinadores Curtiss N-9H e mais quatro Curtiss F semelhantes aos três recebidos em 1916. Dentre os restantes, estava o Macchi M-7, originalmente concebido como um aerobote de caça. Este avião deu origem ao M-7bis de corrida, que venceu o Troféu Schneider em 1921. Este era um prêmio oferecido ao aerobote ou hidroavião vencedor de uma corrida aérea anual realizada de 1913 a 1931 para incentivar o desenvolvimento de aeronaves mais velozes.

A Divisão Naval em Operações de Guerra, enviada à Europa, retornou ao Rio de Janeiro em 9 de junho de 1919. Foi recepcionada por navios da Esquadra e três hidroaviões Curtiss N-9H da EAvN. Mais um voo de boas vindas foi realizado, 10 dias depois, para recepcionar o presidente Epitácio Pessoa, que vinha de Nova York a bordo do Encouraçado americano USS *Idaho*, navio que fazia sua viagem inaugural.

Em 15 de agosto, dois dos novos aerobotes Curtiss HS-2L realizaram um reide à Ilha Grande, “que conduzia, na ida e na volta, toda a correspondência oficial e particular” destinada à Esquadra em manobras naquela área. Infelizmente, o aparelho nº 10 sofreu uma pane e foi forçado a amerissar próximo ao Arpoador. Arrastado pela correnteza, o aerobote acabou sendo destruído pela arrebentação nas proximidades do Forte Imbuí, em Niterói. Foi a primeira vez que a Aviação Naval foi empregada em apoio à Esquadra.

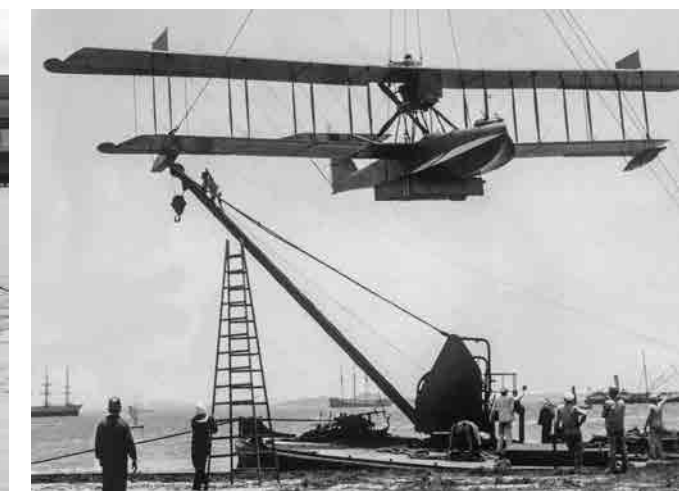
Em outubro de 1919, o aerobote Curtiss HS-2L nº 13 partiu da Ilha das Enxadas com destino a Santos, para estudar o estabelecimento de uma base de operações. Chegou ao local após 4h20 de voo, no que foi a primeira visita de um avião militar àquela cidade.



O Curtiss HS-2L N°11. Jorge Kfuri está à proa e, na cabine, estão o Sub-Oficial Antônio Joaquim da Silva Junior (de bigode) e o Tenente José Baker Azamor.



Marinheiros ajudam a recolher o Curtiss HS-2L N° 11. Tripulado pelo Capitão-de-Corveta Carlos P. Guimarães e os Tenentes Mário Godinho e Raymundo Vasconcelos de Aboim, este avião realizou o primeiro correio aéreo da Esquadra em 15 de agosto de 1919.



Um Curtiss HS-2L sendo içado por um guindaste na Ilha das Enxadas.



Jorge Kfuri com a sua enorme câmera fotográfica e o Ten. Mário da Cunha Godinho, a bordo de um Curtiss F mod. 1916. A foto foi publicada na 'Revista da Semana' de 14/12/1918.

(Foto: Jorge Kfuri, coleção Mauro Lins de Barros)

ORTON WILLIAM HOOVER

Orton William Hoover nasceu em 1891, em Fairmount, Indiana, nos Estados Unidos. cedo se interessou pela aeronáutica. Conheceu os irmãos Wright, foi empregado por Glenn Curtiss e enviado ao Brasil, em 1916, acompanhando os três aviões adquiridos pela Aviação Naval. Anos depois, já radicado no Brasil, abraçou seu nome de Orthon, no original, para Orton. Hoover tem um lugar especial na história aeronáutica brasileira.

Com a entrada dos Estados Unidos na Primeira Guerra Mundial, em abril de 1917, Hoover voltou ao seu país de origem. Retornou ao Brasil dois anos mais tarde, com três aviões. Depois de convencer o governo paulista a construir um aeroporto onde hoje se situa o Campo de Marte, foi instrumental na criação da Escola de Aviação da Força Pública de São Paulo, onde atuou como instrutor. No mesmo ano, criou a Escola Hoover de Pilotagem, em Indianópolis, que funcionou até 1922. Em 1925 apoiou a implantação da Aviação da Força Pública de São Paulo.

Hoover esteve envolvido no projeto e construção de diversos aviões. O primeiro foi o biplano de instrução São Paulo (não confundi-lo com o "São Paulo" de 1910, o primeiro avião construído no Brasil), utilizado de 1928 a 1932. Em seguida, Hoover projetou o EAY-201 *Ypiranga*, que voou em 1934 e serviu de base para o CAP-4 *Paulistinha*, produzido em mais de 700 exemplares. Em 1938, Hoover associou-se a Frederico Abranches Brotero para projetar e construir o pequeno IPT-o *Bichinho*.

A última ligação direta de Hoover com a Marinha tem um cunho irônico. Durante a revolução paulista de 1932, voou pelo lado paulista e, em setembro, participou de um ataque em Ladário ao Monitor *Pernambuco* da Marinha, cuja Aviação Naval havia ajudado a criar.

Em 1942, deixou a aviação e tornou-se Adido Militar no Consulado Geral norte-americano. Posteriormente, foi cônsul em Curitiba e, finalmente, cônsul em Santos. Faleceu em São Paulo, em 16 de junho de 1958.



Vista geral do pátio na Ilha das Enxadas em 11 de junho de 1920.
O avião em destaque é um Macchi M-9.

(Foto: Jorge Kfuri, coleção Mauro Lins de Barros)

A TURBULENTA DÉCADA DE 1920

OS DESAFIOS DA ABERTURA DE ROTAS

O conflito de 1914-1918 foi chamado na época de “a Guerra para acabar com todas as guerras”. Nem todos compartilhavam esse otimismo. Em suas memórias, o primeiro-ministro britânico Winston Churchill relata que, na assinatura do Tratado de Versalhes, imposto aos alemães derrotados, o comandante militar francês Marechal Foch comentou com notável presciência: “Isso não é a paz. É um armistício de 20 anos”.

O breve período de trégua, porém, trouxe prosperidade e renovação. A efervescência cultural que tomou lugar nos anos 1920 gerou movimentos como o dadaísmo e o surrealismo, a era do jazz, o cinema de Charles Chaplin, entre outras obras e manifestações que mudariam o curso da história. No Brasil, embora tenha sido um período de grande instabilidade política, a Semana de Arte Moderna de 1922 foi uma referência para a cultura brasileira. Não sem motivo, a década foi chamada de “os anos loucos”, ou *The Roaring Twenties* pelos americanos.

Em meio a uma série de transformações, observou-se, também, o desenvolvimento da aviação comercial, muito estimulada pelos avanços tecnológicos e pela abundância de aviões baratos, excedentes da guerra. Foi a era dos grandes reides, do surgimento de linhas regulares de correio aéreo e, sobretudo, da abertura de rotas.

Na Aviação Naval, o aerobote Curtiss NC-4, da Aviação Naval norte-americana, fez a primeira travessia aérea do Atlântico Norte, em

1919. Este feito foi seguido, duas semanas mais tarde, pela primeira travessia sem escalas por um bombardeiro inglês.

Na América do Sul, em 1919 e 1920, o desafio era a ligação aérea Rio de Janeiro-Buenos Aires. Pelo menos oito equipes aceitaram o repto. Destaca-se a tentativa da equipe dos Tenentes Aliathar Martins, da Aviação Militar brasileira, e John Pinder, ás da aviação britânica na Primeira Guerra, que terminou com a morte de ambos em um acidente na Lagoa dos Esteves, no sul de Santa Catarina, em setembro de 1920.

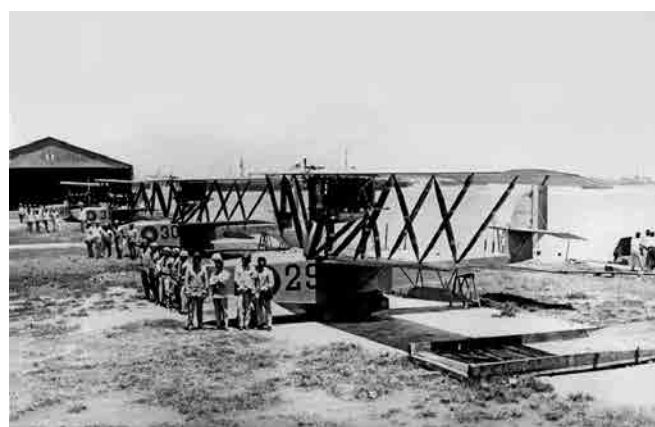
A Aviação Naval brasileira logo em seguida fez sua tentativa, com uma equipe formada pelo Tenente de Lamare e o suboficial Antônio Joaquim da Silva Júnior. O avião era um aerobote Macchi M-9bis, da Companhia Italiana de Transportes Aéreos, que, apesar de não pertencer à Aviação Naval, recebeu as insígnias brasileiras. A partida do Rio de Janeiro ocorreu em 6 de outubro de 1920, e o voo corria bem, apesar de um contratempo em Santa Catarina. Porém, ao chegar a Rio Grande, no dia 20, faltando pouco para completar o percurso, o hidroavião foi destruído quando se partiu o cabo do guindaste que o içava da água, após o desembarque dos tripulantes.

A ligação aérea Rio-Buenos Aires foi finalmente concretizada pelo aviador paulista Eduardo Pacheco Chaves, acompanhado do mecânico francês Robert Thierry em um Curtiss Oriole, entre 25 e 29 de dezembro de 1920.



Aviadores diante do Curtiss N-9H N°22. Da esquerda para a direita: Fileto Santos, João Gonçalves Peixoto, Djalma Cordovil Petit, Mário da Cunha Godinho e José Baker de Azamor, com Jorge Kfuri ao fundo. Em 20 de abril de 1920, Fileto fez o primeiro looping em de um hidroplano neste avião, proeza considerada impossível por causa da potência de apenas 150 hp e do peso dos flutuadores.

(Foto: Jorge Kfuri, coleção Mauro Lins de Barros)



Na frente do hangar 1 da ilha das Enxadas, quatro dos 5 Macchi M-9 usados para reconhecimento e bombardeio. Da frente para trás, os Nos 29, 30, 31 e 28.

Em junho do ano seguinte, três aerobotes Curtiss HS-2L, sob o comando do Tenente Paulo Bandeira, partiram em direção a Santos, onde se estudava a criação de um Centro de Aviação Naval, mas foram forçados a interromper o voo na Ilha Grande por causa de uma pane no avião do líder. Em dezembro, o reide Rio-Santos-Rio foi completado pelos dois HS-2L números 11 e 15.

Sem dúvida, o reide mais significativo do período foi a primeira travessia aérea do Atlântico Sul realizada pelos aviadores portugueses Carlos Viegas Gago Coutinho e Artur de Sacadura Freire Cabral como uma homenagem do governo de Portugal às comemorações do Primeiro Centenário da Independência do Brasil. O voo foi iniciado em Lisboa, em 30 de março de 1922, com um hidroavião Fairey III-D especial, batizado *Lusitânia*.

O voo não transcorreu sem problemas. Ao amerissar no Arquipélago de São Pedro e São Paulo, o *Lusitânia* perdeu um flutuador e um cruzador português resgatou os aviadores e os conduziu até Fernando de Noronha. Um novo avião, chamado *Pátria*, enviado para que se desse prosseguimento ao reide, foi igualmente perdido ao sofrer uma pane sobre arquipélago de São Pedro e São Paulo. Finalmente, com um terceiro Fairey III-D, batizado *Santa Cruz*, Gago Coutinho e Sacadura Cabral chegaram ao Rio de Janeiro em 17 de junho de 1922.

A aviação militar brasileira mobilizou-se para a recepção aos aviadores portugueses. A Aviação Naval enviou dez aviões para encontrarem o *Santa Cruz*, que, apesar da cerração, foi escoltado com segurança até o pouso de desembarque na Ilha das Enxadas.

O SISTEMA DE GOSPORT E A TRANSFERÊNCIA PARA O GALEÃO

Os novos desafios exigiam modernização de meios e práticas. Assim, tendo em vista que muitos dos hidroaviões de treinamento da variada coleção da Escola de Aviação Naval chegavam ao fim de sua vida útil, decidiu-se reduzir o número de tipos e sistematizar as práticas de instrução de voo. Foi adotado o chamado “Sistema Gosport”, introduzido pelo Royal Navy Air Service (RNAS) em 1916, que, dentre outras inovações, preconizava o emprego de aviões terrestres para o treinamento inicial.



O Capitão-Tenente Virgínius De Lamare e o Suboficial Antônio Joaquim da Silva Júnior em um Macchi M.9 na Ilha das Enxadas, antes de iniciar a tentativa de reide aéreo a Buenos Aires em 6 de outubro de 1920.



Avro 504K na Ilha das Enxadas, sem qualquer marca visível, provavelmente logo após ser montado. A Ilha das Enxadas não dispunha de pista para a operação de aviões terrestres.



O Avro 504 K foi o avião que introduziu na Aviação Naval o Sistema de Gosport. De treinamento inicial em aviões terrestre.

Para implementar o sistema, chegaram, em 1921, os primeiros quatro dos 17 Avro 504K que viriam a compor a maior parte da esquadrilha da Escola de Aviação Naval até 1930. Como até então a Aviação Naval não possuía campo de aviação, o Exército colocou o Campo dos Afonsos à disposição da Marinha para operá-los.

No final de 1921, no entanto, o Ministério da Marinha deu início a um projeto de “Organização Aérea para Defesa do Litoral Brasileiro”, que previa a criação de linhas aéreas para o Sul do país. Em 18 de novembro de 1922 foi criado o Serviço de Defesa Aérea do Litoral que, em 5 de dezembro de 1923, passou a ser denominado Diretoria de Aeronáutica da Marinha.

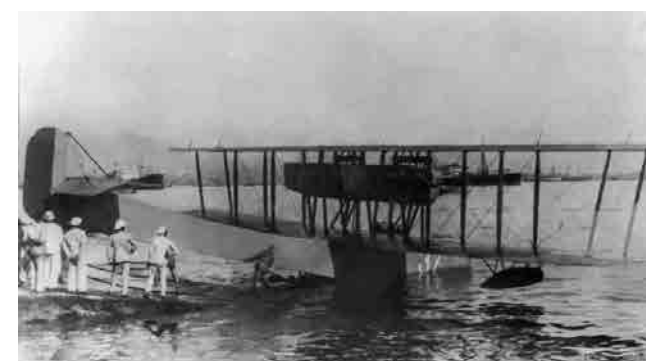
No contexto do projeto, seriam construídos Centros de Aviação Naval ao longo do litoral. O então Capitão de Mar e Guerra Protógenes Guimarães foi nomeado fiscal-geral das obras de instalação das unidades do Rio de Janeiro, Santos e Santa Catarina.

No Rio de Janeiro, foi iniciada a desapropriação de terras e a remoção de uma colônia de alienados na área da Ponta do Galeão, na Ilha do Governador. Ali seria também instalado um aeródromo, necessário devido ao novo sistema de instrução de voo da Escola de Aviação Naval. Os primeiros voos na nova localização começaram em 1923. A Escola de Aviação Naval foi transferida definitivamente para o Galeão no segundo semestre de 1924.

OS 18 DO FORTE

Toda a década de 1920 foi marcada por extrema turbulência política. No centro da questão estavam as tensões resultantes entre a “política do café com leite”, como era chamado o rodízio de poder entre as oligarquias paulista e mineira, e o movimento tenentista, surgido entre jovens oficiais no meio militar. Simplificando, a ideologia tenentista questionava a estrutura de poder no país e propunha reformas como a implantação do voto secreto e de uma justiça eleitoral, a reforma na educação pública e um projeto industrializante. O movimento gerou uma sucessão de revoltas inaugurada com a Revolta dos 18 do Forte, em 1922, seguida pela Revolução Paulista, a Conspiração Protógenes, o levante do São Paulo e a Comuna de Manaus, em 1924, além da Coluna Prestes, de 1925 a 1927.

A campanha presidencial de 1921 opôs o candidato oficial Arthur Bernardes a Nilo Peçanha, apoiado pelos estados do Rio Grande do Sul, Bahia, Pernambuco e Rio de Janeiro. O jornal carioca *Correio da Manhã* publicou duas cartas atribuídas a Arthur Bernardes. A primeira, injuriosa aos militares, faz referência a “Hermes, esse sargento sem



O Farman F.51 foi um dos tipos adquiridos pela Aviação Naval que tiveram pouco uso em seu país de origem. Dois foram recebidos em 1920, mas apenas esse foi montado.



Rio de Janeiro, 5 de julho de 1922, 14h 30min. O Fairey 17 “Santa Cruz” chega ao Rio de Janeiro e é recebido nos hangares da Escola de Aviação Naval, na Ilha das Enxadas.

compostura”, aos “generaes anarchisadores” e recomenda que “os que forem venaes, que é quasi a totalidade, compre-os com todos os seus bordados e galões”.² Eventualmente, provou-se que as cartas eram falsas.

Bernardes foi eleito em 1º de março de 1922, com 56% dos votos válidos, em meio a uma onda de denúncias de fraude eleitoral. Recesos da resistência dos militares, um grande número de oficiais, inclusive da Aviação Naval, foi transferido ou preso sob a acusação de tramar contra o governo.

A situação continuou a se deteriorar até que, na madrugada de 5 de julho de 1922, o Forte de Copacabana rebelou-se pretendendo impedir a posse de Bernardes. Os canhões do Forte abriram fogo contra o Palácio do Catete, o Ministério da Guerra, a Ilha das Cobras e outros alvos na cidade. Ao contrário do que esperavam os revoltosos, apenas uma Companhia de Infantaria e a Escola Militar de Realengo aderiram ao movimento.

O governo não foi surpreendido e a reação não se fez esperar. A Fortaleza de Santa Cruz, em Niterói, travou um duelo de artilharia com o Forte de Copacabana durante toda a tarde. Os encouraçados *Minas Gerais* e *São Paulo*, acompanhados pelo contratorpedeiro *Paraná*, levantaram ferros na manhã do dia 6, prontos para o combate. Precisamente às 8h, o *São Paulo* lançou a primeira das cinco salvas disparadas contra o Forte.

Às 9h7, foi içada a bandeira branca. Uma comitiva do Ministro da Guerra foi enviada ao Forte para negociar a rendição. Enquanto o Tenente Siqueira Campos, da guarnição do Forte, discutia com os governistas na área externa, apareceram o Curtiss HS-2L N°14, da Aviação Naval, e um Breguet 14, da Aviação Militar, lançando duas bombas que caíram

na água sem causar danos. As negociações foram suspensas.

Isolados, sem o apoio esperado, a maioria dos oficiais do Forte resolveu se render. Um pequeno grupo formado pelos Tenentes Siqueira Campos, Eduardo Gomes, Tamarindo Carpenter e Nilton Prado, juntamente com sargentos e praças, resolveu sair pela Avenida Atlântica e enfrentar sozinho as tropas governistas.

No caminho, juntou-se a eles o civil Otávio Correa. Na altura da Praça Serzedelo Corrêa, encontraram as tropas governistas. Alguns se renderam, mas um grupo iniciou um combate desigual, que durou até às 15h na areia da praia. Siqueira Campos e Eduardo Gomes sobreviveram, embora feridos. Nilton Prado, Carpenter e o civil foram mortos, junto com mais de dez outros, entre governistas e revoltosos.

Não se conhece o número exato dos revoltosos que lutaram até o fim, mas o episódio ficou conhecido como 18 do Forte. Foi a primeira ação da Aviação Naval em combate, seu modesto batismo de fogo.

REIDES, ENGENHEIROS E NOVA REVOLUÇÃO

Menos de um mês após o levante do Forte, em 1º de agosto de 1922, três aerobotes HS-2L e dois hidroaviões N-9H da Aviação Naval receberam a chegada de Santos-Dumont no vapor *Lutetia* para as comemorações do Centenário da Independência.

O ano ainda registrou a formatura em Londres do primeiro Engenheiro de Aeronáutica

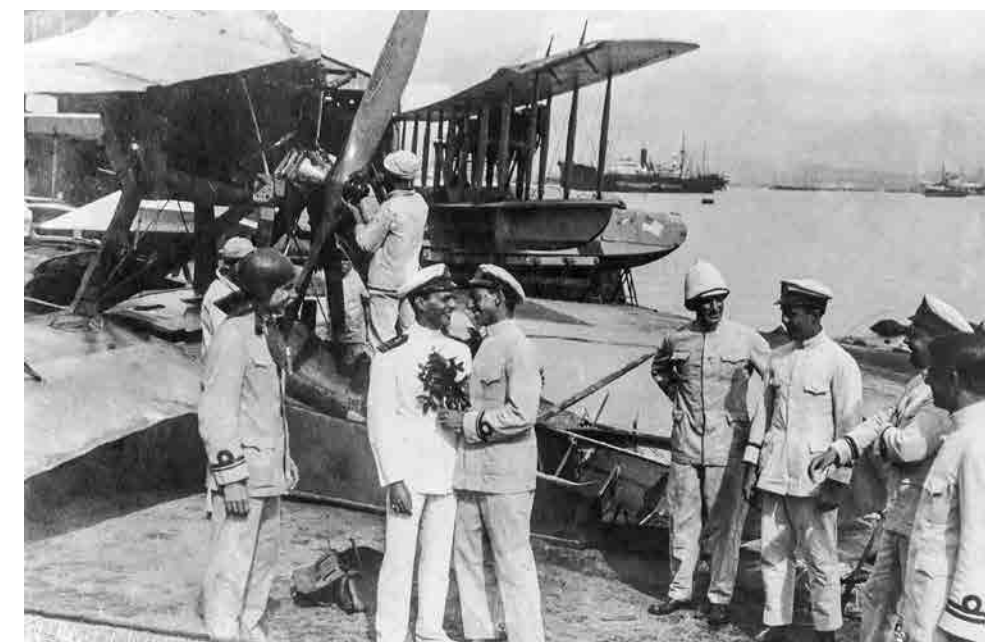
do Brasil, o 1º Tenente Raymundo Vasconcellos de Aboim, da turma de 1919 da Escola de Aviação Naval.

Mais uma rebelião, conhecida como a Revolução Libertadora, irrompeu no Rio Grande do Sul no final de janeiro de 1923, opondo os ximangos, aliados do governo federal, aos maragatos, que defendiam a autonomia do governo estadual. Os combates prosseguiram durante todo o ano até a assinatura do Tratado de Pedras Altas que, segundo Hégio Trindade, favoreceu o surgimento de uma oposição liberal no país. Esses eventos não tiveram consequências imediatas para a Aviação Naval, mas contribuíram para o crescimento do movimento tenentista.

Em 8 de fevereiro, chegou à Ilha das Enxadas o Curtiss H-16 *Sampaio Correia II*, completando um reide iniciado em Nova Jersey, nos Estados Unidos, visando a abertura de rotas comerciais. Era tripulado por Euclides Pinto Martins, navegador, Walter Hinton, piloto, um mecânico e dois passageiros. Um deles era um correspondente do jornal *New York World*, que financiou a compra do avião, e o outro era um cinegrafista da Pathé News. Após o reide, o *Sampaio Correia II* foi doado à Aviação Naval e, embora tenha sido visto por algum tempo na Ilha das Enxadas, não entrou em carga, não recebeu matrícula e nunca mais voou.



Os Curtiss N-9H continuaram em uso pela EAvN até 1926.



Oficiais a Aviação Naval na Ilha das Enxadas em frente a um Curtiss M-9 avariado. Ao fundo aparece o Curtiss America “Sampaio Correia II” de Euclides Pinto Martins e Walter Hinton, com as bandeiras brasileira e americana no nariz.

(Foto: coleção Mauro Lins de Barros)

² *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 9 e 10 de outubro de 1921. [sic]



Para comemorar o centenário da independência da Bahia, a Aviação Naval lançou um reide de quatro aerobotes Curtiss F-5L da esquadrilha Íbis a Aracaju em julho de 1923. O reide foi executado com absoluto sucesso, sob o comando do Comandante Protógenes.

(Foto: Jorge Kfuri, coleção Mauro Lins de Barros)

A ESQUADRILHA ÍBIS

A incorporação dos novos aerobotes de patrulha Curtiss F-5L, em 1923, muito mais potentes do que os modelos até então operados pela Aviação Naval, ensejou a montagem de um exercício mais ambicioso. Desta vez, a missão era um voo de ida e volta do Rio a Aracaju por quatro aviões da Esquadrilha Íbis, formada especialmente para a ocasião. A partida ocorreu no domingo, 1º de julho, de forma a se integrar às comemorações do centenário da independência da Bahia, em 2 de julho de 1922. Estavam presentes o Almirante Alexandrino Faria de Alencar, em seu último período como Ministro da Marinha, os aviadores Gago Coutinho e Pinto Martins e muitas autoridades.

A esquadrilha era liderada pelo Capitão de Mar e Guerra Protógenes Pereira Guimarães, desde 1º de abril daquele ano à frente do Centro de Aviação Naval do Rio de Janeiro. Acompanhavam-na o Segundo-Tenente Honorário Jorge Kfuri, como fotógrafo, e o Junkers F13, civil alemão.

Depois de fazer escala em Vitória, a esquadrilha chegou a Salvador no dia 2, onde os oficiais receberam homenagens e participaram de inúmeros eventos oficiais e populares. A última etapa, para Aracaju, foi cumprida no dia 18 de julho. Depois de uma calorosa recepção, a esquadrilha partiu para o regresso rumo ao Rio no dia 28, chegando em 6 de agosto, após paradas em Salvador, Porto Seguro e Vitória.

O voo da Esquadrilha Íbis foi modelar, sem grandes incidentes, e demonstrou a capacidade da Aviação Naval para operar em conjunto, fora de sua base, por período prolongado. Um benefício adicional do reide foi a realização de um levantamento fotográfico da região entre Caravelas e Salvador, feito para a correção das cartas da Superintendência de Navegação.



Curtiss MF em voo sobre a Ilha do Governador. A ponta do Galeão pode ser vista ao fundo. A foto acima foi publicada na 'Revista da Semana' de 7 de julho de 1923, em reportagem sobre o reide a Aracaju.

O aerobote de patrulha Curtiss HS-2L N°13 em voo sobre o mar. Esses aviões serviram de 1918 a 1923, quando foram substituídos pelos Curtiss F-5L, maiores e mais potentes.

A REVOLUÇÃO PAULISTA DE 1924 E SEUS DESDOBRAMENTOS

Apesar da vitória governista sobre a Revolução Libertadora no Rio Grande do Sul, o clima político permanecia tenso. Em dezembro de 1923, os oficiais implicados nos levantes foram processados. Muitos de seus colegas, descrentes da imparcialidade da Justiça, deram-lhes refúgio. O clima conspiratório alastrou-se em vários estados.

Em 5 de julho de 1924, exatamente dois anos após o levante dos 18 do Forte, uma rebelião de grandes proporções eclodiu na cidade de São Paulo, sob as ordens do General Isidoro Dias Lopes, com o objetivo de derrubar o presidente Arthur Bernardes. Dentre os tenentes presentes, destacavam-se Juarez Távora, Miguel Costa e Eduardo Gomes.

O Congresso decretou o estado de sítio e algumas unidades da Esquadra foram deslocadas a Santos para garantir o controle do porto. O Centro de Aviação Naval do Rio de Janeiro entrou em regime de prontidão rigorosa.

Durante 23 dias, os revoltosos controlaram a cidade de São Paulo. Arthur Bernardes não hesitou em ordenar o bombardeio por artilharia e pela Aviação Militar do Exército aos bairros operários Mooca e Brás e também ao bairro de classe média Perdizes. No interior do estado, também ocorreram rebeliões em diversas cidades.

Movimentos tenentistas de apoio à Revolução Paulista foram deflagrados também no Amazonas, Sergipe e Mato Grosso. Nestes dois últimos, as forças estaduais contiveram rapidamente a insurreição,

mas em Manaus a situação era mais grave. Um levante da guarnição militar, em 23 de julho, tomou o controle da cidade, prendeu o governador em exercício e instalou um novo governo. Apoiados pelas embarcações da Flotilha do Amazonas, os revoltosos desceram o Rio Amazonas até Óbidos e Santarém, no Pará, o que fez com que o governo reagisse com o envio da Divisão Norte, uma força naval liderada pelo Cruzador *Barroso*.

No final de agosto, as rebeliões no Norte e em São Paulo estavam finalmente controladas, com a perda de muitas vidas. Parte dos revoltosos paulistas marchou ao Sul para se juntar aos tenentes ligados a Luís Carlos Prestes e iniciar a grande marcha que percorreu o Brasil de 1925 a 1927, conhecida como Coluna Prestes.

A Aviação Naval participou das operações governistas em ambos os levantes. Dois dias após eclodir o movimento em São Paulo, os Curtiss MF N.ºs 3 e 4 foram deslocados para Santos. Foram seguidos por aerobotes Curtiss HS-2L e F-5L especialmente equipados com cabides de bombas. Os aviões fizeram voos de reconhecimento sobre Itaipu, São Vicente, Bertioga e Conceição de Itanhaém, além de voos de policiamento sobre a cidade de Santos. Não se registraram combates. No Norte, dois Curtiss MF foram deslocados para apoiar a Divisão Norte com missões de reconhecimento à fortaleza de Óbidos e bombardeio das posições dos revoltosos.

A CONSPIRAÇÃO PROTÓGENES E O LEVANTE DO SÃO PAULO

Nesse momento, o movimento tenentista ganhou um importante aliado. Protógenes Guimarães, mesmo tendo sido próximo ao Almirante Alexandrino desde 1916, licenciou-se da Marinha em 1924 para dedicar-se em tempo integral à atividade conspiratória. Encarregado de sublevar a Esquadra e assumir o comando do Encouraçado *São Paulo*, Protógenes deveria sinalizar o sucesso com uma salva de artilharia para acionar o levante em outros pontos do Distrito Federal.

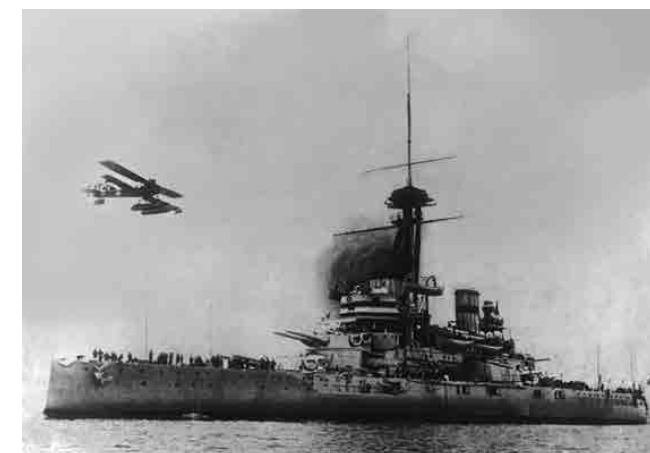
Entretanto, a polícia havia se infiltrado no movimento. Protógenes Guimarães, juntamente com outros oficiais e políticos, foi detido pouco antes da hora marcada e a salva combinada não foi disparada, frustrando a ação dos conspiradores. Protógenes ficou preso até 1927.

Nem todos os conspiradores haviam sido identificados. Apenas duas semanas depois do malogro de Protógenes, no dia 4 de novembro, um grupo de oficiais liderado pelo Primeiro-Tenente Herculino Cascardo, tomou o controle do Encouraçado *São Paulo* e buscou o apoio de outras unidades da Esquadra.

Na Escola de Aviação Naval, o Sargento-piloto Bráulio Gouveia apoderou-se do hidroavião Curtiss N-9H matrícula 411 e decolou em direção ao Encouraçado *São Paulo* para se juntar aos revoltosos, deixando o avião amarrado à popa do navio. A pequena Torpedeira *Goyaz* também se rebelou, mas foi retomada pelos governistas pouco tempo depois.

Depois de horas de grande tensão, em que um duelo entre dois encouraçados fundeados a pequena distância um do outro parecia inevitável, o *São Paulo* suspendeu para cruzar a barra sob pesado fogo das fortalezas de Niterói e do Forte de Copacabana, com o pequeno hidroavião a reboque.

Sem saber qual seria o destino do *São Paulo*, a Aviação Naval e a flotilha de submersíveis receberam ordem de localizá-lo e atacar. Três aerobotes F-5L, armados com bombas, e o submersível F-3 foram acionados, sem alcançar nenhum resultado. Nos dias seguintes, nem os voos de reconhecimento dos F-5L do Rio de Janeiro nem os hidroaviões de Florianópolis lograram encontrar o encouraçado. No dia 10, o *São Paulo* aportou em Montevideú. Os revoltosos receberam asilo e o navio foi imediatamente devolvido ao Brasil.



Esta não é uma foto do levante do encouraçado São Paulo, mas ilustra o navio sendo sobrevoado por um Curtiss N-9H, idêntico àquele envolvido no incidente.



O Macchi M.7 era, originalmente, um aerobote de caça italiano. Três, sem armamento instalado, foram empregados para instrução pela Escola de Aviação Naval.



Avro 504K na Ilha das Enxadas, sem qualquer marca visível, provavelmente logo após ser montado. A Ilha das Enxadas não dispunha de pista para a operação de aviões terrestres.



O Avro 504K Nº1 pilotado pelo CT Luís Leal Netto dos Reys sofreu pane no retorno do reide a Belo Horizonte e caiu na rua Mosella em Petrópolis. A edição de 4/8/1926 de "O Jornal" noticiou: "Petrópolis 3, Urgente ... Ao cair, uma das asas do aparelho atingiu o preto Paulino Garcia, que cortava capim naquele local, fracturando-lhe uma costela e uma clavícula. O estado da victima inspira cuidados..."

(Foto: Jorge Kfuri, coleção Mauro Lins de Barros)

A Conspiração Protógenes e a aparente ineficácia da Marinha no levante do São Paulo agravaram a desconfiança do governo com relação à oficialidade jovem e tiveram consequências desfavoráveis à Aviação Naval. O decreto de criação da Diretoria de Aeronáutica de 1923 foi revogado e, momentaneamente, foi suspensa a instalação dos Centros de Aviação Naval.

As atividades da Escola de Aviação Naval foram severamente reduzidas. De 1924 até 1930, apenas oito oficiais e três graduados receberam o brevê de aviador. Nesse mesmo período, apenas 15 aviões novos foram recebidos, quantidade insuficiente para repor as desativações.

EVENTOS NOTÁVEIS ENTRE 1924 E 1930

Apesar das dificuldades políticas, a aviação continuou a se desenvolver nos anos seguintes. O Almirante Alexandrino Faria de Alencar, Ministro da Marinha, criador e incentivador da Aviação Naval, faleceu em 18 de abril de 1926 e foi sucedido pelo Contra-Almirante Arnaldo de Siqueira Pinto da Luz.

Em 3 de agosto, três Avro 504K da Escola de Aviação Naval fizeram um voo inédito a Belo Horizonte sob o comando do Capitão-Tenente Heitor Varady, partindo do Campo dos Afonsos. Infelizmente, no retorno, um dos aparelhos foi seriamente danificado em Juiz de Fora, um foi perdido em um acidente em Petrópolis e o outro, ao pousar em Queluz.

Em 15 de novembro de 1926, Washington Luís assumiu a presidência da República. No ano seguinte, em 21 de maio de 1927, visitou o Centro de Aviação Naval. Como curiosidade, neste mesmo dia, o aviador norte-americano Charles Lindbergh chegava a Paris ao final da primeira travessia solo, sem escalas, do Atlântico Norte.

Entre fevereiro e junho de 1927, os aviadores italianos Francesco de Pinedo, Carlo del Prete e Vitale Zacchetti realizaram um grande reide circular iniciado em Elmas, na Sardenha, com 44 escalas passando por Dakar, Cabo Verde, Natal, Rio de Janeiro, Buenos Aires, Assunção, Manaus, Belém, até o lago Roosevelt, nos Estados Unidos. Lá, um cigarro aceso incendiou o avião, que precisou ser substituído antes de completar o percurso, atravessando o Atlântico Norte de volta para a Europa. O Savoia-Marchetti S.55 Santa Maria passou pelo Rio de Janeiro em 28 de fevereiro, em pleno carnaval.

Em 1º de abril do mesmo ano, foi feita a primeira travessia noturna do Atlântico Sul. O ponto de chegada foi o Rio de Janeiro, onde o aviador português Sarmento de Beires pousou seu Dornier Wal Argos.

O FIM DA REPÚBLICA VELHA

Embora a Primeira Guerra Mundial tenha deixado a Europa em ruínas, a indústria dos Estados Unidos operava em plena capacidade nos anos 1920. Com o mercado de capitais em alta e o excesso de otimismo, a especulação financeira criou uma grande bolha. Em setembro de 1929, o índice Dow-Jones começou a cair, gerando um movimento de venda de ações que rapidamente se tornou insustentável. Em uma quinta-feira, 24 de outubro, a Bolsa de Nova York quebrou, abrindo um período de recessão mundial.

No Brasil, Washington Luís aproximava-se do fim de seu mandato. Apesar de nascido em Macaé, fizera toda a sua carreira política em São Paulo. Em 1929, contrariando a prática habitual de alternância de poder, indicou Júlio Prestes, presidente do Estado de São Paulo, como o candidato oficial à sucessão. Significativamente, Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Paraíba negaram-lhe apoio. Em agosto, foi formalizada uma Aliança Liberal (AL) que lançou o gaúcho Getúlio Dornelles Vargas como candidato à sucessão. As propostas da AL tinham muitos pontos em comum com os tenentistas – voto secreto, independência do Judiciário, proteção à exportação do café, reformas sociais e anistia para os envolvidos nas rebeliões do período.

As eleições presidenciais, realizadas em 1º de março de 1930, deram a vitória a Júlio Prestes com pouco menos de 60% dos votos válidos e a AL denunciou o resultado como fraude eleitoral. Em meio à agitação política que marcou o período, o grande dirigível Graf Zeppelin visitou o Rio de Janeiro pela primeira vez, em 24 de maio.

Enquanto isso, Washington Luís preparava-se para enfrentar uma revolução que parecia mais provável a cada dia. Uma das medidas foi a solicitação ao governo norte-americano para a compra, em regime de urgência, de equipamentos para a Aviação Naval. Mas os aviões modernos, três aerobotes Martin PM-1B e seis hidroaviões Vought OS2U-2A Corsair, apropriados para patrulha e bombardeio, não chegaram a tempo de salvar o governo.

Em 26 de julho, João Pessoa Cavalcanti de Albuquerque, candidato a vice-presidência pela chapa derrotada de Getúlio Vargas, foi assassinado em Recife. Na comoção que se seguiu, começou a ser gestado um golpe para impedir a posse de Júlio Prestes, o que acabou ocorrendo em 3 de outubro. Washington Luís foi deposto no dia 24 e, em 3 de novembro de 1930, uma junta militar entregou o poder a Getúlio Vargas.



A chegada do Savoia S-55 de De Pinedo, Del Prete e Zacchetti na enseada da Glória em 28/02/1927, em pleno carnaval do Rio de Janeiro.

(Foto: Jorge Kfuri, coleção Mauro Lins de Barros)



O Consolidated NY-2 era mais um hidroavião de instrução empregado pela Aviação Naval. Serviram de 1927 a 1936.



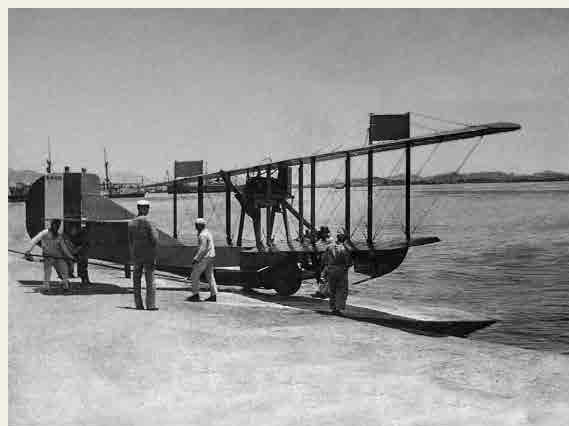
A ESTRUTURA E O EQUIPAMENTO DA AVIAÇÃO NAVAL

Em seus primeiros anos, a Aviação Naval era composta basicamente pela Escola de Aviação Naval e seus meios. O Serviço de Defesa Aérea do Litoral, criado em 1922, passou a ser denominado Diretoria de Aeronáutica da Marinha (DAerM) em 1923 e, depois de breve hiato entre 1924 e 1925, funcionou até 1941. Em 1926 foi criado o Corpo de Oficiais da Reserva Naval Aérea.

No final da década de 1920, os Centros de Aviação Naval no Rio de Janeiro, Santos e Florianópolis, cuja construção foi retomada em 1925, já estavam em operação.

O Curtiss F-5L era o principal avião de patrulha do período. Nesta foto, podemos ver Jorge Kfuri com sua máquina fotográfica montada na proa. O piloto de branco, com capacete e óculos, parece ser Raul Ferreira Vianna Bandeira.

O Curtiss MF era uma versão melhorada dos antigos Curtiss F. Dez foram empregados pela EAvN para instrução de 1920 a 1931.



O Avro 504 N/O era uma versão melhorada do Avro 504K. Podiam ser montados em rodas ou flutuadores. Seis foram recebidos em 1928 foram largamente empregados até 1934.



A EAvN empregou quatro treinadores terrestres Curtiss JN-4 Jenny de 1925 a 1928.



Os Curtiss N-9H continuaram em uso pela EAvN até 1926.



A ESTRUTURA EM 1926

A parca documentação existente torna difícil acompanhar o surgimento e a evolução das unidades aéreas, mas em janeiro de 1926, a estrutura se organizava da seguinte forma:

- Flotilha de Caça, com três esquadrilhas (Sopwith 7F.1 Snipe)
- Flotilha de Reconhecimento, com três esquadrilhas (Ansaldo SVA-10, parados há longo tempo por falta de pilotos)
- Flotilha de Bombardeio, com três esquadrilhas (Curtiss F-5L)
- Flotilha de Instrução, com três esquadrilhas:
 - 1ª esquadrilha (hidroaviões Curtiss N-9H)
 - 2ª esquadrilha (aerobotes Curtiss MF)
 - 3ª esquadrilha (aviões terrestres Avro 504K e Curtiss JN-4D)



O Ansaldo SVA-10 era um avião italiano de reconhecimento derivado de um caça. Esses aviões eram adornados com uma trompa de caça que indicava a sua origem.



Festa na Ponta do Galeão para a incorporação de onze aerobotes Savoia S.55A em 4 de junho de 1931.

A ERA VARGAS

O RETORNO DE PROTÓGENES E NOVOS EQUIPAMENTOS

A Revolução de 1930, como ficou conhecido o movimento que levou Getúlio Vargas ao poder, encontrou a Aviação Naval em estado lastimável. Havia apenas 34 oficiais brevetados e a estrutura administrativa era ocupada principalmente por oficiais leigos em aviação. As obras dos Centros de Aeronáutica avançavam com lentidão. Apenas 18 aeronaves estavam disponíveis, a maior parte composta por antigos aviões de treinamento. A manutenção deficiente limitava seriamente a operacionalidade. O funcionamento da Escola de Aviação Naval era irregular, assim como os exercícios com a Esquadra.

Getúlio Vargas declarou um governo provisório, com a promessa de convocação de uma Assembleia Constituinte. Uma de suas primeiras medidas foi a reabilitação dos partidários dos movimentos tenentistas. Em 20 de novembro, Protógenes Pereira Guimarães, solto em 1927 e reformado Contra-Almirante no ano seguinte, foi anistiado e chamado de volta ao serviço ativo para ocupar a Diretoria Geral de Aeronáutica. Permaneceu no cargo pouco mais de seis meses, passando a ocupar a pasta da Marinha em 9 de junho de 1931.

Pouco depois da posse, chegaram ao Brasil os aviões comprados pelo governo anterior, dando um importante impulso à capacitação operacional da Aviação Naval. Três deles eram aerobotes de patrulha e bom-

bardeio Martin PM-1B. Os seis Vought O2U-2A Corsair, chamados aqui de Corsários, eram capazes de operar como hidroaviões, montados em flutuadores, ou como aviões terrestres, sobre rodas, e podiam executar missões de esclarecimento/observação ou de bombardeio. Ambos os tipos eram modernos, em serviço de primeira linha com a U.S. Navy.

Em 15 de janeiro de 1931, os três PM-1B receberam em voo a esquadilha do General Ítalo Balbo vinda de Orbetello, na costa da Toscana. Este reide da Aviação Militar italiana foi a primeira travessia em massa do Atlântico Sul. O voo foi iniciado em 17 de dezembro de 1930 por 12 aerobotes Savoia-Marchetti S.55A e mais dois de reserva. Desses, 11 chegaram ao Rio de Janeiro, após fazerem escalas em Cartagena (Espanha), Kenitra (Marrocos), Villa Cisneros (Rio d'Ouro), Bolama (Guiné Francesa), Natal e Bahia.

Após o reide, os aviões foram trocados por 50 mil sacas de café e incorporados à Aviação Naval em uma grande festa no Galeão, em 4 de junho de 1931. Três dias depois, o longo alcance dos aerobotes foi explorado pela primeira vez quando o Capitão de Corveta Antônio Augusto Schorcht decolou, liderando sete dos Savoia-Marchetti S.55A, para representar o Brasil nas celebrações da data nacional da Argentina, em 9 de julho, e do Dia da Constituição no Uruguai, em 18 de julho.



Protógenes como Vice-Almirante.

Pouco depois, no dia 3 de setembro, os S.55A N.ºs 5 e 9 foram perdidos ao se chocarem durante o pouso na Baía de Guanabara, infelizmente com duas fatalidades. Apesar de úteis por seu alcance, os S.55A tinham o grave defeito da péssima visibilidade para baixo.

A reorganização da Aviação Naval ganhava impulso. No final de 1931 foram criados e regulamentados o Corpo de Aviação Naval e o Quadro de Aviadores Navais. Em 1º de abril de 1932 foi criada a 1ª Divisão de Observação, equipada com os corsários. Três deles foram usados pelos Capitães de Corveta Djalma Cordovil Petit, José Kahl Filho e Lauro Oriano Menescal para iniciar no país a prática de acrobacias em grupo. Para operar os Martin PM-1B e os Savoia S.55A, foi criada a Flotilha Mista Independente de Aviões de Patrulha. Em 29 de setembro do mesmo ano, foi criada a Reserva Naval Aérea.

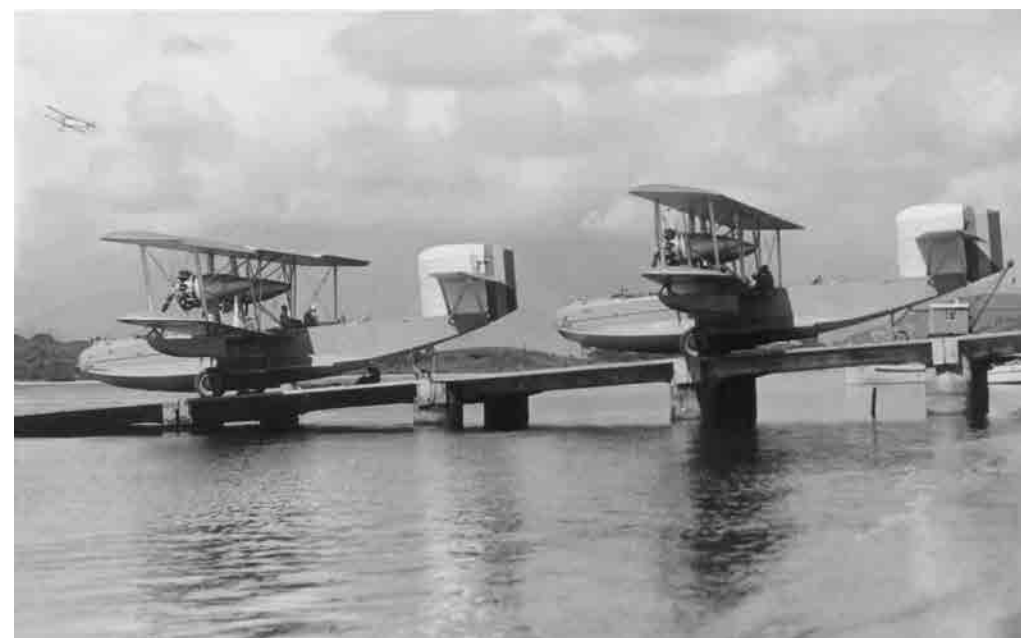
Ainda no contexto da reorganização de 1931, foi criado, em 21 de maio, o Serviço de Medicina de Aviação Naval e iniciado o Curso de Medicina de Aviação Naval, provisoriamente instalado nas dependências da Escola de Aviação Naval no Galeão. A primeira turma foi composta por dois médicos e três enfermeiros.

INTERVENTORES

Para consolidar seu poder, logo após a posse, Getúlio Vargas nomeou interventores federais para substituir os presidentes de quase todos os estados. Nessa época, os estados tinham “presidentes” e não governadores. Os novos interventores eram geralmente oriundos dos quadros dos tenentes. Para São Paulo, reduto político de Júlio Prestes, Getúlio nomeou o pernambucano João Alberto Lins de Barros, que havia sido um dos principais líderes da Coluna Prestes, causando indignação às oligarquias paulistas. Com o clima em franca deterioração, um jornalista paulista escreveu nessa época: “Mil vezes a morte à humilhação”. Enquanto isso, no Rio de Janeiro, a marchinha “O teu cabelo não nega” satirizava o contexto, no carnaval de 1931: “Mulata, mulatinha, meu amor, fui nomeado seu tenente interventor.”

Em julho, João Alberto foi substituído na interventoria de São Paulo, mas os ânimos não se acalmaram e surgiu um movimento legalista defendendo a reconstitucionalização do país.

Prenunciando o que viria a acontecer no ano seguinte, o descontentamento com o interventor nomeado para Pernambuco levou as praças do 21º Batalhão de Caçadores em Recife a se sublevar em 28 de outubro de 1931. Para lá foram deslocados três corsários da Aviação Naval, bem como o navio Tênder *Belmonte* que estava em missão de montagem de um Farol Aéreo Marítimo nos Rochedos de São Pedro



Dois dos três Martin PM-1B recebidos em 1931 na rampa de hidros em frente à Base da Aviação Naval no Galeão, pouco após a chegada.



Festa no Galeão em 4 de junho de 1931. Em primeiro plano, quatro Corsários da 1ª DO. No mar, podem-se ver dois Martin PM-1B e três dos novos Savoia S.55A.



Savoia S.55A N°3 fundeado no mar. Este é o avião que foi destruído em um acidente em Salvador em 26 de abril de 1932.



Corsário no campo de Faxina, durante as operações contra os rebeldes durante a Revolução Paulista, no final de agosto de 1932. O avião é um líder de seção, provavelmente pilotado pelo Capitão-de-Corveta Djalma Cordovil Petit.

e São Paulo e tinha um hidroavião NY-2 embarcado. A rebelião foi rapidamente sufocada, sem emprego das aeronaves.

Com o intuito de contribuir para a consolidação da ordem em Pernambuco, a Aviação Naval enviou dois aerobotes PM-1B, em janeiro de 1932, para uma visita a João Pessoa, novo nome da cidade de Parahyba, a partir de 1930. Com o mesmo propósito, mais três Savoia S.55A visitaram o Nordeste em fevereiro.

Em abril de 1932, a Aviação Naval enviou o Savoia S.55A N.º 3 para transportar uma comitiva de João Pessoa para o Rio de Janeiro. Sentindo vibrações estranhas, decidiram pousar em Maceió. Um pequeno fogo no motor posterior foi rapidamente apagado, mas o pior estava por vir. Terminados os reparos decolaram novamente e prosseguiram até chegar a Salvador, já de noite. O reflexo da descarga no para-brisa dificultava a visibilidade já precária no S.55A. Ao pousar, uma asa tocou no mar e, no choque, o avião foi destruído. Entre os três mortos, estava Anthenor Navarro, interventor da Paraíba.

A REVOLUÇÃO PAULISTA DE 1932

Em 9 de julho de 1932, o Estado de São Paulo proclamou uma “Junta Revolucionária” conclamando a população a lutar contra a ditadura. Os paulistas estavam otimistas e contavam com a adesão de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e do sul de Mato Grosso. Imaginavam, nas palavras de um comandante da Força Pública, “uma simples parada militar, mera marcha triunfal até o Rio de Janeiro”.

Mas o apoio dos outros estados não se concretizou. Mesmo isolados, os revoltosos decidiram prosseguir. Depois de alguns dias de tentativas de negociações e preparações, os combates se iniciaram no dia 16 com um ataque da Aviação do Exército ao Campo de Marte. Até a rendição, em 2 de outubro, os paulistas foram compelidos a lutar em cinco frentes: no Vale do Paraíba, na região costeira e nas fronteiras do Sul, mineira e do sul do Mato Grosso. A Revolução Paulista, mais conhecida em São Paulo como Revolução Constitucionalista, envolveu forças terrestres, aéreas e navais e, depois da Segunda Guerra Mundial, foi o maior conflito militar da história brasileira no século XX.

A participação da Aviação Naval no conflito foi moderada, ainda que significativa. Dois dias depois da proclamação de 9 de julho, a Marinha enviou uma Divisão Naval composta pelo Cruzador *Rio Grande do Sul* e os contratorpedeiros *Mato Grosso*, *Pará* e *Sergipe* para bloquear o porto de Santos.

Para apoiá-los, os aerobotes Martin PM-1B N.os 111 e 112 e os Savoia S-55A N.ºs 1, 4 e 8 foram deslocados para uma enseada próxima a Vila Bela, na Ilha de São Sebastião. Um pequeno campo de pouso na ilha foi ampliado para permitir a operação de aviões terrestres, inclusive seis pequenos biplanos DH.60T Moth Trainer da Escola de Aviação Naval. Dois corsários foram posteriormente enviados a Vila Bela.

Durante o conflito, a Aviação Naval lançou missões de bombardeio à adutora de Cubatão e ao Forte de Itaipu, lançamento de panfletos sobre Santos e missões de reconhecimento a Caraguatatuba, Ubatuba e outros pontos do litoral. Um dos aerobotes Martin PM-1B, o de N.º 112, foi perdido em 12 de setembro, quando foi apanhado no mar por um forte temporal e afundou na entrada do canal de São Sebastião ao ser rebocado para Vila Bela.

Na frente do Vale do Paraíba, a Aviação Naval empregou corsários sediados no Galeão, apoiando a ação do Exército. Uma força dos Fuzileiros Navais desembarcou em Paraty no dia 15 para subir a Serra do Mar. Na região de Cunha, foi detida pelo fogo de uma bem camuflada bateria. Dois corsários, operando como hidroaviões a partir do Galeão, foram enviados para apoiar os fuzileiros. No dia 17, o avião do Tenente Kahl foi alvejado e danificado pelo fogo antiaéreo, mas conseguiu retornar em segurança.

Um raro encontro com a aviação paulista ocorreu em 18 de julho quando dois corsários perseguiram um Potez 25 TOE no litoral, próximo à divisa dos estados do Rio de Janeiro e São Paulo. No dia 19, quatro corsários voltaram a Cunha, liderados pelo Capitão de Corveta Petit. Desta vez, localizaram e bombardearam a bateria paulista, liberando o avanço dos fuzileiros.

Para apoiar o Exército na frente sul, dois corsários foram enviados para Faxina, atual Itapeva, em 12 de agosto. Um terceiro foi avariado ao pousar com pouco combustível perto de Jacarezinho, durante o deslocamento no dia 20.

Na frente do Mato Grosso, o Arsenal de Marinha de Ladário e o Rebocador *Voluntário* foram atacados por um Curtiss Falcon paulista no início de setembro. No dia 4, o Monitor *Parnaíba* também foi atacado. Ironicamente, um dos tripulantes do avião paulista era Orton Hoover, o instrutor dos primeiros aviadores navais da turma de 1916. Dois hidroaviões Avro 504N/O armados com metralhadoras somente chegaram a Ladário no dia 7 e não tiveram participação nos combates.

Um último episódio importante envolvendo a Marinha ocorreu quando um Falcon paulista foi abatido ao atacar o Cruzador *Rio Grande do Sul*, em 24 de setembro de 1932. No dia 2 do mês seguinte, o General Bertholdo Klinger assinou a rendição de suas forças, encerrando o conflito.



Um bombardeiro de patrulha Martin PM-1B em Vila Bela durante as ações de apoio ao bloqueio do porto de Santos na Revolução Paulista de 1932.



Diversos aerobotes Savoia S.55A em Vila Bela em setembro de 1932, engajados nas ações da Revolução Paulista.

O Suboficial Coriolano Luiz Tenan pousa o D.H.60T Moth Trainer 1-I-23 da Escola de Aviação Naval em uma roda, possivelmente no campo da Air France em Jacarepaguá.



Uma esquadilha de três dos D.H.82 Tiger Moth recebidos em 1933 pela Escola de Aviação Naval.



Este Boeing 256 é o ala direito da 2ª seção da 1ª Divisão de Caça, mostrado pelo indicativo 1-C-5. O avião era essencialmente idêntico ao F4B-4 que começava a equipar os esquadrões de caça da U.S. Navy.



O O2U-2 Corsário 1-O-4 montado sobre flutuadores passa baixo em frente a uma praia, possivelmente Copacabana.



REORGANIZAÇÃO - 1933

A chegada de aviões modernos motivou uma grande reestruturação da Aviação Naval. Dois decretos de novembro e dezembro de 1932 reorganizaram as unidades aéreas:

Defesa Aérea do Litoral (DAL)

- 1ª DC – 1ª Divisão de Caça – 6 Boeing 256 (Rio de Janeiro)
- 2ª DO – 2ª Divisão de Observação – 6 Vought V-66B Corsário (Rio de Janeiro)
- 1ª DEB – 1ª Divisão de Esclarecimento e Bombardeio – 5 Fairey Gordon (Ladário)
- 2ª DEB – 2ª Divisão de Esclarecimento e Bombardeio – 5 Fairey Gordon (Porto Alegre)
- 3ª DEB – 3ª Divisão de Esclarecimento e Bombardeio – 5 Fairey Gordon (Santa Catarina)
- 4ª DEB – 3ª Divisão de Esclarecimento e Bombardeio – 5 Fairey Gordon (Rio de Janeiro)

Força Aérea da Esquadra (FAE) Rio de Janeiro

- 1ª DP – 1ª Divisão de Patrulha – 5 Savoia S.55A e 2 Martin PM-1B
- 1ª DO – 1ª Divisão de Observação – 4 Vought O2U-2A Corsário e 2 Vought V-66B Corsário
- 1ª DT – 1ª Divisão de Instrução – 8 Waco CSO
- 1ª DI – 1ª Divisão de Instrução – D.H.60 Moth Trainer e D.H.83 Fox Moth (Esc. Aviação Naval)

Em março de 1933, a Defesa Aérea do Litoral foi reestruturada em cinco setores: Norte (Belém), Nordeste (Natal), Centro (Rio de Janeiro), Sul (Florianópolis) e Sudoeste (Ladário).



A cabeça do pirata, emblema da 1ª Divisão de Observação, aplicada no V-66B Corsário 1-O-2.



Fairey Gordon 4-EB-5 da 4ª Divisão de Esclarecimento e Bombardeio sobre a Baía da Ilha Grande.



Savoia S-55A 1-P-5 da 1ª Divisão de Patrulha na base de Florianópolis.



Um D.H.60T Moth Trainer da Escola de Aviação Naval faz um rasante sobre o campo do Fluminense em Laranjeiras, no Rio de Janeiro.



Aviões Fairey Gordon da 4ª Divisão de Esclarecimento e Bombardeio sobre a Baía da Ilha Grande. À esquerda, o 4-EB-5 e, à direita, o 4-EB-1



O 4-EB-1, visto de outro Gordon, sobrova o navio-escola Almirante Saldanha em sua chegada ao Brasil em 24 de outubro de 1934.



O Capitão-Tenente José Kahl Filho, o Capitão de Corveta Djalma Cordovil Petit e o Capitão-Tenente Lauro Oriano Menezal diante de um Boeing 256 da Esquadilha de Demonstração, provavelmente em Fortaleza durante a visita do Presidente Getúlio Vargas ao Norte em agosto de 1933.



O Capitão-Tenente Álvaro de Araújo a bordo do Gordon 1-EB-3, pronto para iniciar o deslocamento para Tabatinga durante o Incidente de Letícia em 1933.

A ESQUADRILHA DE DEMONSTRAÇÃO

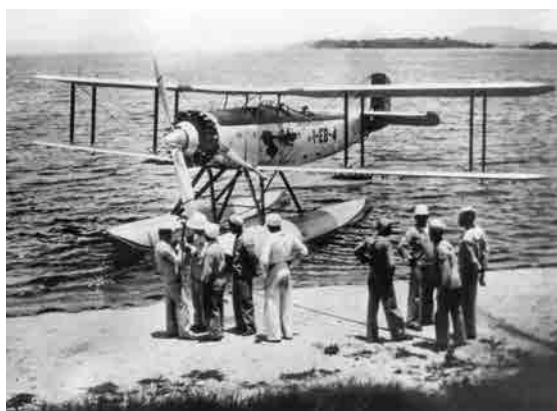
A deficiência de meios percebida desde os primeiros dias da Revolução Paulista levou o governo a buscar equipamentos modernos, dentre os quais se destacavam os seis Boeing 256 de caça, virtualmente idênticos ao F4B-4 cujas entregas estavam sendo iniciadas para a U.S. Navy. Os aviões chegaram em dezembro de 1932 e iniciaram suas atividades na recém-ativada 1ª Divisão de Caça no dia 2 de janeiro do ano seguinte.

Nesse mesmo dia, três dos Boeing pilotados pelos Capitães de Corveta Petit, Kahl e Menezal foram enviados a Montevideu para fazer exposições na festa de inauguração do aeroporto local. Nos anos de 1933 e 1934, a Esquadilha de Demonstração realizou exposições na maior parte dos estados do Sul, Sudeste, Nordeste e Norte do país, divulgando a Aviação Naval e sempre levantando grande entusiasmo popular.

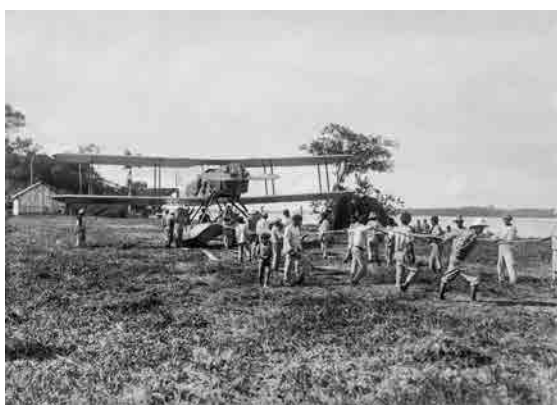
A Revolução de 1932 deixara ressentimentos que perduraram até a promulgação de uma prometida Constituição em 16 de julho de 1934. Até que isso acontecesse, o governo procurava aplacar os paulistas. Em 22 de abril de 1934, a Esquadilha de Demonstração foi enviada para representar a Aviação Naval no encerramento do I Congresso Nacional de Aeronáutica no Campo de Marte. Após as exposições da manhã e do almoço, a Esquadilha foi solicitada a fazer nova exposição, mas o Comandante Petit decidiu que faria um solo. Logo após a decolagem, iniciou um *looping*. A manobra não foi completada e o Boeing bateu no solo quase verticalmente. A tragédia privou a Esquadilha de seu líder e causou a sua dissolução.



O Gordon 1-EB-4 foi levado a Belém no navio fluvial Distrito Federal devido a uma amerissagem forçada. De lá, seguiu para Manaus, no mesmo navio, junto com o restante da esquadilha.



Preparativos para a decolagem do Destacamento da 4ª DEB no Galeão em 22 de janeiro de 1933.



Esse Gordon mostra que em Tabatinga não havia o luxo de equipamentos para manusear as aeronaves.

DEFENDENDO A NEUTRALIDADE

Outro conflito armado havia surgido na América do Sul, antes mesmo do término da Revolução Paulista. O chamado Incidente de Leticia teve início em 1º de setembro de 1932 quando tropas peruanas tomaram a cidade colombiana de Leticia no Alto Solimões. Antes que um cessar-fogo fosse assinado, em maio de 1933, o governo brasileiro julgou prudente mobilizar contingentes do Exército e da Marinha para garantir a posição de neutralidade.

A Aviação Naval foi chamada a enviar um destacamento de três Fairey Gordon da 4ª DEB para a cidade fronteiriça de Tabatinga, no Amazonas, vizinha à cidade de Leticia. A partida do Galeão ocorreu em 22 de janeiro de 1933, enquanto pessoal de terra e equipamentos adicionais seguiram por navio. Um dos aviões se acidentou ao decolar do canal de Vitória e afundou. Um aparelho idêntico foi despachado para substituí-lo. Depois de diversas peripécias e acidentes menores, chegaram até Belém. Devido à falta de condições meteorológicas e de apoio para reabastecimento, a etapa final até Tabatinga foi feita a bordo do navio mercante *Distrito Federal*.

Enquanto a 4ª DEB fazia sua laboriosa viagem para Tabatinga, um acontecimento distante viria a mudar os rumos da história. Em 30 de janeiro, Adolf Hitler tornava-se o Chanceler da Alemanha. Na Itália, Benito Mussolini já estava no poder desde 1922.

De volta ao Brasil, as condições tropicais e a falta de suporte representaram um desafio, mas a estada da 4ª DEB em Tabatinga transcorreu sem incidentes. Como curiosidade, um cuidado diário ao guarnecer os aviões era inspecioná-los à procura de cobras. Diversas foram encontradas.

A Guerra do Chaco, de 1932 a 1935, que opôs Bolívia e Paraguai em uma disputa territorial, foi o maior e mais sangrento conflito armado na América do Sul no século XX. Em novembro de 1934, o navio mercante brasileiro *Paraguay* foi alvejado por aviões bolivianos que voavam para atacar Montevidéu.

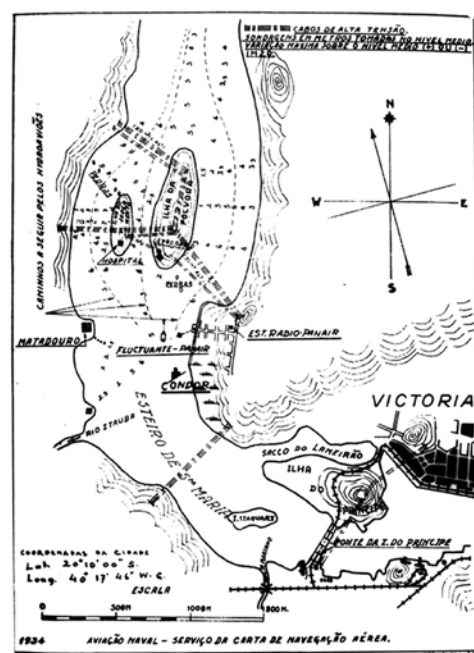
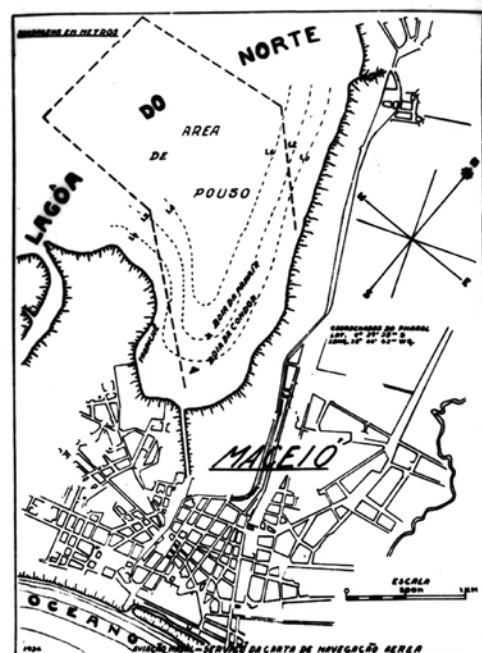
Mais uma vez, a Aviação Naval foi chamada para garantir a neutralidade brasileira e garantir a navegação mercante no rio Paraguai. Um destacamento de cinco caças Boeing 256 e seis corsários, sob o comando geral do Capitão de Fragata Fernando Victor Savaget, foi enviado a Ladário e realizou patrulhas entre os dias 4 e 22 de dezembro. Não foram registrados novos incidentes.



Cobra encontrada dentro do avião. Esse era um problema novo para nossos aviadores. À noite, os répteis procuravam o calor do motor e era conveniente encontrá-los antes da decolagem.



Um dos oito Waco CSO usados para ligação/Correio Aéreo. Em comum com muitos outros tipos, podiam ser montados sobre rodas ou flutuadores.



As Cartas de Navegação Aérea começaram a ser preparadas pela Aviação Naval em 1934 para apoiar os aviadores que voavam nas rotas do litoral.

CARTAS DE NAVEGAÇÃO AÉREA E CORREIO AÉREO NAVAL

Duas das mais importantes contribuições que a Aviação Naval prestou para o desenvolvimento da aviação brasileira foram a preparação das cartas de navegação aérea e a abertura de rotas no litoral.

Até então, a navegação aérea era conduzida com o apoio das cartas marítimas ou geográficas na escala de um para 1 milhão, organizadas pelo Clube de Engenharia. Para a navegação aérea, os pilotos militares civis ou comerciais eram forçados a complementar as cartas com anotações de referências como entroncamentos de estradas, faróis, etc.

Em abril de 1934, um boletim do Ministério da Marinha designou o Comandante Virgínius Britto de Lamare para organizar as cartas de navegação aérea do litoral e do interior. Cartógrafos e técnicos estudaram as cartas aéreas dos Estados Unidos e de vários outros países até chegarem às especificações desejadas. O levantamento de campo foi iniciado com o apoio de um Fairey Gordon pelo trecho Angra dos Reis – Guaratiba.

A abertura de rotas aéreas foi outra atividade importante no período. No início de 1925, a *Compagnie Générale Aéropostale* começou a explorar o litoral brasileiro visando estender suas linhas de correio aéreo que chegavam a Natal de navio. A linha eventualmente esta-

belecida passava por Recife, Salvador, Ilhéus, Caravelas, Vitória, Rio de Janeiro, Santos, Florianópolis, Porto Alegre, Pelotas, Montevidéu, Buenos Aires, Mendoza, até chegar a Santiago do Chile. Em 1931, a Aviação Militar do Exército iniciou o Correio Aéreo Militar com um voo épico do Campo dos Afonsos a São Paulo.

Em 1934, estudou-se o estabelecimento de um serviço semanal de Correio Aéreo entre o Rio de Janeiro e Florianópolis. Alguns voos experimentais foram feitos empregando um Waco CSO montado em flutuadores, mas somente em 1936, no contexto das reformas do Almirante Guilhem, foi criado oficialmente o Correio Aéreo Naval com aviões dedicados e linhas regulares. Os principais aviões empregados eram os tipos Waco CSO, CPF-5 e CJC.

A linha tronco era Rio – Santos – Florianópolis – Rio Grande. De cada nó do tronco partiam quatro linhas de irradiação:

- do Rio para Angra, Marambaia, Cabo Frio, Macaé e Campos;
- de Santos para Ubatuba, São Sebastião, Iguape e Cananéia;
- de Florianópolis para Joinville, São Francisco, Blumenau, Tijucas, Laguna, Tubarão e Araranguá;
- de Rio Grande para Conceição do Arroio, Porto Alegre, Mostardas, Pelotas e Vitória do Palmar.

Os planos para estender a linha tronco para o Norte, até Manaus, e montar linhas interiores não chegaram a ser implementados.



1.



2.



3.



4.



5.



6.



7.

1.
Os dez Waco CPF-5 de ligação/Correio Aéreo entraram em serviço em 1935.

2.
O Correio Aéreo Naval operava aviões terrestres e sobre flutuadores. Este é um Waco CPF-5 terrestre voando sobre Barra Mansa, RJ.

3.
Os cinco dH.83 Fox Moth eram usados em funções de ligação e do Correio Aéreo Naval.

4.
Este é um Waco CJC colocado à disposição do Diretor de Aeronáutica da Marinha. O modelo, apelidado de "Waco Cabine", era largamente empregado pelo Correio Aéreo Naval.

5.
Um Martin PM-1B do 1º Grupo Misto de Combate, Observação e Patrulha em patrulha marítima por volta de 1936.

6.
Um V-66B Corsário do 1º Grupo Misto de Combate, Observação e Patrulha em exercício com a Esquadra na Baía da Ilha Grande em 1936. Ao fundo, um cruzador da classe Bahia.

7.
V-66B Corsários em voo.



As Oficinas Gerais de Aviação Naval - OGAvN foram inauguradas em 1936 e trouxeram para o país importante know-how de fabricação de aviões. Atualmente, as antigas instalações da OGAvN abrigam o Parque de Aeronáutica do Galeão da FAB.

NOVA REESTRUTURAÇÃO E INTENTONA COMUNISTA

Em agosto de 1935, a promulgação de um novo Regulamento da Aviação Naval deu início a um longo processo de reestruturação. Nesse ano, a Diretoria de Aeronáutica foi transferida do Galeão para o novo prédio do Ministério da Marinha, em frente à Praça Barão de Ladário, no Centro do Rio de Janeiro.

Como, nessa época, o desgaste natural tinha reduzido o número de aeronaves em disponibilidade, decidiu-se promover um reagrupamento das unidades aéreas. Assim, em 1º de novembro de 1935 foram extintas a 1ª Divisão de Caça, a 2ª Divisão de Observação e a 1ª Divisão de Patrulha. Em seu lugar, surgiram o 1º Grupo Misto de Caça, Observação e Patrulha (1ºGMOP) e a 1ª Divisão de Esclarecimento e Bombardeio (1ª DEB).

Protógenes deixou o Ministério da Marinha em 12 de novembro de 1935 para assumir o governo do Estado do Rio de Janeiro. Seu sucessor, o Vice-Almirante Henrique Aristides Guilhem, acompanharia Getúlio Vargas até o final de sua presidência, em 1945. A gestão do Almirante Guilhem caracterizou-se por uma profunda e modernizante reestruturação da Aviação Naval. Um dos aspectos mais importantes de sua gestão foi a implantação das Oficinas Gerais de Aviação Naval.

Onze dias após a posse do Almirante Guilhem, no dia 23 de novembro de 1935, eclodiu, em Natal, a chamada Intentona Comunista, com repercussões em Recife. No Nordeste, o movimento foi debelado em dois dias. No dia 27, unidades do Exército se amotinaram na Praia Vermelha, na Vila Militar e no Campo dos Afonsos, no Rio de Janeiro, mas foram derrotados no mesmo dia. Ao todo, a Intentona deixou um saldo de mais de uma centena de mortos entre revoltosos e legalistas, abrindo o caminho para a decretação do Estado Novo, em 1937. A Marinha e a Aviação Naval foram pouco afetadas pelo episódio a não ser por algumas medidas preventivas como prontidão rigorosa.

Em 1936, como parte do programa de reestruturação, foram guarnecidas as Bases de Aviação Naval de Santos, Florianópolis e Ladário. Em setembro, foi criado o Serviço de Comunicações Aéreas, empregando os biplanos Waco CPF-5. No início de 1937, o 1º GMCOP foi extinto e substituído pelo 1º Grupo Misto de Observação e Caça (1º GMOC) e pelo 1º Grupo de Esclarecimento e Bombardeio (1º GEB).



Vista geral das Oficinas Gerais de Aviação Naval.



O Tenente Jorge Marques de Azevedo, piloto de provas dos OGAvN, no Fw 44J Pintassilgo 4-I-2 da Escola de Aviação Naval. O local é o Calabouço, atual aeroporto Santos-Dumont. Notar o pinto saindo do ovo na fuselagem, emblema da EAvN, e a Escola Naval ao fundo.



O Tenente Azevedo faz um rasante de dorso com um Pintassilgo, dentro da escavação para a construção da nova pista pavimentada do Galeão.

1. Pintassilgos da EAvN no Galeão no período 1938-40. Os dois da frente são o 1-I-5 e o 1-I-3 da 1ª Esquadrilha de Instrução da Escola de Aviação Naval.

2. O Tenente Azevedo faz um rasante de dorso com um Pintassilgo, dentro da escavação para a construção da nova pista pavimentada do Galeão.

3. Um Fw 58B da Aviação Naval no Campo dos Afonsos. Vinte e seis exemplares foram construídos no Galeão a partir de 1938 como treinador de bombardeio, sendo que os últimos dez foram entregues diretamente à Força Aérea. O Fw 58B foi empregado durante a guerra como avião de patrulha. O último foi desativado em 1950.

4. Depois de construir os Fw 44J e os Fw 58B, havia a intenção de fabricar o Fw 56 Stösser no Brasil. Um exemplar único chegou a ser enviado como modelo, mas a guerra interrompeu os planos. Em 1940, o Aspirante Agenor de Brito visitou a Escola de Aviação Naval e fez esta foto. Agenor de Brito foi declarado Guarda-Marinha em 1944 e desapareceu no Vital de Oliveira, quando o navio foi torpedeado em 19 de julho do mesmo ano.

(Foto: Agenor de Brito, via família Scassa)



1.



2.



3.



4.

OFICINAS GERAIS DE AVIAÇÃO NAVAL

O ano de 1936 foi marcado pela iniciativa de reduzir a dependência de importações de equipamento aéreo pela implantação de uma fábrica capaz de produzir os próprios aviões, sob licença. Os primeiros seriam simplesmente montados, aumentando gradualmente a proporção de componentes fabricados. Um acordo nesse sentido foi assinado com as Organizações Henrique Lage, funcionando como procuradora da empresa alemã Focke-Wulf Flugzeugbau GmbH. A pedra fundamental foi lançada no Galeão, em junho de 1936.

O nome escolhido, Oficinas Gerais de Aviação Naval (OGAvN), era enganoso pois se tratava de uma verdadeira fábrica. Inicialmente seria construída uma série de 20 treinadores Fw 44J Stieglitz. Em seguida, pretendia-se construir o Fw 58B Weihe (treinamento multimotor/bombardeio), o Fw 56 Stösser (treinamento avançado/caça) e o Fw 200 Kondor (transporte quadrimotor).

O Fw 44J foi batizado com o nome *Pintassilgo*. O primeiro foi recebido da Alemanha e voou pela primeira vez no Galeão, em 10 de dezem-

bro de 1936. As OGAvN receberam a visita do presidente da República em uma grande festa em 8 de maio de 1937. Em agosto, os Pintassilgos começaram a substituir os DH.82 Tiger Moth na Escola de Aviação Naval. Com 41 unidades produzidas e entregues, o Fw 44J foi o tipo mais numeroso empregado pela Aviação Naval.

O primeiro dos bimotores Fw 58B foi recebido da Alemanha como modelo e voou em 30 de julho de 1937. O nome Weihe não foi usado. O primeiro semifabricado no Galeão voou em abril de 1938. A produção prosseguiu até completar 26 unidades, 16 das quais foram recebidas pela Aviação Naval. Os dez aviões restantes foram entregues diretamente à Força Aérea Brasileira, após a sua criação em janeiro de 1941.

O agravamento da situação política europeia, que em breve resultaria no início da Segunda Guerra Mundial, interrompeu a associação da OGAvN com a Focke-Wulf. O único Fw 56 Stösser recebido no Galeão não chegou a ser matriculado e, posteriormente, voou no país por algum tempo com registro civil. Quanto ao Fw 200 Kondor, alguns desses aviões foram operados pela empresa aérea teuto-brasileira Sindicato Condor, mas a ideia de produzi-los no Brasil foi abandonada.



O Fw 44J Pintassilgo 1-I-4 da EAvN sobre o Rio de Janeiro em foto de 1938-40.



Dois Fw 44J Pintassilgo da EAvN em voo de espelho sobre o Grajau, no Rio de Janeiro.

O PERÍODO DO ESTADO NOVO

Segundo a Constituição promulgada em 1934, Getúlio Vargas deveria convocar novas eleições em janeiro de 1938. Em meio à instabilidade causada pela Intentona, o governo divulgou a existência do Plano Cohen de tomada do poder pelos comunistas. O plano previa desde uma greve geral, depredações e incêndio de prédios públicos até o assassinato de opositores civis e militares. Posteriormente, foi estabelecido que o suposto plano era falso, forjado a partir de um estudo do Capitão Olympio Mourão Filho, do Serviço Secreto.

O alarme causado pelo Plano Cohen permitiu ao governo obter do Congresso a declaração do Estado de Guerra. O documento conferia poderes ampliados, o que possibilitou a suspensão dos direitos constitucionais. As forças públicas estaduais foram colocadas sob intervenção federal e o governador gaúcho Flores da Cunha, opositor de Getúlio, foi afastado.

Finalmente, em 10 de novembro de 1937, Getúlio Vargas instituiu um novo regime no país,

autodenominado Estado Novo. As eleições de 1938 foram canceladas e uma nova Constituição foi promulgada.

Se o país passava por um período de atenção, para a Aviação Naval, este foi um período tranquilo de consolidação. Em 1939 foram recebidos 12 treinadores modernos North American NA-46 que, juntamente com os Fw 58B produzidos pelas OGAVN formaram o efetivo das 1ª e 2ª Esquadrilhas de Adestramento Militar (1ª EAM e 2ª EAM), criadas especialmente para operá-los. Além desses, também chegaram quatro Beechcraft D.17A para o Correio Aéreo Naval, os primeiros dotados de trem de pouso retrátil na aviação militar brasileira.

As Oficinas Gerais de Aviação Naval foram oficialmente inauguradas em junho de 1939, bem depois da entrega da primeira série de Pintassilgos. Entre os dias 18 e 22 daquele mês, os alunos e instrutores da Escola de Aviação Naval fizeram um grande reide de ida e volta do Rio de Janeiro a Santos, em uma esquadrilha de 21 Pintassilgos da 1ª EAM. No dia 1º de agosto, foi a vez de cinco Fw 58B da 2ª EAM repetirem o reide, acompanhados por dois corsários. Em 30 de setembro do mesmo ano, a invasão da Polônia pela Alemanha deu início à 2ª Guerra Mundial na Europa.



1.



2.



3.



4.



5.



6.

1.
O Martin PM-1B 1-P-1 da 1ª Divisão de Patrulha sofreu uma pane que o forçou a amerissar em Guaratuba no Paraná. O motor precisou ser trocado 'in loco'. A data é posterior a 03/1937.

2.
Os três últimos Boeing 256, já com anéis coloridos, conforme o padrão estabelecido em 1940.

3.
North American NA-46 da 1ª Esquadrilha de Adestramento Militar, um dos doze recebidos em 1939.

4.
Quatro Beechcraft D-17A foram recebidos para o Correio Aéreo em 1940. Foram os primeiros aviões da Aviação Naval dotados de trem de pouso retrátil.

5.
Cerimônia de transferência da Aviação Militar para o recém-criado Ministério da Aeronáutica na manhã de 27 de janeiro de 1941 no Campo dos Afonsos.

6.
Focke-Wulf Fw 58B Weihe em voo. Em 1º de agosto de 1940, cinco Fw 58B fizeram a Santos, um dos últimos reides da Aviação Naval, acompanhados por dois Corsários.



Aviões de patrulha PBM-3S Mariner do Esquadrão VP-211 da U.S. Navy sobre o Rio de Janeiro em 1945.

(Foto: U.S. Navy)

INTERLÚDIO

NOVOS ARES

O final da década de 1930 foi marcado por uma campanha pela unificação da aviação civil, da Marinha e do Exército, sob o comando de um ministério único. A ideia era antiga e se reportava às doutrinas do Poder Aéreo formuladas pelo General italiano Giulio Douhet, em 1922, e aos exemplos da Grã-Bretanha, Itália, França, Alemanha e União Soviética. A partir de 1937, a campanha ganhou força na imprensa e em debates e conferências nos meios civis e militares e conquistou a simpatia de grande parte dos oficiais generais do Exército e da Marinha, além de altas personalidades civis.

Após Getúlio Vargas ter aderido às ideias da campanha, em 20 de janeiro de 1941 o Decreto Nº 2.961 criou o Ministério da Aeronáutica. Conforme dizia o artigo 13: “Ficam extintos, a contar da publicação do presente Decreto-Lei, a Arma de Aeronáutica do Exército, o Corpo de Aviação da Marinha, e o Conselho Nacional de Aeronáutica”. O mesmo decreto criava as Forças Aéreas Nacionais, logo rebatizadas como Força Aérea Brasileira (FAB).

Para ocupar a nova pasta, o presidente habilmente escolheu um civil – o experiente político gaúcho Joaquim Pedro Salgado Filho. Getúlio Vargas continuou na Presidência durante toda a Segunda Guerra Mundial, até ser forçado a renunciar em 1945.

A primeira fase da Aviação Naval estava, assim, encerrada, no mesmo momento em que se iniciava a história da FAB. Este ponto é apropriado para avaliarmos a contribuição da Aviação Naval para o desenvolvimento da aeronáutica brasileira como um todo.

Como resultado da criação do Ministério da Aeronáutica, a Aviação Naval transferiu um total de 156 oficiais e 267 suboficiais e outras praças altamente qualificados para a nova Força Aérea. Apesar de muito menor do que a Aviação Militar do Exército, a Aviação Naval teve uma importante contribuição para a formação das doutrinas da nova arma. É significativo que, após o Ministro Salgado Filho, dos dez ministros da Aeronáutica seguintes, cinco tenham vindo dos quadros da Aviação Naval.

Quanto ao equipamento aéreo, a contribuição foi menos importante. Os 97 aviões transferidos representavam uma mistura de 15 tipos, nenhum dos quais tinha importância operacional, e a maior parte beirava a obsolescência. Vários foram imediatamente sucateados. Nesse aspecto, a contribuição dos 331 aviões da Aviação Militar não foi muito diferente. A nova Força Aérea precisava com urgência de equipamentos modernos, pois, desde setembro de 1939, a Europa já estava em guerra.



1.



2.



3.

A SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

A Segunda Guerra Mundial que começou em 1º de setembro de 1939 encontrou as nações americanas despreparadas. O Brasil não foi uma exceção. À época, a guerra era tida como um assunto estritamente europeu, sobre o qual deveríamos nos manter neutros.

Ironicamente, a Aviação Naval brasileira foi extinta exatamente 70 dias após o ataque à esquadra italiana no porto de Taranto, que simbolizou a ascensão do porta-aviões à posição de navio capital na esquadra. Na noite de 11 de novembro de 1940, o porta-aviões inglês HMS *Illustrious* lançou 21 biplanos Fairey Swordfish armados com torpedos e bombas. Três dos seis encouraçados da Reggia Marina foram atingidos e precisaram ser encalhados para não afundar: o *Conte di Cavour*, o *Cairo Duilio* e o *Littorio*. Apenas dois Swordfish foram perdidos na operação.

O ataque a Taranto foi estudado profundamente pelos estrategistas japoneses e influenciou o planejamento do ataque a Pearl Harbor em 7 de dezembro de 1941. Se alguma prova da eficácia da aviação embarcada ainda era necessária, as Batalhas do Mar de Coral e de Midway, em maio e junho de 1942, dissiparam qualquer dúvida. O avião suplantava o canhão dos encouraçados como a principal arma ofensiva da esquadra.

A guerra, assim, tornava-se efetivamente mundial. Em 28 de janeiro de 1942, o Brasil rompeu relações diplomáticas com os países do Eixo e, a partir desse momento, ocorreram seis casos de ataques de submarinos a mercantes brasileiros. Inicialmente, poder-se-ia alegar que, como os navios se encontravam em zonas de guerra, os incidentes não significariam um ataque deliberado ao país.

Porém, em 18 de maio de 1942, o submarino italiano *Barbarigo* atacou o Comandante *Lyra* com torpedos e tiros de canhão ao largo de Natal, deixando-o em chamas após ser abandonado pela tripulação. Esse foi o primeiro ataque ocorrido em águas brasileiras, inequivocamente caracterizando um ato hostil do Eixo ao Brasil. A gota d'água foi a ação do submarino alemão U-507 que causou a morte de 607 das 800 vidas perdidas nas águas brasileiras até então. Finalmente, depois de 23 navios atacados e respondendo a uma onda de indignação popular, o Brasil, em 31 de agosto, declarou guerra ao Eixo.

A defesa de nosso litoral foi conduzida durante a guerra pela Marinha e pela Força Aérea, com apoio da Marinha dos Estados Unidos. Equipamentos modernos – aviões e navios – foram recebidos e rapidamente postos em operação. Programas intensivos de treinamento foram instituídos. A ameaça submarina ao Atlântico Sul foi vencida em duas frentes.

A primeira linha era a defesa passiva pela organização do tráfego marítimo em comboios sob a proteção de escolta naval e aérea, sempre que praticável, e pela realização de voos de patrulha regulares a partir de bases no litoral. A segunda linha de defesa era a busca ativa dos submarinos em todo o oceano por grupos de caça e destruição, organizados em torno de porta-aviões de escolta com aviões especializados. Essa etapa foi conduzida essencialmente pelas forças norte-americanas, eventualmente com o apoio de unidades da Marinha do Brasil como os três contratorpedeiros da classe *Marcílio Dias*.

No final de 1943, a ameaça submarina no Atlântico Sul estava praticamente eliminada. Apenas um navio brasileiro, o *Vital de Oliveira*, foi atacado e afundado, em 1944. Do outro lado, 11 submarinos alemães ou italianos foram destruídos em águas brasileiras em 1943, inclusive o U-199 afundado por um avião da FAB a cerca de 56 milhas ao sul da praia de Itaipuaçu, no litoral do Rio de Janeiro.

A contribuição da FAB foi extremamente relevante. Um ponto que merece destaque foi a organização dos cursos *United States-Brazil Aviation Training Unit* (USBATU), em conjunto com a Marinha americana, para formar pilotos de patrulha dentro dos mais altos padrões operacionais da época. A coordenação entre todas as forças envolvidas funcionou sem qualquer problema, como exemplificado pelos cursos do Centro de Instrução de Táticas Antissubmarinas, empregando hidroaviões Catalina da FAB em exercícios conjuntos com a Esquadra.

Mas uma pergunta permanece. Teria sido necessário extinguir a Aviação Naval para criar o Ministério da Aeronáutica? Apesar do excelente desempenho da FAB, não teria sido mais fácil organizar a defesa aérea do litoral a partir de uma aviação verdadeiramente naval, como praticado por nossos aliados norte-americanos?

1.
O encouraçado italiano *Conte di Cavour* afundado no ataque à base naval de Taranto em 11 de novembro de 1940.

2.
A Força Aérea Brasileira participou da luta antissubmarino em intensa colaboração com a Marinha. Este PBV-5A Catalina em Belém é semelhante ao que afundou o submarino alemão U-199, próximo à Cabo Frio.

(Foto: Brig. J.E. Magalhães Motta)

3.
“À CV *Matias de Albuquerque* oferece”. Esta corveta foi um dos navios brasileiros engajado no patrulhamento e escolta a comboios no Atlântico Sul durante a guerra.

(Óleo de Henry British Lins de Barros)

UM AVIÃO DA DHN

Em 1946, para construir as cartas náuticas, a Diretoria de Hidrografia da Marinha (DHN) adquiriu um bimotor Beechcraft D-18S. Chegado ao Brasil, o avião recebeu inicialmente a matrícula civil PP-FMA e teve instalada uma câmera fotográfica.

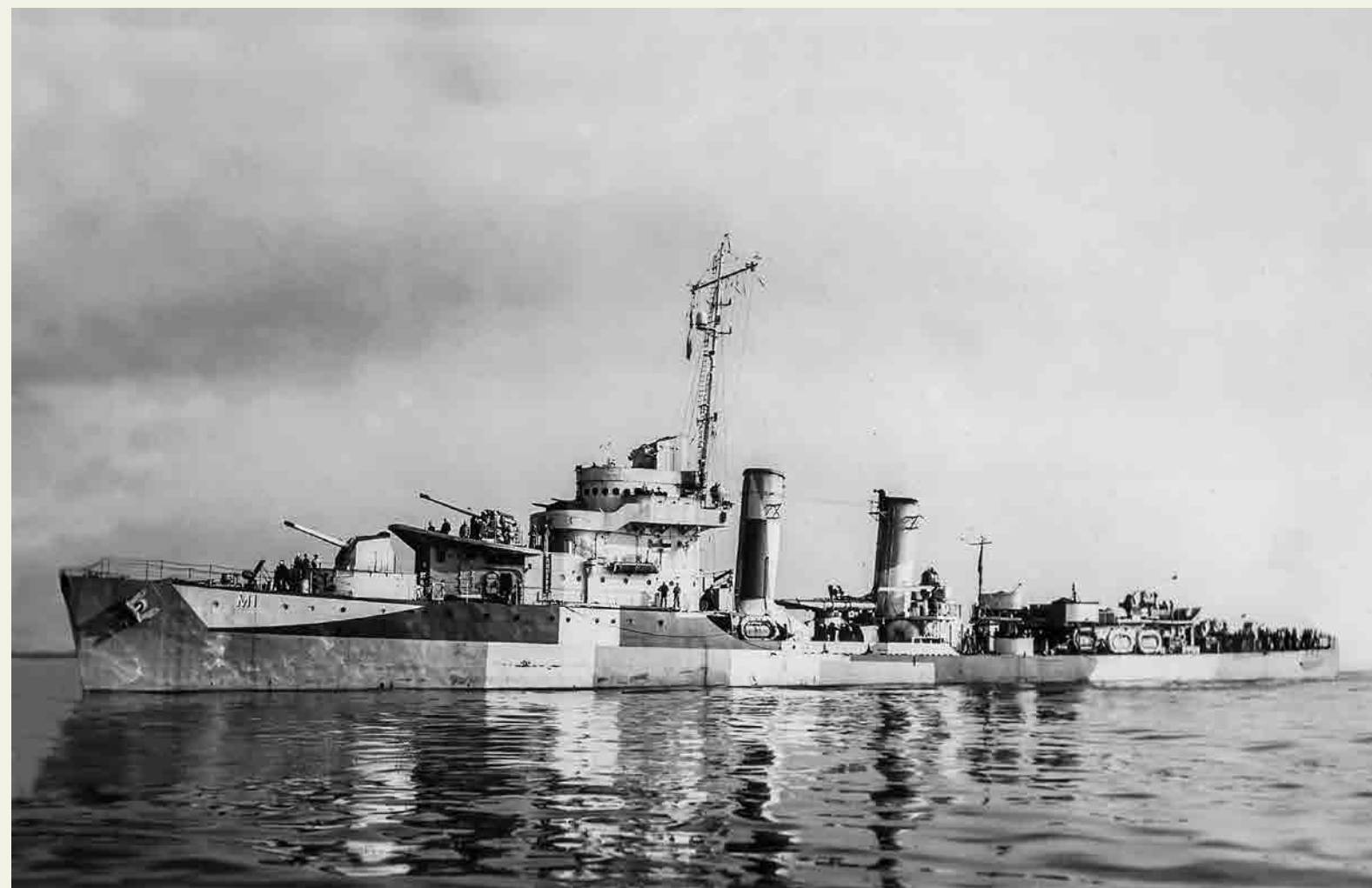
Por razões de ordem administrativa e logística, acertou-se um acordo mediante o qual o avião foi matriculado como o UC-45F FAB-2830 da FAB, que se comprometeu a fornecer equipagens e operar o avião para a DHN, responsabilizando-se pela manutenção até o terceiro escalão. A carga permaneceu na DHN, conforme atestado por vários documentos que a ele se referem como avião naval.

O FAB-2830 prestou bons serviços até 1952. No dia 4 de novembro, voando do Amapá com destino ao Rio de Janeiro, o avião fez escala em Belo Horizonte. O tempo estava péssimo e os aeroportos estavam fechados, mas o piloto decidiu decolar assim mesmo. Porém, ao passar, sob forte cerração, pela Serra da Estrela, em Teresópolis, o avião se chocou contra uma árvore e explodiu em chamas, matando todos os seis ocupantes.



O Caça-Submarinos G-5 Guajará lança bombas de profundidade em 1944. Durante a guerra, a Marinha operou oito navios desta classe, apelidados de “caça-ferro”, em serviços de patrulha.

(Foto: Marinha do Brasil)



O Contratorpedeiro M1 Greenhalgh em camuflagem de guerra. Três navios dessa classe foram construídos no Arsenal de Marinha e incorporados em 1943, prestando inestimáveis serviços na escolta de comboios.

(Foto: Marinha do Brasil)



Em seu primeiro fim de semana no Brasil, o NAeL Minas Gerais foi aberto à visitação pública na Praça Mauá. Este é um dos TBM Avenger chegados com o navio.

(Foto: Mauro Lins de Barros)

O RENASCIMENTO

O REINÍCIO

A Segunda Guerra Mundial demonstrou a importância crucial da aviação nas operações navais. Assim, foi natural a recriação da DAerM em 4 de agosto de 1952, por força da Nova Lei Orgânica da Marinha.

Segundo a lei, caberia à DAerM a “coordenação dos assuntos relacionados com o Ministério da Aeronáutica, mantendo com este a mais estreita cooperação; e assuntos relacionados com a Aviação embarcada”. Nenhuma referência era feita à operação de aviões pela Marinha.

A diretoria foi entregue ao Contra-Almirante Olavo de Araújo, um dos pioneiros enviados à Inglaterra para treinamento durante a Primeira Guerra Mundial. Naquela ocasião, ainda Tenente, sofreu um acidente que o incapacitou para o voo, impedindo-o de tirar seu brevê. As prioridades da nova organização foram a formação da equipe e o planejamento das ações.

Nessa época, o país vivia um período de extrema turbulência. Getúlio Vargas havia retornado ao poder pelo voto popular em 1950. Seu governo foi marcado por conflitos ideológicos que evoluíram para uma crise político-militar, culminando com seu suicídio na madrugada de 24 de agosto de 1954. Getúlio foi sucedido pelo vice-presidente Café Filho.

As primeiras experiências brasileiras de emprego de aeronaves embarcadas ocorreram nessa época. A pedido da Marinha, a Força Aérea

disponibilizou um de seus primeiros helicópteros, o Bell H-13D FAB-8501, do Grupo de Transporte Especial, para avaliar a sua adequação como aeronave embarcada.

Os ensaios foram realizados em novembro de 1954, a bordo do Cruzador C-12 *Tamandaré*, e demonstraram que, sem rotores de pás dobráveis, a operação era impraticável. Apesar dos esforços da equipe da FAB, o helicóptero só saiu do navio ao fim do exercício para voltar de caminhão à sua base. Tornava-se claro também que a Marinha deveria dispor de observadores aéreos qualificados para interagir com os meios operados pela Força Aérea Brasileira (FAB). Assim, em dezembro, um Aviso Ministerial criou a especialidade de Observador Aéreo Naval (OAN).

No mesmo ano, a DAerM iniciou estudos para a localização de uma futura base para a Aviação Naval. Um voo de reconhecimento feito em março por dois oficiais em um avião do Aeroclube do Brasil, indicou áreas apropriadas em São Pedro da Aldeia e em Cabo Frio. Uma Comissão de Aquisição de Terrenos foi criada pelo Ministério da Marinha para acompanhar todo o processo até a desapropriação das áreas, o que ocorreu na segunda metade de 1956, após o que foram iniciadas as obras.



1.



2.

SURGE O CIAAN

Em 27 de maio de 1955, foi criado o Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval (CIAAN), instalado provisoriamente em um prédio na Rua do Acre, no Centro do Rio de Janeiro.

Desde seu início, o CIAAN funcionava como unidade de formação de pessoal nos assuntos relativos a operações aeronavais e o adestramento na execução das tarefas que lhe competem, inclusive quanto à seleção de pessoal da Marinha para cursos na FAB.

Logo, o CIAAN iniciou o primeiro curso não regular de OAN. Após um período de aulas teóricas, os seis oficiais inscritos fizeram estágios no Exército e na FAB. Mesmo que as atribuições da DAerM e do CIAAN não mencionassem a operação de aeronaves pela Marinha, considerava-se que os observadores deveriam ser pilotos qualificados. Assim, terminada a primeira fase do curso, os oficiais foram matriculados no Aeroclube do Brasil para receber instrução de pilotagem, empregando especialmente dois aviões Fairchild PT-19.

Em 1955, obteve-se do Programa de Assistência Militar com os Estados Unidos a autorização para enviar seis oficiais para realizar cursos de aperfeiçoamento na U.S. Navy, com duração de pouco mais de um ano. O primeiro era o *Naval Aviation Ground Officers School*, ministrado em Jacksonville, na Flórida. Em seguida, os oficiais se formavam como pilotos na *Helicopter Training Unit One* em Ellyson Field, Pensacola, também na Flórida.

No início de 1957, o CIAAN foi transferido para o km 11 da Avenida Brasil, onde atualmente funciona o Centro Recreativo da Casa do Marinheiro. As instalações eram simples, mas funcionais, compostas essencialmente por um hangar, uma torre de controle, ainda hoje existente, e um pátio ligado ao "garrafão", que hoje chamaríamos de heliponto. Ficava próximo ao Aeroclube do Brasil, em Manguinhos, e dentro da zona de controle de tráfego aéreo da torre do aeroporto do Galeão.



3.

1. *Oficiais de Marinha do curso de Observadores Aéreos Navais e instrutores da Força Aérea durante o estágio em Cumbica em 1954. O avião é um dos P-47 Thunderbolt que combateram na Itália com o 1º Grupo de Aviação de Caça.*

2. *O Capitão-de-Fragata Jayme Leal Costa Filho foi o primeiro piloto de helicópteros da Aviação Naval. Ele é visto aqui em um Bell HTL-5 da U.S. Navy durante o treinamento em Pensacola.*

3. *Um Kawasaki-Bell HTL-6 "Sakura" (Model 47G) no CIAAN da Avenida Brasil.*

A ELEIÇÃO DE JUSCELINO

Em 1954, Juscelino Kubitschek de Oliveira – conhecido como JK – lançou sua campanha presidencial, tendo como vice João Goulart. A campanha era baseada na promessa de promover “50 anos em cinco” e de transferir a capital da República do Rio de Janeiro para o Planalto Central.

Em novembro de 1955, após anunciada a vitória de Juscelino, Café Filho renunciou por motivos de saúde e foi sucedido pelo presidente da Câmara Carlos Luz, inimigo político de JK.

Temendo um movimento para impedir a posse do presidente eleito, o Exército liderou um golpe de Estado contra Carlos Luz, que se refugiou no Cruzador *Tamandaré*, juntamente com aliados políticos e militares. Ao sair da barra com destino a Santos, o Forte de Copacabana abriu fogo pela derradeira vez com suas baterias de seis polegadas, sem causar danos. O Congresso declarou o impedimento de Carlos Luz e o poder foi entregue a Nereu Ramos, o próximo na linha constitucional de sucessão, até a posse de JK.

Poucos dias após a posse, em 31 de janeiro de 1956, alguns oficiais da Aeronáutica se instalaram em Jacareacanga, no Pará, com a intenção de derrubar o novo governo. A rebelião foi rapidamente debelada e o presidente, buscando aplacar seus opositores, solicitou ao Congresso a concessão de “anistia ampla e irrestrita” a todos os participantes. Apesar disso, o episódio não pôde deixar de exacerbar a desconfiança de Juscelino em relação aos militares, especialmente da Aeronáutica e da Marinha. A desconfiança era justificada.

Em 2 de dezembro de 1959, alguns dos anistiados de Jacareacanga se apoderaram de três aviões C-47 da FAB e dois aviões civis e voaram para Aragarças, em Goiás. Seu objetivo era iniciar um movimento revolucionário para derrubar o governo, denunciado como corrupto e comprometido com o comunismo internacional. Em apenas 36 horas a revolta foi sufocada e seus líderes fugiram para o Paraguai, Bolívia e Argentina, onde permaneceram até o início do governo de Jânio Quadros.

Logo, Juscelino encontrou uma poderosa ferramenta política para neutralizar a ameaça dos militares da Marinha e da Aeronáutica: estimular uma disputa doutrinária pelo controle da Aviação Naval. Essa situação agradaria também os setores da esquerda apoiados pelo vice-presidente.

COMPRA E REFORMA DO HMS VENGEANCE

Neste período, a DAerM vinha estudando a aquisição de um navio-aeródromo. Diversas opções foram estudadas até decidirem pelo navio britânico HMS *Vengeance*, construído durante a Segunda Guerra Mundial. O assunto foi levado ao presidente da República em meados de 1956. Como ele próprio escreveu em seu livro de memórias: “A ideia me havia sido proposta por um grupo de jovens oficiais daquela corporação, tendo em vista a necessidade de modernização da nossa esquadra. Achei justa a reivindicação”.³

Autorizada a compra, uma delegação liderada pelo Vice-Almirante Olavo de Araújo partiu, em 28 de agosto de 1956, para iniciar o complexo programa de negociações, visitas de inspeção e especificações da reforma e modernização necessárias para atender aos requisitos da Marinha. A assinatura do documento de compra foi feita em Londres, no dia 13 de novembro.

Estudos cuidadosos mostraram que o estaleiro holandês *Verolme United Shipyards* oferecia a alternativa de reforma mais econômica. O contrato foi assinado em 5 de junho de 1957 e o navio, já então brasileiro, mas ainda não formalmente batizado, foi levado a reboque de Plymouth, na Inglaterra, até Botlek/Rotterdam, na Holanda, para iniciar a metamorfose no Navio-Aeródromo Ligeiro (NAeL) A-11 *Minas Gerais*.

A Marinha Holandesa deu apoio importante e os trabalhos seguiram os moldes previamente testados no navio-aeródromo *Karel Doorman*, incluindo a substituição completa da ilha, a incorporação de um convés angular e de catapulta a vapor, sistema de pouso por espelhos, aparelho de parada, além de uma infinidade de modificações e revisões nos sistemas elétrico, eletrônico, de comunicações, de propulsão, de combustíveis e outros.

As provas de mar foram feitas ao largo de Rotterdam, no final de outubro de 1960. Entre os dias 19 e 21, aviões turboélice Gannet e jatos Sea Hawk pertencentes ao N.º 700 *Naval Air Squadron*, da Royal Navy inglesa, executaram as provas de voo. Finalmente, no dia 6 de dezembro, o NAeL A-11 *Minas Gerais* foi formalmente incorporado à Marinha do Brasil.



Em Rotterdam, o ex.HMS *Vengeance* é transformado no NAeL *Minas Gerais*.



Provas de voo com aviões da Royal Navy em outubro de 1960, com um Gannet e um Sea Hawk no convés.

(Foto: coleção do autor)

³ Kubitschek de Oliveira, Juscelino. *50 anos em Cinco - Meu Caminho para Brasília*. v.3. Rio de Janeiro: Bloch Editores, 1978.



Provas de voo com aviões da Royal Navy em outubro de 1960. Na primeira foto, um Gannet e um Sea Hawk no convés. Na segunda, um caça Sea Hawk faz um pouso enganchado.

(Foto: coleção Mauro Lins de Barros)



ENQUANTO ISSO, NO BRASIL A MARINHA VOA

Ainda em 1956, a Marinha contratou a construção de dois navios hidrográficos, o Sírius e o Canopus com a *Ishikawajima Harima Heavy Industries*, no Japão. Esses foram os primeiros navios da Marinha do Brasil com hangar e convoo, isto é, convés de voo. Cada um receberia um helicóptero Bell-Kawasaki HTL-6 (mod. 47G), apelidados Sakura. No mesmo ano, a Marinha adquiriu três exemplares do Bell HUL-1 (mod. 47J) e dois Westland Widgeon (HUW) através da Mesbla S.A., representante do fabricante. Dois oficiais foram enviados para a Westland em Yeovil, na Inglaterra, para receberem instrução de pilotagem.

A situação institucional relativa à operação de aeronaves pela Marinha permanecia indefinida, mas o Comando tinha por certo que seus oficiais guarneceriam o grupo aéreo do futuro navio-aeródromo. A FAB tinha uma visão diametralmente oposta, entendendo que lhe cabia a exclusividade na operação de meios aéreos.

Em 3 de julho de 1956, o Decreto nº 39.485 criou a 2ª Esquadilha de Ligação e Observação (2ª ELO), “tendo como finalidade trabalhar em cooperação com a Marinha Brasileira, em missões de Ligação e Observação, bem como em outras missões compatíveis com os tipos de aeronaves que a equiparem”. A 2ª ELO foi ativada no ano seguinte com sede no Galeão, empregando aviões T-6 e helicópteros H-13.

Em 6 de fevereiro de 1957, o Decreto nº 40.859 criou o 1º Grupo de Aviação Embarcada (1º GAE), especificamente para “guarnecer os Navios-Aeródromo da Marinha Brasileira”. O grupo era composto de dois esquadrões, o primeiro para operar aviões e o segundo, helicópteros.

Quando os primeiros helicópteros chegaram ao Brasil, no decorrer do ano de 1958, a Marinha já tinha um pequeno quadro de pilotos e pessoal de suporte qualificado. Os primeiros foram os três Bell HUL-1 (mod. 47J), montados e testados no Rio de Janeiro pelos técnicos do representante da Bell. Restava a questão delicada da autorização para voar, já que a legislação era omissa a respeito.

Em suas memórias, o Almirante Carlos de Albuquerque, então um jovem Capitão-Tenente, relata que, consultado a respeito, o Chefe do Estado-Maior da Armada respondeu com a recomendação de que os voos deveriam ser limitados a pouca altitude, “uns 3 metros”. Outros oficiais presentes à reunião dizem que a indicação de altitude foi apenas um gesto apontando a altura dos lambris na parede. Como o gabinete em que estavam ficava em um andar alto, preferiram entender que o gesto se referia à altura em relação ao solo.

O próprio Tenente Albuquerque faz o relato pitoresco de um dos primeiros voos, feito em 4 de março de 1958, com o HUL-1 matrícula N-7002. A torre do CIAAN ainda estava inoperante. Consultar a torre do Aeroporto do Galeão estava fora de questão, pois revelaria à FAB o que estavam fazendo. Após a decolagem, Albuquerque dirigiu-se a uns 500 pés para a área de Gramacho, onde a Marinha tinha uma granja que parecia um local discreto para o exercício. O resultado foi desastroso. Em suas palavras, “naquele momento, notei, através da tela de arame protetora dos galinheiros, o maior alvoroço no meio dos galináceos, que se debatiam alucinadamente, dado o sobrevoo do helicóptero”. Mais de cem galinhas morreram.



No dia 6 de junho de 1958, o Presidente Juscelino Kubitschek visitou o navio-hidrográfico *Sírius* e voou no Bell HUL-1 N-7003 pilotado pelo CC (FN) Carlos de Albuquerque.

A partir desse momento, os helicópteros da Marinha passaram a voar regularmente. Em 6 de junho de 1958, o presidente Juscelino visitou o navio hidrográfico *Sírius*, recém-chegado do Japão, e fez um voo panorâmico no helicóptero Bell HUL-1 N-7003 pilotado pelo Comandante Albuquerque.

Como a Aeronáutica não reconhecia o direito da Marinha de operar aeronaves, o controle de tráfego aéreo referia-se a elas como “objetos não identificados”. Um dos primeiros episódios de encontros aéreos da Marinha com a FAB ocorreu no início de 1961, quando um T-6 da 2ª ELO mergulhou sobre um Widgeon do CIAAN e manobrou agressivamente à sua volta. Posteriormente, o piloto da FAB explicou que agira por solicitação do controlador de voo da torre do Galeão para afastar de sua área um helicóptero não identificado. Muitos outros casos se seguiram.

Um grave acidente aéreo acelerou a remoção do CIAAN das instalações na Avenida Brasil. Em 22 de dezembro de 1959, um treinador T-21 da Força Aérea colidiu com um Viscount de passageiros, que se aproximava para o pouso no Galeão. Em meio a uma grande comoção popular, o governo tomou medidas para aliviar a congestão de tráfego aéreo nas proximidades do aeroporto. O Aeroclube do Brasil, em Manguinhos, foi fechado. A Escola de Aeronáutica, sediada no Campo dos Afonsos, foi transferida para, e a Marinha acelerou as obras de instalação da Base em São Pedro da Aldeia, para onde foi transferido o CIAAN.

O ano de 1960 transcorreu sem muitas novidades. Em março, uma comitiva da FAB se apresentou à Comissão de Fiscalização de Compra do Navio-Aeródromo, em Rotterdam, para acompanhar as obras do NAeL *Minas Gerais*, mas foi impedida de embarcar e permaneceu na Europa quase um ano sem função. Em 21 de abril de 1960, a nova capital em Brasília foi inaugurada com uma grande festa. A Marinha enviou mais 20 oficiais a Pensacola para fazer o curso de piloto aviador naval.

O MINAS GERAIS CHEGA AO BRASIL

Em 13 de janeiro de 1961, o NAeL *Minas Gerais* levantou ferros em Rotterdam e iniciou sua viagem para o Brasil, sob o comando do Capitão de Mar e Guerra Hélio Leôncio Martins. Poucos dias depois foi recebida a ordem de retardar a viagem de modo que a chegada ao Brasil somente ocorresse após 31 de janeiro de 1961, data da transmissão de posse de Juscelino Kubitschek ao novo presidente eleito, Jânio Quadros.



O CC (FN) Carlos de Albuquerque aproxima-se para pousar o Bell HUL-1 N-7002 no cruzador *Tamandaré* em 15 de agosto de 1958.



Junto com o NAeL Minas Gerais, chegaram três bombardeiros TBM Avenger em condições de voo, porém entregues exclusivamente para treinamento de manobras no convés.



Este é o TBM-3E Avenger No. 2 que caiu no mar ao tentar a decolagem do NAeL Minas Gerais em 1 de setembro de 1961. O avião está com as asas dobradas no elevador do navio.

Assim, depois de passar pelas ilhas de Cabo Verde, Madeira e Canárias, o navio fundeou na enseada de Búzios em 31 de janeiro para uma faxina geral. No dia seguinte, entrou triunfante na barra do Rio de Janeiro à frente de uma Força-Tarefa composta por seis contratorpedeiros. A bordo, trazia três aviões TBM Avenger, recebidos da França e da Holanda, para exercitar manobras no convés, com a condição de que não deveriam voar, três helicópteros Westland S-55 Whirlwind Srs.1 e seis Bell HTL-5 (mod. 47D) desmontados. No primeiro fim de semana no país, o NAeL *Minas Gerais* foi aberto à visitação pública na Praça Mauá.

Um evento triste ocorreu em 20 de fevereiro. Atendendo a um pedido do governo estadual, o Bell HUL-1 N-7005 do CIAAN foi deslocado para Petrópolis. Ao decolar do Palácio Rio Negro, o helicóptero bateu em uma árvore, caiu ao solo e se incendiou. O governador, Roberto Silveira, o piloto e um jornalista faleceram em consequência de graves queimaduras. Os outros dois ocupantes sofreram apenas ferimentos leves.

No dia 22 de fevereiro, foram criadas, mas não ativadas, as primeiras unidades aéreas da Aviação Naval, o Primeiro Esquadrão de Helicópteros de Instrução (HI 1), inicialmente subordinado ao CIAAN, e o Primeiro Esquadrão de Aviões Antissubmarino (AvS-1), logo renomeado como Primeiro Esquadrão Misto de Aviões Antissubmarino e de Ataque (AvSAT-1).

Em 5 de junho, foi criada a Força Aérea Naval (atual Força Aeronaval – ForAerNav) pelo Aviso Ministerial N° 1.003, sediada no NAeL *Minas Gerais* e comandada, cumulativamente, pelo Comandante em Chefe da Esquadra. Além das unidades aéreas já criadas, surgiram o Primeiro Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral (HU-1) e o Primeiro e o Segundo esquadrões de Helicópteros Antissubmarino (HS-1 e HS-2). As unidades foram imediatamente ativadas, sendo que o HS-2 nunca saiu do papel.

Logo em seguida, o Estado-Maior da Armada determinou a transferência imediata das atividades do CIAAN, além das atividades de instrução de voo, para as instalações ainda incompletas em São Pedro da Aldeia. A ordem foi atendida em dois deslocamentos, a parte terrestre no dia 19, e o equipamento aéreo no dia 20 de junho de 1961. Os hangares e instalações do km 11 permaneceram temporariamente sem uso.

Por seu lado, a FAB continuava com suas providências para garantir o novo navio-aeródromo e, em 3 de julho, chegaram ao Rio de Janeiro os primeiros aviões do 1º GAE, o Esquadrão Cardeal. Poucos dias depois, chegavam os primeiros helicópteros dessa mesma unidade.



O NAeL Minas Gerais entra na Baía de Guanabara na quinta-feira, 2 de fevereiro de 1961, acompanhado por dezenas de barcos, navios e aviões.

(Foto: coleção Mauro Lins de Barros)



O Bell HUL-1 N-7004 no pátio da Escola Naval na chegada do NAeL Minas Gerais em 2 de fevereiro de 1961. O disco voador no emblema da porta do helicóptero ironiza as referências a "objetos voadores não identificados" feitas pelos controladores de tráfego aéreo.

(Foto: Mauro Lins de Barros)



Seis helicópteros do Esquadrão HU-1 no “garrafão” das antigas instalações do CIAAN no km.11 da Avenida Brasil em 1963. Os helicópteros são os Widgeon N-7001 e 7002, e os Whirlwind N-7009 a 7012.

O CURTO GOVERNO JÂNIO QUADROS

A presidência de Jânio Quadros caracterizou-se por medidas polêmicas e um temperamento inconstante e impulsivo. Com relação à disputa sobre o controle da aviação naval, Jânio Quadros passou um de seus famosos bilhetes ordenando que o 1º GAE da FAB estivesse embarcado no dia 7 de setembro e concluiu escrevendo: “Estarei presente”.

Em agosto de 1961, o Comandante em Chefe da Esquadra (ComemCh), ordenou que um dos TBM Avenger do *Minas Gerais* decolasse e fosse levado a São Pedro da Aldeia, como meio de demonstrar a autonomia da Marinha em relação à FAB. O piloto seria o Capitão de Mar e Guerra Mário Rodrigues da Costa, detentor de mais de 20 mil horas de voo na aviação comercial, mas sem experiência em monomotores de alta potência, nem qualificação como aviador naval. Apesar da oposição do Comandante do navio, foi feita uma tentativa de decolagem no primeiro dia de setembro, mas o avião saiu da pista por bombordo, caiu no mar e afundou. Felizmente, o Comandante Mário Costa nada sofreu, além de um banho de mar involuntário.

Jânio procurava exibir independência na condução da política externa. Vivia-se o tenso período da Guerra Fria, que dividiu o mundo em polos de influência político-econômica dos Estados Unidos e da União Soviética. Em 13 de agosto, a construção do Muro de Berlim cho-

cou a todos. Na semana seguinte, Jânio concedeu Ernesto “Che” Guevara, Ministro da Indústria e Comércio de Cuba, país socialista, aliado à União Soviética, com a Grã-Cruz da Ordem Nacional do Cruzeiro do Sul. Diversos oficiais das forças armadas ameaçaram devolver suas condecorações.

Antes que isso acontecesse, em 25 de agosto, no sétimo mês de seu governo, Jânio Quadros inesperadamente renunciou à Presidência, alegando em sua carta-renúncia: “Forças terríveis levantam-se contra mim, e me intrigam ou infamam, até com a desculpa da colaboração”.

João Goulart encontrava-se em Singapura, depois de concluída uma visita oficial à China, onde foi recebido por Mao-Tse-Tung. Conforme previsto pela Constituição, o presidente da Câmara dos Deputados Ranieri Mazzilli assumiu interinamente o governo. Os três ministros militares indicaram que não aceitariam a posse de João Goulart em seu retorno, abrindo uma grave crise político-militar.

A solução encontrada foi a aprovação pelo Congresso do sistema parlamentarista para o Brasil, o que acabou sendo revertido em janeiro de 1963, após a realização de um plebiscito. João Goulart assumiu a Presidência em 7 de setembro de 1961, tendo Tancredo Neves como seu Primeiro-Ministro. O embarque programado do 1º GAE não ocorreu.



1.



2.



3.

COMPRA DE AERONAVES E GUERRA DA LAGOSTA

O Primeiro Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral – HU-1 foi ativado em 16 de maio de 1962, nos antigos hangares do CIAAN, no km 11 da Avenida Brasil. Os seus meios aéreos foram construídos com a transferência dos três helicópteros Westland Whirlwind do grupo aéreo do *Minas Gerais* e dos dois Westland Widgeon operados pelo CIAAN. Ao agrupar todos os helicópteros do mesmo fabricante em uma mesma unidade, racionalizava-se a manutenção.

Uma das raras tentativas de conciliação do conflito entre a Aeronáutica e a Marinha ocorreu no dia 7 de setembro de 1962. O helicóptero H-34 FAB-8552 do 1º GAE conduziu o comandante do Comando Aerotático Naval (CATNAV), Brigadeiro do Ar Ernani Pedrosa Hardmann, ao NAeL *Minas Gerais* para entregar uma mensagem de “cordialidade e cumprimentos à Marinha, por ocasião do Dia da Pátria”. Essa foi a única vez que uma aeronave da FAB pousou no navio-aeródromo antes da solução definitiva do impasse em 1965.

Mesmo assim, em 1962 a crise foi elevada a um novo patamar. Sem buscar autorização prévia do governo, a Marinha adquiriu seis treinadores Pilatus P-3 diretamente do fabricante suíço e seis treinadores T-28R-1 Nomair I de uma firma norte-americana. Os últimos eram aviões reconicionados semelhantes ao North American T-28C Trojan usados até pouco tempo antes pela U.S. Navy, capazes de pousar em navios-aeródromos. Aqui, foram designados simplesmente como T-28.

No mesmo ano, a Aviação Naval recebeu por doação da campanha “Asas para a Marinha” um Taylorcraft BC-12D, um Neiva 56 Paulistinha e um Fairchild PT-26. Eram aviões já bastante usados e tiveram emprego restrito em instrução.

Nessa época, o engenheiro brasileiro Marc William Niess começou a desenvolver para a Marinha um treinador *biplace*, designado Niess 7-250 Fragata, em área cedida pela BAeNSPA. O avião seria capaz de operar em navios-aeródromos em missões de treinamento avançado e emprego de armamento. Um protótipo estava quase pronto quando a Marinha foi proibida de operar aviões em 1965, ficando restrita a operar helicópteros.

Também foram adquiridos helicópteros de instrução Hughes da firma Votec, representante do fabricante. Dessa leva de aquisições, os primeiros a chegar foram seis modelos 269A, que receberam a designação IH-2. Posteriormente, foram recebidos mais treze 269A1 (IH-2A) e um 269B (IH-2B), carinhosamente apelidados de “Pulga”, em função do tamanho diminuto. Com eles, foi ativado o HI-1 – Primeiro Esquadrão de Helicópteros de Instrução, que assumiu a instrução de voo até então conduzida pelo CIAAN.

Nesse meio tempo, ocorreu o episódio conhecido como Guerra da Lagosta. Desde 1961, navios pesqueiros franceses capturavam lagostas na plataforma continental brasileira, usando redes de arrasto. Alguns desses barcos foram apresados e a França enviou um navio de guerra para proteger seus pesqueiros. O governo brasileiro reagiu enviando para Recife sete aviões P-16 do 1º GAE da FAB e navios da Esquadra. Sem dispor de um grupo aéreo, o NAeL *Minas Gerais* não participou.

No dia 26 de fevereiro de 1963, um avião de patrulha P-15 Netuno, da FAB, localizou o Contratorpedeiro francês Tartu, posteriormente substituído pelo Aviso *Paul Goffeny*. Desse dia em diante, o *Tartu* e o *Goffeny* permaneceram constantemente sobrevoados por aviões brasileiros armados, sob vigilância visual ou por radar de pelo menos um navio de guerra brasileiro. Vários outros navios da Marinha foram mantidos em alerta em portos próximos. No dia 12 de março, os navios franceses se retiraram e a crise chegou ao fim. A Guerra da Lagosta demonstrou a capacidade brasileira de patrulhar seu litoral.



4.



5.



6.

1. Este H-34 FAB-8555 do 1º Grupo de Aviação Embarcada da FAB foi o helicóptero que fez a visita de cortesia ao NAeL *Minas Gerais* no Dia da Independência de 1962. (Foto: 1º GAE, Força Aérea Brasileira) (269A).

2. O Hughes IH-2 (mod. 259-A1) N-5011 recebido pelo Esquadrão HI-1 em São Pedro da Aldeia. Eram apelidados de “Pulga” por seu tamanho.

3. A linha de nove “Pulgas” do Esquadrão HI-1 em São Pedro da Aldeia. Os dois primeiros são do modelo IH-2B (269B), seguidos por dois IH-2A (269A-1) e cinco IH-2

4. O Neiva 56 Paulistinha foi um dos tipos menores doados à Aviação Naval em 1962.

5. Foto oblíqua do CIAAN feita em um voo de reconhecimento da Força Aérea em 15 de março de 1963. Os caixotes contendo os Pilatus desmontados estão no centro da foto e o início da construção da pista provisória aparece à esquerda.

6. O NAeL *Minas Gerais* fundeado em frente ao Aeroporto Santos-Dumont em 22 de janeiro de 1964. Notar a Escola Naval ao fundo e os cinco T-28 e um helicóptero no convés.



O treinador suíço Pilatus P-3.04 era chamado, simplesmente P-3. Este é o N-504 do Esquadrão AvI-1, em seu acabamento original, em metal natural.



Quatro dos Pilatus P-3 em voo sobre a região de São Pedro da Aldeia, por volta de 1963.



Dois T-28 em montagem no hangar do NAeL Minas Gerais no final de 1963.



11 de dezembro, 17h 50m: O Capitão-de-Corveta Roberto Arieira, comandante do Primeiro Esquadrão Misto de Aviões Antissubmarino e de Ataque, faz o primeiro pouso enganchado de uma aeronave brasileira pilotada por um brasileiro no NAeL Minas Gerais com o T-28 N-703.



O T-28 era um excelente avião de instrução, mas sua operação embarcada sofria restrições. A mais grave era a falta de asas dobráveis que obrigava à completa remoção dos painéis externos para que o avião pudesse ser acomodado nos elevadores do navio, como ilustrado nessa foto.

COMEÇAM AS OPERAÇÕES DE ASA FIXA

Os treinadores Pilatus P-3 chegaram ao Brasil em março de 1963, a bordo do navio-transporte *Barroso Pereira*. Uma grande operação noturna foi montada para transferir os caixotes para lanchas de desembarque e levá-los para o terreno do HU-1 na Avenida Brasil. Apesar dos cuidados, a notícia vazou e a imprensa noticiou a chegada de aviões “contrabandeados” pela Marinha. A FAB empreendeu voos de reconhecimento para fotografar a área.

Os Pilatus foram montados nos hangares do HU-1, enquanto uma pista de 600 m era construída no fundo do terreno, paralela à pista principal do Galeão e dela distante aproximadamente 2 km. Cerca de três meses depois, de madrugada para evitar a detecção pela FAB, cinco dos aviões decolaram em direção a São Pedro da Aldeia. Por problemas técnicos, o sexto foi levado de caminhão. Os Pilatus foram incorporados ao recém-criado Primeiro Esquadrão de Aviões de Instrução (AvI-1).

Em 12 de junho de 1963, o jornal carioca *A Tribuna da Imprensa* noticiou que um avião T-6 da 2ª ELO da FAB “quase foi atingido pelos tiros das metralhadoras da Marinha de Guerra, que cercam a base de São Pedro da Aldeia”. Este e outros incidentes levaram o presidente João Goulart a ordenar a suspensão dos voos da Marinha por 60 dias, “tempo em que o Estado Maior das Forças Armada deverá concluir, em definitivo, os estudos sobre a aviação embarcada”.

Desafiando essa ordem, quando o Ministro da Marinha, Almirante de Esquadra Sílvio Motta, visitou as instalações de São Pedro da Aldeia, em setembro, os aviões e helicópteros da base decolaram em massa para o que veio a ser conhecido como “A Revoada”. Apesar da manifesta indisciplina, não houve punições. Os incidentes entre aeronaves da Marinha e da FAB continuaram.

No mesmo mês, aeronaves argentinas operaram a bordo do NAeL *Minas Gerais* durante a Operação Unitas IV. Esses são exercícios anuais coordenados pela Marinha norte-americana a partir de 1960, com a participação de marinhas dos países sul-americanos, com o objetivo de estabelecer táticas e procedimentos comuns para a guerra antissubmarino. Como a Marinha ainda não aceitava o embarque do 1º GAE, o fato causou profundo desagrado à Aeronáutica.

Os seis T-28 comprados nos Estados Unidos chegaram pelo navio-transporte Soares Dutra, na segunda metade de 1963. A exemplo do que fora feito com os Pilatus, os caixotes foram descarregados em segredo e levados, em lanchas de desembarque para o *Minas Gerais*. No hangar do navio, foi iniciada a montagem dos aviões.

Em 24 de novembro, os aviões foram ensaiados inclusive com decolagens e pousos pelos pilotos americanos da firma que vendeu as

aeronaves. Em seguida, os seis T-28 foram formalmente entregues à Marinha para ativar o Primeiro Esquadrão Misto de Aviões Antissubmarino e de Ataque. Quatro deles foram então conduzidos por aviadores navais brasileiros à nova base construída em São Pedro da Aldeia.

Em 11 de dezembro, três T-28 decolaram para São Pedro da Aldeia, liderados pelo comandante do esquadrão, Capitão de Corveta Roberto Arieira, para a primeira missão de pouso a bordo por aviões da Marinha pilotados por oficiais da Marinha. O primeiro pouso foi feito às 17h50 pelo T-28 N-703 do Comandante Arieira. Seguiram-se os dois outros T-28, pilotados pelos Capitães-Tenentes Paulo Roberto Daldegan Moreira e Jorge Roberto Amorim Vidigal. Até o final do ano, cem pousos a bordo foram realizados no total pelo esquadrão.

Em 22 de janeiro de 1964, o *Minas Gerais* entrou na Baía de Guanabara em postos de continência, com cinco T-28 e um helicóptero claramente visíveis no convés, e fundeou junto à cabeceira norte do Aeroporto Santos Dumont. O fato foi visto como uma provocação e causou grande repercussão na imprensa. No correr do ano, os aviões participaram regularmente de diversas comissões no *Minas Gerais*. A última comissão foi a Viagem de Instrução de Aspirantes em janeiro de 1965, quando foram realizados 38 pousos a bordo.



Depois da perda do TBM N° 2, os dois restante foram levados à São Pedro da Aldeia, onde foram repintados de branco e vermelho e incorporados ao Esquadrão AvI-1. Aqui, o N-501 está em uma pose pouco dignificante, após um incidente em exercícios.



A "Pulga" IH-2 N-509 do Esquadrão AvI-1 em exercício no NAeL Minas Gerais, por volta de 1964.



O Whirlwind N-5009 do Esquadrão HU-1 em São Pedro da Aldeia, por volta de 1964, com um T-28 ao fundo. Esses helicópteros eram conhecidos como "Vacas".

A REVOLUÇÃO DE 1964

Em março de 1964, uma série de eventos em rápida sucessão acirrou a radicalização ideológica no país a um nível insuportável. No dia 13, o Presidente João Goulart participou de um grande comício em defesa das Reformas de Base em frente à Central do Brasil, no Rio de Janeiro, mobilizando cerca de 150 mil pessoas, entre sindicalistas, servidores públicos civis e militares e estudantes. Em resposta, setores de classe média organizaram uma série de manifestações, das quais a maior foi a Marcha da Família com Deus pela Liberdade, realizada no dia 19, em São Paulo.

No dia 25, dois mil marinheiros e fuzileiros navais reuniram-se na sede do Sindicato dos Metalúrgicos do Rio de Janeiro para comemorar o segundo aniversário da Associação dos Marinheiros e Fuzileiros Navais, entidade considerada ilegal. O Ministro da Marinha emitiu ordem de prisão contra os organizadores, provocando a revolta dos marinheiros e fuzileiros. João Goulart proibiu a repressão e recusou-se a punir os revoltosos.

No dia 30, como convidado de honra em festa da Associação dos Sargentos e Suboficiais da Polícia Militar no Automóvel Clube do Brasil, João Goulart fez um forte discurso de cunho esquerdista. Na noite do dia 31, o general Olympio Mourão Filho mobilizou suas tropas em Juiz de Fora e iniciou a marcha ao Rio de Janeiro para derrubar o governo.

Na madrugada de 1º de abril, João Goulart, que ainda estava no Rio de Janeiro, voou para Porto Alegre. No mesmo dia, o Congresso declarou a vacância do cargo e a entrega do poder a Ranieri Mazzilli, Presidente da Câmara dos Deputados. No dia 15 de abril, o cargo foi entregue ao marechal Humberto de Alencar Castelo Branco, iniciando o ciclo de governos militares.

A Aviação Naval teve um papel extremamente limitado durante a Revolução de 1964, como ficou conhecido o movimento. Restringiu-se, essencialmente, a uns poucos voos de observação a partir de São Pedro da Aldeia.



O único Fairchild PT-26, recebido em 1963, continuou em uso pelo Esquadrão HI-1 até o final da segunda fase da Aviação Naval em 1965.

(Foto: Antônio Pereira Linhares)



O TBM Avenger N-501 visto em São Pedro da Aldeia em 1964.

(Foto: Antônio Pereira Linhares)

TRAMANDAÍ E O FINAL DA SEGUNDA FASE

Apesar de todas essas mudanças, a disputa pelo controle da Aviação Naval permanecia sem qualquer definição. Oficiais da FAB em trajes civis foram detidos pela Marinha em São Pedro da Aldeia, portando binóculos e máquinas fotográficas. As aeronaves da Marinha continuavam a ignorar os sistemas de tráfego aéreo e eram referidas como “Objetos Voadores não Identificados”.

A gota d’água veio em dezembro. Dois helicópteros do HU-1 apoiavam o navio hidrográfico Argus na Lagoa dos Patos, no Rio Grande do Sul, quando receberam ordem de retornar ao Rio de Janeiro para prestar apoio a uma regata da Semana da Marinha. Os helicópteros fariam o voo separadamente, com escalas de reabastecimento em Tramandaí, Florianópolis e Paranaguá, onde a Marinha operava rotineiramente com o apoio de caminhões de combustível.

A partida ocorreu no dia 5 de dezembro de 1964. O primeiro foi o Whirlwind N-7009, pilotado pelo comandante do esquadrão, Capitão de Fragata José Maria do Amaral Oliveira. Em Tramandaí, encontrava-se um destacamento do 2º Esquadrão de Comando e Controle da Base Aérea de Canoas da FAB em exercícios fora de sede. Os oficiais da FAB tentaram apreender o helicóptero, mas o Comandante Amaral conseguiu contornar a situação e prosseguiu o voo.

O Capitão de Corveta Anísio Augusto Gantois Chaves, voando no Widgeon N-7001, teve menos sorte. Em Tramandaí, três oficiais da FAB armados comunicaram a apreensão do helicóptero. Naturalmente, tal ordem não podia ser acatada, já que se tratava de aeronave militar em missão oficial, mas o oficial da FAB afirmou que abriria fogo se a decolagem fosse tentada.

Ao determinar que a aeronave fosse guarnecida, o Comandante Anísio recebeu voz de

prisão de um Capitão-Aviador, mas a ignorou por ter graduação mais elevada. Quando o rotor foi acionado, os militares da FAB abriram fogo de metralhadora contra o cone de cauda e atiraram pedras no rotor de cauda, causando danos sérios ao helicóptero e impedindo o voo.

Como não podia deixar de ser, o incidente foi levado aos mais altos escalões e resultou na emissão do Decreto Nº 55.627, de 26 de janeiro de 1965, conhecido como o “Decreto Castelo”. Dentre outras providências, o decreto estabelecia que:

- Nas Forças Armadas, a posse e a operação de aviões seria exclusiva da FAB;
- Os aviões da Marinha, com seus acessórios, equipamentos e sobressalentes, seriam transferidos para a FAB;
- Os aviões do 1º GAE operariam de navio de superfície e de bases em terra;
- Os helicópteros do 1º GAE, com seus acessórios, equipamentos e sobressalentes, seriam transferidos para a Marinha;
- A Marinha, em cooperação com a FAB, formará os seus próprios pilotos de helicóptero;
- Os helicópteros da Marinha, em seus deslocamentos, utilizarão a rede nacional de aeródromos e contarão com o apoio das facilidades da FAB.

A crise estava definitivamente encerrada. Em 28 de janeiro de 1965, o Presidente Castelo Branco embarcou no NAeL *Minas Gerais*. Todos os seis T-28 do esquadrão decolaram, fizeram passagens em formatura sobre o navio, dois aviões fizeram pousos, manobram no convés e decolaram novamente. Por fim, o esquadrão completo passou em formatura em “V” sobre o navio e se dirigiu pela derradeira vez a São Pedro da Aldeia para entregar seus aviões à Força Aérea.



Ainda em São Pedro da Aldeia em 1964, essa foto mostra o T-28 N-703 e N-705 do EsqdM AvASAt-1, ou seja, o Primeiro Esquadrão Misto de Aviões Antissubmarino e de Ataque.

(Fotos: Antônio Pereira Linhares)



O Capitão-de-Corveta Anísio Augusto Gantois Chaves em Tramandaí, de blusão escuro e boné, em frente a seu Widgeon N-7001 danificado em 5 de dezembro de 1964 no episódio que determinou o “Decreto Castelo”.



Dois helicópteros do Esquadrão HU-1 no convés do NAeL Minas Gerais, na época da UNITAS XII, 1971-72. O UH-5 Whirlwind N-7009 era empregado nas funções de arjo da guarda diurna, com chamada-rádio 'Pedro'. Ao fundo, está o Hiller UH-4 N-7018.

(Foto: via CMG Paulo de Paula Mesiano)

ASAS ROTATIVAS E COLABORAÇÃO COM A FAB

O INÍCIO DA 3ª FASE

Em 25 de janeiro de 1965, é promulgado o Decreto Nº 55.625, conhecido como “Decreto Castelo”, em referência ao presidente Castelo Branco, proibindo a Marinha de operar aeronaves de asa fixa, isto é, aviões. Isso marca o início da 3ª fase da História da Aviação Naval. Muitos dos meios e práticas atualmente em uso são desta época que, embora intensa em transformações, no Brasil e no mundo, representou um período de tranquilidade e desenvolvimento para a Aviação Naval.

O período foi marcado pela colaboração com o 1º Grupo de Aviação Embarcada da FAB, o Esquadrão Cardeal. Em obediência ao decreto, os aviões da Marinha lhes foram imediatamente entregues, em São Pedro da Aldeia. Se, por um lado, a Aviação Naval foi forçada a ceder uma coleção de aviões de treinamento, em contrapartida, recebeu helicópteros antissubmarino muito mais avançados do que aqueles que até então operava.

Os treinadores Pilatus P-3 e T-28 foram destinados à 2ª Esquadrilha de Ligação e Observação (2ª ELO), criada em 1956 para colaborar com a Marinha. Em agosto, a 2ª ELO transferiu-se de Natal para a BAeNSPA, onde permaneceu sediada por quase 30 anos, até sua desativação em 1995. Os demais cinco aviões, de quatro tipos diferentes, não tinham qualquer valor militar e foram imediatamente sucateados. O protótipo do Niess Fragata, em final de construção, teve o mesmo destino.

Uma comissão da Marinha foi enviada à Base Aérea de Santa Cruz para acertar a transferência dos helicópteros do 2º Esquadrão do 1º Grupo de Aviação Embarcada da FAB – 2º/1º GAE. Eram seis helicópteros antissubmarino Sikorsky SH-34J modernos, pesados e complexos,

com eletrônica avançada. Para que pudessem iniciar as operações, era necessário um grande esforço de treinamento.

O pessoal da Aviação Naval teve uma recepção amistosa e profissional, iniciando imediatamente um programa de treinamento para os oficiais e praças para transmitir tudo o que havia sido aprendido nos cursos da U.S. Navy, estudar os manuais técnicos, doutrinas de operação e promover a instrução aérea e terrestre de pilotos, equipagens e mecânicos. Os estoques de peças deveriam ser transferidos, juntamente com a respectiva burocracia de controle. Nas palavras de um dos aviadores navais que participaram da empreitada, “Fomos buscar helicópteros, mas recebemos um Esquadrão”.

Em 28 de maio de 1965, o Ministro da Marinha, pelo Aviso Nº 0830, ativou o Primeiro Esquadrão de Helicópteros Antissubmarino (HS-1), em Santa Cruz. Os dois primeiros helicópteros (N-3004 e 3006, ex. FAB-8553 e 8555) foram transferidos durante uma cerimônia na Base Aérea de Santa Cruz, em 29 de junho. Os demais foram entregues diretamente pelo Parque da Aeronáutica de São Paulo, onde se encontravam em inspeção. O sexto e último foi entregue no final do ano. Na Marinha, os SH-34J foram apelidados de Baleias.

Em 7 de junho, o esquadrão deslocou-se para a BAeNSPA, transportando por via terrestre todo o material acessório. Inicialmente dividiu o Hangar 1, o único existente à época, com os esquadrões HU-1 e HI-1. Em 1967 passou para o Hangar 2. Quando a 2ª ELO foi desativada, em 1995, liberando o Hangar 3, o HS-1 passou a ocupá-lo também, situação que permanece até o presente.



O SH-34J FAB-7055, visto aqui na Base Aérea de Santa Cruz, foi um dos dois primeiros a serem entregues à Aviação Naval.
(Foto: Esquadrão Cardeal, FAB)



Ao serem recebidos pela Aviação Naval, os SH-34J foram rematriculados e apelidados de 'Baleias'. Inicialmente conservaram o acabamento prateado da FAB, que foi substituído por uma pintura em dois tons de cinza.



O H-34J 'Baleia' N-3005 do HS-1 a bordo do NAeL Minas Gerais em 1971-72 inaugurou as operações noturnas de anjo da guarda, com a chamada-rádio 'Paulo'. O helicóptero é pintado em cinza escuro/cinza claro com o nariz e o dorso vermelhos. O nome 'Carcará' aparece escrito sob a cabine.
(Foto: via CMG Paulo de Paula Mesiano)

O 1º GAE E AS PRIMEIRAS OPERAÇÕES EMBARCADAS

Os aviões da Marinha já haviam sido entregues à FAB, e o processo de transferência dos helicópteros da FAB corria sem percalços. Para cumprir o "Decreto Castelo", só faltava o embarque dos aviões do Esquadrão Cardeal, como era chamado o 1º GAE. Após negociações entre a Marinha e a FAB, três oficiais-aviadores foram embarcados no NAeL Minas Gerais para conhecerem o navio e desempenharem a função crucial de Oficiais Sinalizadores de Pouso (OSP).

Em Santa Cruz, intensificou-se o treinamento com pousos embarcados simulados, empregando os espelhos de pouso e aparelhos de parada instalados na pista. Finalmente, em 22 de junho de 1965, o Grumman P-16A FAB-7021, pilotado pelo Major-Aviador Antonio Claret Jordão, tornou-se a primeira aeronave da FAB a fazer um pouso enganchado no Minas Gerais. Nos dias seguintes, várias operações de catapulta-gem e pouso foram realizadas.

A operação embarcada de aviões envolve diversas equipes em estreita coordenação. O convés deve estar preparado, com seus especialistas a postos. O navio deve aproar o vento, o que envolve coordenação com os navios de escolta. Um helicóptero, o anjo da guarda, precisa estar no ar para atender a qualquer emergência. O OSP, em sua plataforma na borda do convés de voo, avalia a trajetória do avião e o movimento do navio para garantir a segurança do pouso.

Depois de mais de oito anos de disputas, era natural que houvesse o temor de incidentes entre as equipagens da FAB e a tripulação do navio. Mas isso não ocorreu. O profissionalismo de ambas as partes garantiu, nos 32 anos seguintes, um ambiente de convivência harmônica e níveis extremamente elevados de segurança e operacionalidade.

A primeira grande operação reunindo os helicópteros SH-34J da Aviação Naval e os aviões P-16A dos Cardeais aconteceu nos exercícios Pré-Unitas VI em outubro de 1965, seguido pela Unitas VI propriamente dita, realizada em quatro etapas, Rio-Buenos Aires, Buenos Aires-Rio, Rio-Salvador e Salvador-Rio.

Desde 1965, a Aviação Naval participou de muitas das edições das Operações Unitas. Um episódio pitoresco ocorreu na edição de 1971, quando os cardeais fizeram suas primeiras operações noturnas. Como os helicópteros do Esquadrão HU-1 não eram qualificados para voar à noite, a tarefa de anjo da guarda foi atribuída ao HS-1. Antes de iniciar a operação, o Minas Gerais chamou o helicóptero, empregando a chamada-rádio Pedro tradicional: "Pedro, confirme sua posição". No helicóptero, o Capitão de Fragata Paulo de Paula Mesiano, comandante do HS-1, respondeu: "O Pedro não está, aqui é o Paulo". Desde então, a chamada-rádio para anjos da guarda à noite é "Paulo".



Nos dias seguintes ao primeiro pouso, os P-16 dos Cardeais (1º GAE) fizeram várias operações de catapulta-gem e pouso no NAeL Minas Gerais.
(Foto: Esquadrão Cardeal, FAB)



As primeiras operações embarcadas noturnas ocorreram na Unitas XII em outubro-novembro de 1971.
(Foto: Esquadrão Cardeal, FAB)



1.



2.



3.



4.

Complementando o treinamento feito nas Operações Unidas, oficiais do Esquadrão HS-1 fizeram, em 1967, um estágio na *Naval Air Station Los Alamitos*, da Marinha norte-americana, para aperfeiçoar as técnicas de guerra antissubmarino. Em 1975, o HS-1 realizou treinamentos conjuntos com os navios-aeródromos francêss *Jeanne d'Arc* e o britânico *HMS Ark Royal*.

Em 1976, o NAE L *Minas Gerais* iniciou um extenso período de atualização e modernização no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro e permaneceu indisponível para operações embarcadas até 1979.

1965-1979: NOVOS EQUIPAMENTOS E ESQUADRÕES

De 1965 a 1970, os esquadrões receberam um número significativo de novos helicópteros para complementar ou substituir modelos mais antigos. Para o HU-1, chegaram aeronaves Westland UH-2 Wasp, cinco UH-5 Whirlwind Srs.2 a turbina e seis Fairchild-Hiller UH-4 (FH-1100).

Uma aquisição importante foi a dos primeiros seis Sea King antissubmarino para o Esquadrão HS-1 em 1970, abrindo uma nova era. No total, 16 Sea King de duas diferentes versões serviram por mais de 40 anos no Esquadrão, até 2012. As Baleias (isto é, os SH-34) originalmente recebidas da FAB ainda permaneceram em serviço em tarefas secundárias até 1975.

Em 1974, foi a vez do Esquadrão HI-1 aposentar suas Pulgas (Hughes IH-2 Mod. 259) e introduzir os novos Bell IH-6 Jet Ranger, um tipo que marcaria sua história. Apelidados de Piabas (os primeiros modelos) ou de Garças, os Jet Ranger permanecem em serviço até o presente, disputando com o Sea King o título de aeronave mais longeva da Aviação Naval.

O lançamento do Programa de Renovação e Ampliação de Meios Flutuantes da Marinha, no início da década de 1970, teve grande relevância para esta instituição e, conseqüentemente, para a Aviação Naval. Desse programa resultou a assinatura de um contrato com o grupo britânico Vosper Thornicroft para o projeto e construção de seis fragatas da classe Niterói, duas das quais seriam construídas no arsenal de Marinha, no Brasil. Essas fragatas seriam equipadas com mísseis antiaéreos Seacat, antinavio Exocet e antissubmarino Ikara.



O P-16A FAB-7021 toca e arremete, quase tocando a asa no convés, antes de fazer um circuito e realizar o primeiro pouso enganchado 1º GAE no NAE L Minas Gerais em 22 de junho de 1965. Apesar do susto, o pouso correu normalmente.

(Foto: Esquadrão Cardeal, FAB)



Em novembro de 1973, a British Aerospace enviou um jato de decolagem vertical Harrier T.52, apropriadamente matriculado G-VTOL, para ser exibido no Salão Internacional Aeroespacial em São José dos Campos. A oportunidade de fazer demonstrações no Minas Gerais não foi perdida.

(Foto: via CMG Paulo de Paula Mesiano)

1. O UH-5 Wasp N-7015 do HU-1 pousa na BAeNSPA em 1961. Ao fundo, a 'Vaca' (i.e. um UH-5 Whirlwind) N-7027 do mesmo esquadrão.
(Foto: Flávio Lins de Barros)

2. Um Hiller UH-4, do HU-1 montado sobre flutuadores pousa na lagoa de Araruama. Era mais comum ver esses helicópteros montados sobre rodas.

3. Este é o N-3007, primeiro dos quatro helicópteros antissubmarino SH-3D Sea King recebidos pelo HS-1 em 1974 para substituir as 'Baleias'.

4. Uma linha das 'Piabas' (IH-6 Jet Ranger) recebidas em 1974 para substituir as 'Pulgas' (Hughes IH-2), vistas à esquerda, no Esquadrão HI-1. Ao centro está velho um Bell HTL.

O projeto previa o emprego intensivo de helicópteros, para o que as fragatas dispunham de hangar e um convés de voo na popa. A primeira das seis fragatas, F-40 Niterói, foi incorporada à Esquadra no final de 1976 e chegou ao Brasil em agosto do ano seguinte.

Nenhum helicóptero da Aviação Naval era compatível com a sofisticação dos novos navios e a Marinha do Brasil tomou uma decisão ousada. A Marinha britânica desenvolvia um novo helicóptero, o Westland WG.13 Lynx, cujo protótipo voou em 1971. Uma delegação brasileira foi enviada para a Inglaterra para avaliar o novo projeto e, em 1975, um contrato para o fornecimento de nove unidades designadas SAH-11 Lynx foi assinado, antes mesmo da sua entrada em serviço do tipo nas forças armadas do Reino Unido.

Quando os Lynx chegaram ao Brasil, o Decreto nº 81.660, de 15 de maio de 1978, criou o Primeiro Esquadrão de Helicópteros de Ataque (HA-1), com sede na BAeNSPA.

A chegada da fragata F-40 Niterói deu um novo impulso aos exercícios da Aviação Naval com os navios da Esquadra, processo que já vinha ocorrendo desde 1958. A *expertise* desenvolvida na operação de helicópteros em navios pequenos tornou-se uma marca da Marinha do Brasil. Em 1978, foi realizada a primeira operação de reabastecimento de aeronave em voo (Revo) por um Sea King do Esquadrão HS-1 com a nova fragata F-41 Defensora.

1. Logo que foram transferidos para a 2ª ELO, os T-28 e os P-3 foram repintados de amarelo, como este T-28, preservado no Museu Aeroespacial. Posteriormente, esse avião foi repintado nas cores da Aviação Naval. (Foto: Museu Aeroespacial)

2. O helicóptero de ataque SAH-11 Lynx foi comprado junto com as fragatas da classe Niterói para formar o Esquadrão HA-1. O N-3021 é visto aqui no Aeroporto Santos-Dumont em janeiro de 1980 em sua pintura cinza clara original. (Foto: Aparecido Camazano Alamino)

A indisponibilidade temporária do NAeL Minas Gerais não impediu os treinamentos no mar. Em 1977, o Esquadrão HS-1 participou de exercícios com o grande navio-aeródromo nuclear USS *America* (CVN-66) e, no ano seguinte, com o Cruzador e Submarino britânicos HMS *Tiger* e HMS *Churchill*.

No mesmo ano, o CIAAN inaugurou um simulador de voo para o helicóptero Lynx, o que permitiu acelerar e, ao mesmo tempo, baratear a preparação dos pilotos do Esquadrão HA-1.

Mais uma unidade surgiu em 1978, quando três helicópteros Jet Ranger do Esquadrão HI-1 foram transferidos para formar o Destacamento Aéreo Embarcado da Flotilha do Amazonas (DAE- FlotAm), núcleo do futuro Esquadrão HU-3, o primeiro de uma série de Esquadrões Distritais.

Uma das aeronaves mais significativas na Aviação Naval, dado o número de aeronaves empregadas, é o helicóptero de emprego geral Esquilo, fabricado no Brasil sob licença francesa. O primeiro foi recebido pelo Esquadrão HU-1 em junho de 1979. Desde então, 30 exemplares das versões UH-12 (monoturbina) e UH-13 (biturbina) foram recebidos e continuam em serviço até o presente nos esquadrões HU-1, HU-3, HU-4 e HU-5.

O NAeL Minas Gerais concluiu sua reforma e voltou ao mar em 1979. Os cardeais do 1º GAE da FAB retornaram para bordo em 14 de abril de 1980.

3. Este UH-12 Esquilo foi parte do primeiro lote recebido pelo Esquadrão HU-1 em 1979. Desde então, o Esquilo tornou-se uma das mais significativas aeronaves da Aviação Naval, operado por quatro esquadrões, os HU-1, HU-3, HU-4 e HU-5.



1.



2.



3.



Os dois UH-2 Wasp do Esquadrão UH-1 na Antártida durante a OPERANTAR I em dezembro de 1982. O N-7041, voando, foi o primeiro helicóptero da Marinha a pousar no continente gelado.

(Foto: Esquadrão HU-1)

A OPERANTAR E O ESQUADRÃO W

Na década de 1980, as operações da Aviação Naval prosseguiram sem grandes alterações. A Operação Unitas XXII, de 1981, teve a participação dos helicópteros dos esquadrões HU-1 e HS-1 com a fragata F-40 *Niterói*.

Em 1982, o mundo foi surpreendido pela invasão argentina às Ilhas Malvinas no segundo dia de abril. Diante de uma situação delicada, o Brasil optou por uma posição de neutralidade que se conservou até a derrota e rendição argentina, em 14 de junho.

Esse ano também marcou o início do Programa Antártico Brasileiro (Proantar), com o objetivo de defender os interesses nacionais de natureza científica, econômica e estratégica no continente austral, sendo operacionalizada a montagem de uma estação de pesquisa e atividades científicas, conforme estabelecido pelo Tratado da Antártida, celebrado em 1959 e aderido pelo Brasil em 1975.

A parte da Marinha nesse esforço é representada pelas Operantar, sigla empregada para designar as operações dos navios de pesquisa da Marinha no continente gelado, apoiados pelo Esquadrão HU-1. A Operantar I de 1982 mobilizou 2 helicópteros UH-2 Wasp embarcados no navio de apoio oceanográfico H-42 *Barão de Teffé*. Em dezembro, o Wasp N-7041 realizou o primeiro pouso de um helicóptero brasileiro na Antártida.

A partir de 1986, o HU-1 recebeu dez helicópteros UH-13 Esquilo biturbina. Por serem dotados de duas turbinas, eram mais apropriados para a operação nas condições extremas da Antártida e assumiram a tarefa anteriormente desempenhada pelos UH-2 Wasp.



Em 1984, o HS-1 recebeu quatro helicópteros Agusta-Sikorsky SH-3A novos (N-3013, 3014, 3015 e 3016) trazidos pelo navio-transporte G-16 Barroso Pereira.

(Foto: Esquadrão HS-1)



A Utepas foi inaugurada no CIAAN em 1988. O treinamento extremamente realista, repetido periodicamente, pode fazer a diferença entre vida e morte no caso de um acidente real.

(Foto: Mauro Lins de Barros)



O UH-14 Super Puma N-7074 do primeiro lote recebido para formar o Esquadrão HU-2 fazendo uma demonstração de infiltração de tropas na BAeNSPA.

(Foto: Mauro Lins de Barros)



O Papa João Paulo II a bordo de um UH-14 Super Puma do HU-2 em Salvador, outubro de 1991.

(Foto: Esquadrão HU-2)

O ciclo dos governos militares brasileiros encerrou-se em 1985. Na eleição presidencial daquele ano, a última realizada de forma indireta para um mandato de seis anos, o vitorioso foi Tancredo de Almeida Neves, candidato da oposição. Tancredo, porém, adoeceu repentinamente, e o vice-presidente eleito, José Sarney, tomou posse em 15 de março de 1985. Tancredo morreu em 21 de abril.

Pouco depois, mais um esquadrão surgiu na BAeNSPA. A Aviação Naval já possuía os helicópteros UH-12 Esquilo de emprego geral, mas algumas tarefas requeriam uma aeronave maior. Para suprir essa necessidade, foi adquirido o UH-14 Super Puma e, para operá-los, o Decreto N° 93.274, de 18 de setembro de 1986, criou o novo Segundo Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral (HU-2), que foi ativado em 25 de fevereiro de 1988.

A incorporação do UH-14 Super Puma ampliou o leque de missões possíveis, como transporte de fuzileiros navais em missões de infiltração e exfiltração⁴, transporte de cargas de até 3,9 toneladas internamente ou de 4,5 toneladas por meio de um gancho externo.

Em 1991, o Papa João Paulo II visitou o Brasil e um Super Puma do Esquadrão HU-2 forneceu apoio de transporte em sua visita a Salvador.

Nos anos seguintes, o Esquadrão demonstrou sua versatilidade transportando tropas durante a Conferência RIO-92, participando de operações especiais durante a ocupação de favelas cariocas pelo Corpo de Fuzileiros Navais e em missões reais de busca e salvamento, como a localização de um pequeno barco pesqueiro e o resgate de seus tripulantes em setembro de 1995. Novamente em fevereiro de 1997, a capacidade de carga de suas aeronaves foi essencial para oferecer apoio logístico às populações ilhadas por enchentes no Paraná.

⁴ Os termos "infiltração" e "exfiltração", na rotina operacional das Forças Armadas, referem-se, respectivamente, à inserção de tropas em território hostil e à sua retirada.



O UH-2 Wasp foi substituído nas missões Operantar pelo UH-13 Esquilo bi de duas turbinas, oferecendo maior capacidade e segurança nas condições extremas do local.

(Foto: Sebastião Campos de Andrade Neto)



Esta foto, muito rara, mostra seis ultraleves Pioneer com as cores da Aviação Naval em frente a um hangar na BaeNSPA em 1986-87.

OUTRAS NOVIDADES EM TERRA FIRME

No decorrer das duas décadas seguintes, os esquadrões receberam helicópteros novos ou modernizados. O HU-1 recebeu aeronaves em 1983; o HS-1, em 1984, 1988 e 1996; enquanto o HI-1, em 1985 e 1993. A partir de 1995, o Esquadrão HA-1 recebeu novos helicópteros AH-11A Super Lynx, muito mais avançados do que os SAH-11 antigos. Estes, então, foram enviados ao fabricante para serem convertidos ao novo padrão. Refletindo o aumento de capacidade das novas aeronaves, em 20 de agosto de 1997, o nome do HA-1 foi alterado para Primeiro Esquadrão de Helicópteros de Esclarecimento e Ataque.

Também em terra, a Aviação Naval continuava a se desenvolver. Em 1988, o CIAAN recebeu mais um simulador de voo, desta vez para o helicóptero de instrução Jet Ranger. No ano seguinte foi inaugurada a Unidade de Treinamento de Escape de Aeronaves Submersas (Utepas), que mergulha uma cabine com tripulantes equipados e amarrados em uma piscina profunda simulando um acidente. Naturalmente, mergulhadores acompanham de perto todo o exercício para evitar que o mesmo se transforme em um desastre real.

Após cursos teóricos e preparatórios no CIAAN, os futuros aviadores navais passam para a

instrução prática de voo nos Jet Rangers do Esquadrão HI-1, antes de serem transferidos para os esquadrões operativos. Um fato pouco conhecido é que o currículo CIAAN/HI-1 também já formou um grande número de pilotos de helicópteros para polícias e bombeiros militares de diversos estados brasileiros e para marinhas amigas.

Outro fato pouco conhecido foi o emprego de ultraleves em São Pedro da Aldeia. Em 1986, pelo menos seis modelos Pioneer DC e MS com as cores da Marinha foram experimentados. O vento forte e constante da região, entretanto, tornou impraticável o emprego regular dos pequenos aviões.

A 2ª Esquadrilha de Esclarecimento e Ligação (2ª ELO) da FAB, sediada em São Pedro da Aldeia desde 1965, foi transferida para a Base Aérea de Santa Cruz em 19 de julho de 1995 e lá permaneceu até ser extinta em 2001. O Hangar 3 que ocupava foi liberado, abrindo espaço para a ampliação do HS-1.

Em 16 de maio de 1995, mais um Esquadrão Distrital foi criado, desta vez o HU-4 em Ladário, no Mato Grosso do Sul.



No exercício Topex 1-87, tripulações mistas dos Esquadrões HS-1 da Aviação Naval e HS-9 da U.S. Navy fizeram exercícios de guerra antissubmarino. Um SH-3 Sea King de cada esquadrão aparece nessa foto de 12 de outubro de 1987 com os sonares pendurados.

(Foto: U.S. Navy)



O NAeL Minas Gerais em 3 de julho de 1984 durante a operação Unitas XXV, com seis P-16 do 1º GAE, três SH-3 Sea King do US-1 e um UH-12 do HU-1 visíveis no convés.

(Foto: U.S. Navy)

OPERAÇÕES EMBARCADAS

Conforme relatado anteriormente, assim que o NAeL Minas Gerais terminou seu longo período de reformas, o 1º Grupo de Aviação Embarcada retomou sua rotina de exercícios com o navio, com a participação e apoio dos esquadrões de helicópteros, especialmente o HS-1 antissubmarino e o HU-1 de emprego geral.

De 1980 a 1986, foram realizados exercícios locais de séries, batizados com nomes tais como Aspirantex, Inopinex, Temperex, Tropicalex, Helitrapo, Dragão e Pinguim. A Aviação Naval também participou de mais três operações Unitas (XXI, XXII, XXVI e XXVII), com a participação de outras marinhas.

Durante o exercício Dragão XXIII, em dezembro de 1987, a catapulta do NAeL Minas Gerais sofreu uma grave avaria e ficou inoperante até 1995, após ser reparada com peças oriundas do navio-aeródromo da Armada Argentina ARA Veinticinco de Mayo. Nesse período, o Minas Gerais permaneceu em operação, porém os aviões do 1º GAE só poderiam realizar decolagens livres.

Em abril de 1991, um helicóptero Sea King do Esquadrão HS-1 pousou pela primeira vez no NAeL Minas Gerais, armado com um míssil Exocet. Em 11 de novembro, o helicóptero matrícula N-3007 do esquadrão decolou do navio de desembarque-doca G-31 Rio de Janeiro para fazer o primeiro lançamento real de um Exocet contra o casco do ex-contratorpedeiro Mato Grosso (ex. D-34), demonstrando um significativo aumento da capacidade ofensiva da Aviação Naval. Em julho de 1996 um Sea King pousou a bordo do navio de desembarque de carros de combate G-28 Matoso Maia nos ensaios de qualificação do navio para a operação de helicópteros.

A DESATIVAÇÃO DO 1º GAE E O FINAL DA 3ª FASE

Os primeiros P-16A do 1º GAE já haviam sido substituídos pelos P-16E a partir de 1974, relegando os aviões originais a funções de instrução. A partir de 1977, seis dos antigos P-16A foram convertidos em transportes utilitários UP-16 para entregas a bordo, os chamados COD (Carrier Onboard Delivery), complementando o serviço prestado pelos helicópteros do Esquadrão HU-1.



UH-14 Super Puma N-7015 do Esquadrão HU-2 em janeiro de 1991.

(Foto: Força Aeronaval)



SH-3A Sea King N-3007 do Esquadrão HS-1 em abril de 1990.

(Foto: Força Aeronaval)



Um SH-3D do Esquadrão HS-1 lança um míssil Exocet em novembro de 1992

(Foto: Força Aeronaval)



1.



3.



2.



4.

Porém, no final da década de 1980, o P-16E apresentava sinais de obsolescência. Era necessário atualizar o avião, inclusive trocando seus motores por turboélices mais potentes. Um programa foi lançado e, em 21 e 22 de março de 1991, o primeiro protótipo P-16H realizou ensaios e exibições para os ministros da Marinha e da Aeronáutica no NAeL Minas Gerais.

Em 1993, 1994 e 1996, o 1º GAE participou de duas operações Araex (I e IV) e duas Fraterno (XIV e XVI) com a Armada Argentina e uma Temperex. Contudo, a continuidade das operações envolvendo nossos aviões embarcados

estava ameaçada. O programa de modernização do P-16H não corria bem e foi cancelado. A FAB indicou a intenção de retirar o P-16 de serviço e encerrar as operações do 1º GAE.

Nos dias 7 a 9 de outubro de 1996, o P-16E FAB-7037 realizou um pouso e diversos toques e arremetidas no NAeL Minas Gerais, encerrando as atividades embarcadas do Grupo. Em 1998, o 1º GAE foi extinto e transformado no 4º Esquadrão do 7º Grupo de Aviação (4º/7º GAV), unidade de patrulha equipada com o avião terrestre P-95 *Bandeirante Patrulha*. O nome de Esquadrão Cardeal foi mantido. Assim, voando diariamente a missão de pa-

trulha marítima, os cardeais conservam sua ligação com a Marinha.

Desde abril de 1965 até a extinção em 1998, o Esquadrão Cardeal passou 1.382 dias no mar e realizou 14.072 pousos enganchados diurnos, 2.764 noturnos, além de 2.944 catapultagens. O altíssimo nível de segurança e operacionalidade alcançados nesses mais de 32 anos de operação é um tributo à eficiência da colaboração entre as equipes da Marinha e da FAB. Ambas as forças podem ter um grande orgulho da história que construíram.

O NAeL Minas Gerais voltava a ser um navio-aeródromo sem aviões. Mas por pouco tempo.

1. Super Étendard 203 da Armada Argentina pousando no NAeL Minas Gerais durante a operação Araex III em novembro-dezembro de 1995. Notar as silhuetas de um destróier e um navio pintadas no nariz, representando os navios britânicos HMS Sheffield e SS Atlantic Conveyor, aundados pelo esquadrão durante a guerra das Malvinas.

2. O P-16E FAB-7030 do 1º GAE inicia uma decolagem livre no NAeL Minas Gerais em outubro de 1993. Esse foi o procedimento padrão de dezembro de 1987 até 1995, período em que a catapulta do navio esteve inoperante.

3. Turbo Tracker da Armada Argentina embarcado no NAeL Minas Gerais durante a operação ARAEX III em novembro-dezembro de 1995.

4. O protótipo P-16H FAB-7035 equipado com motores turboélice em ensaios no NAeL Minas Gerais em 21-22 de março de 1991.

5. UH-12 Esquilo N-7069 do Esquadrão HU-1 em janeiro de 1990.

6. SAH-11 Lynx N-3021 do Esquadrão HA-1 em janeiro de 1991.

7. UH-2 Wasp N-7039 do Esquadrão HU-1 em janeiro de 1990.

8. UH-13 Esquilo bi N-7061 do Esquadrão HU-1 do HU-1 em setembro de 1989.

Fotos: Luís Martini Thiesen, 1º Grupo de Aviação Embarcada



5.



6.



7.



8.



A primeira operação reabastecimento em voo do Esquadrão VF-1 foi em 17 de outubro de 2001, junto com a FAB. Este é o AF-1 Skyhawk N-1011 na cesta de REVO do avião-tanque KC-130 Hércules. O biplace AF-1A N-1021 está na posição de espera.

(Foto: Sebastião Campos de Andrade Neto)

O RETORNO DA ASA FIXA

MUDANÇAS NO CENÁRIO MUNDIAL

Quando a Marinha adquiriu um navio-aeródromo, em 1956, foi tomada a decisão de reformá-lo e aparelhá-lo como um navio estritamente antissubmarino. A escolha fazia pleno sentido. O mundo vivia o temor de que a Guerra Fria pudesse escalar para um conflito mundial. A União Soviética possuía uma enorme frota de submarinos e os brasileiros não haviam esquecido que uma guerra europeia havia chegado até o nosso litoral, ameaçando nossas rotas marítimas.

Desde aquela época, o mundo passara por profundas transformações. A queda do Muro de Berlim em 1989 foi seguida pela reunificação da Alemanha e o colapso da União Soviética. A ameaça de guerra mundial havia diminuído, mas novas ameaças permaneciam.

Por outro lado, novas ameaças surgiam. Em diversos locais e ocasiões, o Brasil foi chamado a integrar as forças de paz da ONU. O tráfico internacional de armas e drogas estava em expansão, até mesmo ao longo das fronteiras brasileiras.

Assim, quando o 1º Grupo de Aviação Embarcada da FAB foi desativado, era razoável repensar se a orientação estritamente antissubmarino, concebida para uma campanha nos moldes Batalha do Atlântico de 1942-45, ainda era a opção mais apropriada diante do novo cenário geopolítico e tecnológico. A nova palavra de ordem talvez fosse versatilidade.

REPENSANDO A AVIAÇÃO EMBARCADA

O alto Comando da Marinha havia acompanhado com atenção esses desenvolvimentos. Como resultado da experiência de mar adquirida nos inúmeros exercícios multinacionais realizados pela Marinha do Brasil, muitos oficiais chegaram à conclusão de que nos tempos modernos, o exercício do Poder Naval é impossível na ausência de apoio aéreo.

Sem o controle do ar, os navios tornam-se incapazes de resistir a um avião de patrulha que os observa à distância, coordenando um ataque. Mesmo um simples helicóptero armado com um míssil antinavio, voando abaixo da cobertura de radar, é uma séria ameaça à Esquadra. Mesmo quando esta opera dentro do alcance de bases terrestres amigas, o tempo de resposta pode ser excessivo para proteger os navios.

A experiência da Marinha com a FAB durante os 32 anos em que o 1º GAE operou com o NAeL *Minas Gerais* foi extremamente positiva. Porém, apesar de sua inquestionável boa-vontade e competência, o pessoal da FAB não conhecia intimamente a operação de um navio, gerando certo distanciamento entre as equipes.

A bordo de um navio, a mão-de-obra é escassa e ninguém pode ser dispensado. Cada tripulante tem funções e subordinações múltiplas dependentes da situação – por exemplo, em postos de combate, um taifeiro pode manejar uma bateria antiaérea. Os especialistas trocam de posição e precisam conhecer o navio, em suma, devem ser de Marinha, não apenas da Marinha. Daí surgiu a convicção crescente de que é mais próprio e mais eficiente ter oficiais de Marinha tripulando o grupo aéreo.



Durante a operação 'Desert Shield', tropas americanas em uma base na Arábia Saudita aguardam um discurso do Presidente George Bush em 22 de novembro de 1990. O avião ao fundo é o A-4KU Skyhawk nº 801 da Força Aérea do Kuwait, depois de vendido ao Brasil, transformou-se no AF-1 Skyhawk N-1001 da Aviação Naval.

(Foto: U.S. Navy)

O DECRETO Nº 2.538

As eleições presidenciais de 1994 deram vitória a Fernando Henrique Cardoso que tomou posse no primeiro dia de 1995. O escolhido como Ministro da Marinha foi o Almirante de Esquadra Mauro César Rodrigues Pereira.

Na FAB, as antigas divergências estavam largamente superadas, especialmente entre a oficialidade mais jovem. Assim o novo Ministro levou ao presidente as pretensões da Marinha em voltar a operar aviões, já que o 1º GAE fora desativado. Diante da preocupação sobre a possível reação da Aeronáutica, o Almirante Mauro César prometeu-lhe que em nenhuma hipótese haveria a repetição dos conflitos do passado.

As discussões prosseguiram entre os ministros envolvidos até chegar-se a um consenso. O presidente indicou que aprovaria a proposta em preparação, que deveria atender aos critérios orçamentários e de valor militar.

Após o término da Guerra do Golfo, em fevereiro de 1991, o Kuwait renovou sua frota de caças. Havia um grupo de aviões de ataque Skyhawk em excelente estado e com baixa taxa de utilização, disponíveis para venda. Era um avião extremamente conveniente para a Marinha, pequeno e compatível com as dimensões do NAeL *Minas Gerais*.

Nessa época, O Skyhawk já era relativamente antigo, mas estava longe da obsolescência e continuava a ser de grande eficácia em espaços aéreos pouco contestados. Assim, em dezembro de 1997, foi assinada uma carta de intenção para a compra de 20 *monoplaces* A-4KU e três *biplaces* TA-4KU,

Em 8 de abril de 1998, foi assinado o Decreto nº 2.538. Seu artigo 1º determinava: "A Marinha disporá de aviões e helicópteros destinados ao guarnecimento dos navios de superfície e de helicópteros de emprego geral, todos orgânicos e por ela operados, necessários ao cumprimento de sua destinação constitucional". O decreto também estabelecia as bases para a cooperação entre as duas forças na formação dos pilotos da Marinha.

Devidamente autorizada pelo decreto, a Marinha efetivou a compra dos aviões. Os Skyhawks chegaram a Arraial do Cabo em 5 de setembro de 1998 pelo cargueiro *Clipper Ipanema* e foram levados à BAeNSPA para iniciar o recondicionamento com apoio de uma firma americana. Nessa data, o alongamento da pista e a construção de novas instalações já estava em andamento. O treinamento de pilotos foi feito no exterior, com o apoio da Armada Argentina e da Marinha norte-americana.

Uma alteração institucional relevante ocorreu em 10 de junho de 1999. Os três ministérios militares, Marinha, Exército e Aeronáutica, e o Estado Maior das Forças Armadas foram englobados no Ministério da Defesa. Os antigos ministros militares passaram a ter o título de comandantes das respectivas forças.



Os Skyhawks chegaram ao porto de Arraial do Cabo em 5 de setembro de 1998 pelo cargueiro *Clipper Ipanema* e, à noite, foram levados de caminhão à BAeNSPA.

(Fotos: Força Aeronaval)

ENTRAM O VF-1 E O NAE SÃO PAULO, SAI O MINAS GERAIS

A Portaria Ministerial nº 256, de 2 de outubro de 1998, criou o 1º Esquadrão de Aviões de Interceptação e Ataque (VF-1) para operar os novos aviões. No mesmo dia, os Skyhawks foram apresentados ao público pela primeira vez em uma festa na BAeNSPA. As novas instalações do VF-1 compreendendo dois hangares, oficinas, escritórios, hangaretes e pátio foram inaugurados em 20 de abril de 2000. Seis dias depois, um piloto americano contratado realizou o primeiro voo de um Skyhawk recondicionado (o N-1007).

Por essa época já se sabia que as operações com o NAeL *Minas Gerais* teriam pouca duração. Em 1990 a Marinha francesa iniciou os ensaios de mar do navio-aeródromo nuclear R91 *Charles de Gaulle*, tornando redundante o navio anterior, o navio-aeródromo convencional R99 *Foch*. Em 1999, o *Foch* foi posto à venda. Como era maior e bem mais novo do que o *Minas Gerais*, a Marinha do Brasil se interessou e iniciou as negociações.

A operação de jatos como o Skyhawk em um navio pequeno como o *Minas Gerais* era possível, mas quase marginal. O *Foch* removia es-

sas limitações, sem aumentar excessivamente o tamanho do navio e, conseqüentemente, os custos. As negociações chegaram a bom termo e, em agosto de 2000, o *Foch* transformou-se no NAe *São Paulo*, em uma cerimônia em Brest, na França.

Até que o novo navio-aeródromo chegasse ao Brasil, o *Minas Gerais* continuou apoiando os testes de entrada em serviço dos jatos do VF-1. A partir de 11 de setembro de 2000 foram realizados os primeiros toques e arremetidas no NAeL *Minas Gerais* por pilotos americanos, argentinos e brasileiros. Em janeiro de 2001, foram feitos os primeiros pousos enganchados e catapultagens, inicialmente por um instrutor americano, e depois por pilotos brasileiros.

Em 17 de fevereiro de 2001, o NAe *São Paulo* chegou ao Rio de Janeiro após ter sido recebido no mar por uma força-tarefa integrada pelo NAeL *Minas Gerais* (capitânia), acompanhado das Fragatas *Liberal*, *Greenhalgh* e *Rademaker*, Corveta *Frontin* e Contratorpedeiro *Pernambuco*.

A manutenção de dois navios-aeródromos era excessivamente onerosa para a Marinha do Brasil, e o *Minas Gerais* foi posto à venda, apesar dos argumentos em favor de transformá-lo em um porta-helicópteros especializado, para apoiar operações anfíbias. Em julho de 2002, o casco do ex *Minas Gerais* foi vendido para um estaleiro chinês para ser desmanchado.



A apresentação dos Skyhawk ao público e a ativação do Esquadrão VF-1 ocorreu na BAeNSPA em 22 de outubro de 1998. Os aviões ainda não haviam sido repintados e mantinham as cores do Kuwait. Em primeiro plano está o futuro N-1001, ilustrado em uma foto anterior.

(Foto: Flávio Lins de Barros)



O AF-1 Skyhawk N-1018 após o primeiro pouso enganchado no NAeL *Minas Gerais* em 18 de janeiro de 2001.

(Foto: Força Aeronaval)

NOVIDADES NAS ASAS ROTATIVAS

A volta das operações com aviões de asa fixa e a incorporação do NAe São Paulo não reduziram às atividades dos helicópteros da Força Aeronaval ou dos Esquadrões Distritais, seja em terra firme ou a bordo de outros navios. Pelo contrário, o período é rico em ampliação de capacidades e desempenho operacional.

Esquadrão HA-1

Desde que o Esquadrão HA-1 passou a operar o AH-11A Super Lynx, em 1997, e alterou seu nome para Primeiro Esquadrão de Helicópteros de Esclarecimento e Ataque, seu leque de atuação foi significativamente ampliado.

Em 2006, após a Segunda Guerra do Líbano, a ONU instituiu uma missão de paz denominada United Nations Interim Force In Lebanon (Unifil). A partir de 2011, a Unifil passou a incluir um componente naval comandado pela Marinha do Brasil, com a participação do Esquadrão HA-1 para o embarque de um helicóptero AH-11A Super Lynx em um navio de escolta da Marinha do Brasil.

Em agosto de 2010, o esquadrão incluiu a instalação de sensores infravermelhos Forward Looking Infra Red (Flir) no nariz de seus helicópteros, empregando kits fornecidos pelo fabricante. A designação AH-11A do Super Lynx não foi alterada, apesar do aumento da capacidade operacional e da mudança do aspecto da aeronave.



Exibição de dois helicópteros AH-11A Super Lynx do HA-1 na BAeNSPA em agosto de 2005.

(Foto: Flávio Lins de Barros)



Helicóptero AH-11A Super Lynx N-4011 na fragata F-45 União em operação com as forças da ONU na missão de paz UNIFIL em novembro de 2011. Notar o sensor infravermelho Star Safire III montado no nariz.

(Foto: Esquadrão HA-1)

O SH-3A Sea King N-3012 do HS-1 reabastecendo em voo da fragata F-42 Constituição.

(Foto: Esquadrão HS-1)



Os dois primeiros SH-16 Seahawk recebidos no Brasil, N-3034 e N-3035, ainda dentro do cargueiro C-17 da USAF que os transportou até Cabo Frio em 30 de julho de 2012.

(Foto: Mauro Lins de Barros)



O SH-16 Seahawk N-3035 voa com o SH-3A Sea King N-3012 do Esqd HS-1 na festa da Aviação Naval em 23 de agosto de 2012. Esta foi o último voo de um SH-3 na Aviação Naval.

(Foto: Mauro Lins de Barros)



Esquadrão HS-1

Em abril de 1998, enquanto a Aviação Naval aguardava a chegada de seus novos aviões de asa fixa, o Esquadrão HS-1 iniciou, na própria BAeNSPA, um importante programa de modernização de seus helicópteros antissubmarino que se estendeu até meados de 2000. Em abril daquele ano, duas aeronaves do esquadrão participaram das comemorações dos 500 anos do descobrimento em Salvador, operando com base no Navio Desembarque-Doca G-30 Ceará.

No final da primeira década do século XXI, os helicópteros SH-3 Sea King do Esquadrão HS-1 chegavam ao fim de sua vida útil. Para substituí-los, a Marinha selecionou o helicóptero antissubmarino SH-16 Seahawk. Os dois primeiros foram entregues em Cabo Frio em 30 de julho de 2012, trazidos por um avião cargueiro C-17A da Força Aérea norte-americana. No dia seguinte, decolaram para a BAeNSPA.

O SH-3 Sea King realizou o último voo na Aviação Naval em 23 de agosto de 2012, por ocasião do 97º aniversário da Aviação Naval. Em dezembro de 2014, o novo SH-16 demonstrou sua capacidade com o lançamento de um míssil ar-superfície Penguin, durante o exercício Aderex II.

Esquadrão HI-1

Na BAeNSPA, o Esquadrão HI-1 prosseguiu em sua missão conjunta com o CIAAN de formar novos pilotos de asas rotativas para a Aviação Naval, além de oferecer o mesmo serviço para o Exército Brasileiro, Polícias e Corpos de Bombeiros Militares estaduais e marinhas de países amigos na década de 1980.

Além de sua atribuição primária, em diversas ocasiões, os IH-6B Jet Ranger III do esquadrão também operaram a bordo do NAE São Paulo na função de anjo de guarda⁵, voando ao lado do navio, prontos para atender a qualquer emergência. Em outubro de 2015, o esquadrão embarcou pilotos, praças e uma aeronave no Navio-Patrolha Oceânico P-120 Amazonas para uma missão de abastecimento do Posto Oceanográfico da Ilha da Trindade. No último dia, foi feita a troca da bandeira na Ilha de Martin Vaz, o ponto mais oriental do território brasileiro.



Instrução básica no IH-1: o IH-6B Jet Ranger III N-5053 treinando pousar em uma plataforma pequena, similar à de uma corveta.

(Foto: Esquadrão HI-1)



o IH-6B Jet Ranger III N-5048 do IH-1 faz exercício de lançamento real de foguetes.

(Foto: Sebastião Campos de Andrade Neto)

⁵ Anjo de guarda é o heletério (gíria naval) que fica pronto para prestar socorro em caso de acidente.

O UH-12 Esquilo N-7084 do HU-1 em exercícios com o Corpo de Fuzileiros Navais em Formosa, Goiás, outubro de 2015.
(Foto: Esquadrão HU-1)



O UH-12 Esquilo N-7081 do HU-1 lançando foguetes HAR (High Velocity Aircraft Rockets) em Campos Novos, perto da BAeNSPA, outubro de 2013.
(Foto: Sebastião Campos de Andrade Neto)



Esquadrão HU-1

Fiel ao lema "O Faz Tudo", o Esquadrão HU-1 continuou desempenhando as mais diversas tarefas, como anjos da guarda embarcados, apoio a operações anfíbias e especiais dos Fuzileiros Navais, ataque aéreo, esclarecimento visual ou por radar, patrulha naval, apoio logístico, aerofotogrametria, busca e salvamento e evacuação aeromédica. Adicionalmente, seus helicópteros UH-13 Esquilo biturbina continuaram presentes no programa antártico brasileiro, embarcados nos navios de pesquisa da Marinha nas missões anuais da Operantar.

No novo século, o Esquadrão HU-1 iniciou sua participação nas operações brasileiras junto à ONU. No final de 2008, um helicóptero foi destacado para o Navio de Desembarque de Carros de Combate G-28 *Mattoso Maia* para participar da Operação Haiti VI, levando ajuda humanitária à Jamaica, Cuba e Haiti. Em fevereiro de 2016, o HU-1 inaugurou sua participação na missão UNIFIL no Líbano, com um helicóptero embarcado na fragata F-44 *Independência*.

Também digna de nota foi a participação de um UH-12 e de um UH-13, embarcados na Corveta V-35 *Barroso* e na Fragata F-43 *Liberal*, para a operação Missilex 2013, entre 29 de julho e 1º de agosto de 2013. Neste caso, o objetivo principal era fazer a filmagem e a telemetria do ensaio de lançamento do primeiro míssil superfície-superfície Exocet MM40-B1, equipado com motor de fabricação nacional.

Esquadrão HU-2

Além da participação em exercícios com o NAe *São Paulo*, o Esquadrão HU-2 desempenha outras atividades cuja lista completa é longa, porém coerente com o dia-a-dia de esquadrões de emprego geral.

Inclui missões de apoio humanitário (enchentes em Pernambuco, 2004), busca e salvamento (3 naufragos em São Sebastião, 2006), combate a incêndios florestais (Parque de Itatiaia, 2007) e muitas outras.

O esquadrão participou da busca e salvamento de vítimas da explosão da plataforma P-36 da Petrobras, operando do Navio de Desembarque de Carros de Combate G-28 *Mattoso Maia* em março de 2001, do transporte do Príncipe Charles do Reino Unido para Palmas no Tocantins, em março de 2002, e de autoridades eclesiásticas de Resende para o Rio de Janeiro, em abril.

Em 2008, o governo brasileiro assinou um contrato com o consórcio Heli-brás/Eurocopter para a aquisição de 50 helicópteros EC-725 para as três Forças Armadas, 16 dos quais destinados à Marinha. O acordo previa a produção local, pela Helibrás, em Itajubá, de 13 dessas aeronaves, até 2021. O primeiro desses helicópteros, UH-15 Super Cougar, produzido na França, foi recebido pela Marinha em 11 de abril de 2011.



O UH-14 Super Puma N-7074 em exercício com Fuzileiros Navais em novembro de 2013.
(Foto: Esquadrão HU-2)



Em 18 de abril de 2011, poucos dias após ser incorporado ao HU-2, o primeiro UH-15 Super Cougar N-7101 passa o UH-14 Super Puma N-7074. O maior comprimento do novo helicóptero é evidente.
(Foto: Esquadrão HU-2)



O segundo UH-15 Super Cougar, N-7102, sobre uma praia em fevereiro de 2013.
(Foto: Esquadrão HU-2)

OS ESQUADRÕES DISTRITAIS



Dois dos três primeiros helicópteros do Esquadrão HU-3, os UH-6 Jet Ranger II N-7032 e N-7064, sobre sua base em Manaus.



Uma tripulação do Esquadrão HU-3 confraterniza com a população indígena em outubro de 2005. Ao fundo, o UH-12 Esquilo N-7089.

Os Distritos Navais (DN) são o braço da Marinha responsável pela navegação nas águas costeiras e interiores. Atuam também com as polícias no combate ao contrabando e outras atividades ilícitas. Existem nove Distritos Navais.

Apoiando a atuação social da Marinha estão os Esquadrões Distritais, responsáveis por acessar as regiões mais remotas do país, prestando auxílio à população e serviços operacionais de necessidade.

A história dos Esquadrões Distritais tem início com a criação do Destacamento Aéreo Embarcado da Flotilha do Amazonas, em 1979, para operar com a Flotilha do Amazonas. Três helicópteros de instrução IH-6A Jet Ranger II foram transferidos do Esquadrão HI-1 e redesignados UH-6. Este núcleo foi a origem do 3º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral (HU-3), criado pela Portaria nº 0054, de 31 de janeiro de 1994. Posteriormente, o HU-3 substituiu seus helicópteros UH-6 pelo modelo UH-12 Esquilo.

Em 1989, surgiu o 1º Destacamento Aéreo Embarcado (1º DAE) da Base Fluvial de Ladário, com o recebimento de dois helicópteros UH-12

Esquilo. Uma curiosidade da Flotilha do Mato Grosso é o monitor fluvial U-17 *Parnaíba*, o mais antigo navio da Marinha do Brasil em operação, incorporado em 1938. Durante a Segunda Guerra Mundial, serviu em Salvador fazendo serviços de patrulhamento e escolta. Em 1998, o *Parnaíba* iniciou um completo programa de reforma e modernização, quando recebeu um convoo. O primeiro pouso de um *Esquilo* no *Parnaíba* ocorreu em 6 de dezembro de 1999.

Em 16 de maio de 1995, a Portaria Nº 0292 transformou o 1º DAE no 4º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral (HU-4). Em 2005, seus helicópteros foram substituídos por modelos UH-6 Jet Ranger III, permanecendo até 2012, quando foram devolvidos ao Esquadrão HI-1. Desde então, o Esquadrão HU-4 voltou a operar o UH-12 *Esquilo*.

O mais novo dos Esquadrões Distritais é o 5º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral (HU-5), criado em 25 de junho de 1998 em Rio Grande (RS), nas antigas instalações da Base da Aviação Naval na Ilha do Terraplino Leste. Desde a sua ativação, o esquadrão emprega helicópteros UH-12 *Esquilo*.



Um UH-12 *Esquilo* do Esquadrão HU-3 sobre o navio de assistência hospitalar U-18 *Oswaldo Cruz* em um rio da Amazônia em abril de 2009.



O UH-12 *Esquilo* N-7057 do Esquadrão HU-4 faz o primeiro pouso no monitor U-17 *Parnaíba* no Rio Paraguai em dezembro de 1999.

O UH-12 Esquilo N-7051 do HU-5 com um cesto de água no guincho em janeiro de 2011. Esse equipamento é usado para o combate a incêndios florestais.



Os três helicópteros UH-12 Esquilo do HU-5, N-7050, N-7051 e N-7054, passam pelo grande portal do Estaleiro do Rio Grande em abril de 2009.



O UH-12 Esquilo N-7057 do HU-4 em abril de 2013, com pintura de camuflagem especialmente aplicada para a Operação Ribeiriz-Pantanal.



O UH-12 N-7050 foi o primeiro Esquilo produzido no Brasil. Depois de passar pelo Esquadrão HU-1 na BAeNSPA, foi transferido para o HU-6. É visto aqui em uma visita de inspeção ao Farol de Chuí, no extremo sul do Brasil, em outubro de 2009.



O UH-12 Esquilo N-7057 do HU-4 faz lançamento de paraquedistas em um exercício na região do Pantanal.



1.



2.



3.

MAIS OPERAÇÕES EMBARCADAS

Após a formação dos primeiros pilotos, em atendimento ao Decreto Nº 2.538 o curso básico de pilotos de asa fixa passou a ser feito na Academia da Força Aérea em Pirassununga, empregando aeronaves T-25 Universal e T-27 Tucano, seguindo daí para o curso avançado na Marinha norte-americana.

Em maio de 2001, um AF-1 Skyhawk do Esquadrão VF-1 rompeu a barreira do som pela primeira vez, atingindo Mach 1,02. No mesmo mês, o NAe São Paulo realizou suas primeiras operações aéreas, quando foram feitos os primeiros toques e arremetidas na Operação Catrapo I. O primeiro pouso enganchado e a primeira catapultagem foram feitos em julho e agosto do mesmo ano, por um piloto americano contratado, seguidos no final de agosto por pilotos brasileiros.

A qualificação dos pilotos do VF-1 se acelerava. Ainda em agosto foi feita a primeira operação de Revo com um avião-tanque KC-130 Hércules da FAB. Em dezembro, um AF-1 Skyhawk fez o lançamento de mísseis ar-ar Sidewinder, no Centro de Lançamento de Barreira do Inferno da FAB em Parnamirim, no Rio Grande do Norte.

Em 2002, homens e máquinas estavam prontos para retomar a rotina de exercícios internacionais com o NAe São Paulo. Em abril, foram realizadas as operações Uruex I e Araex I, respectivamente com as Armadas do Uruguai e Argentina. Esta última participou com aeronaves Turbo Tracker, Super Étendard e SH-3 Sea King. Em setembro, foi o exercício Temperex 02 com os esquadrões VF-1, HS-1, HU-1, HU-2 e HI-1, além de dois Turbo Trackers da Armada Argentina. A série continuou em janeiro de 2003 com o exercício Tropicallex 03 envolvendo todos os esquadrões da Força Aeronaval.

Em junho de 2004, o recém-incorporado Navio-Aeródromo nuclear CVN-76 *Ronald Reagan* passou pelo Rio de Janeiro a caminho de sua base na costa oeste americana e a Aviação Naval aproveitou a ocasião para realizar exercícios conjuntos.



4.



5.

1.
Outra vista do AF-1 Skyhawk N-1011 na mesma missão, 17 de outubro de 2001.
(Foto: Sebastião Campos de Andrade Neto)

2.
O AF-1 Skyhawk N-1011 do VF-1 de dorso sobre o mar, próximo a Cabo Frio, em novembro de 2001.
(Foto: Sebastião Campos de Andrade Neto)

3.
Lançamento de um míssil por um AF-1 Skyhawk do VF-1 no Centro de Lançamento de Barreira do Inferno no Rio Grande do Norte em dezembro de 2001.

4.
O IH-6B Jet Ranger III N-5046 do Esqd. HI-1 aproxima-se para o pouso no A-12 São Paulo, Operação Temperex 2002.
(Foto: Sebastião Campos de Andrade Neto)

5.
O momento da verdade: com o motor em potência máxima, o AF-1 Skyhawk N-1012 engancha no A-12 São Paulo, Operação Temperex 2002.
(Foto: Sebastião Campos de Andrade Neto)



Em 2 de outubro de 2013, comemorando os 15 anos do Esquadrão VF-1 e do Skyhawk, o N-1004 foi apresentado ostentando uma pintura especial. (Foto: Mauro Lins de Barros)



O painel digital do AF-1B N-1001. Se externamente as diferenças do Skyhawk modernizado são pouco aparentes, do ponto de vista operacional, trata-se de outro avião, muito mais potente. (Foto: Mauro Lins de Barros)



O primeiro Skyhawk modernizado recebido pelo VF-1 foi o AF-1B N-1001, visto aqui em 2015 fazendo uma passagem em alta velocidade com formação de vapor. (Foto: Mauro Lins de Barros)

DE NOVO EM TERRA FIRME

Em 17 de maio de 2005, uma rede de vapor no NAe São Paulo se rompeu e causou um incêndio que matou três tripulantes. Com isso, a Marinha decidiu antecipar uma grande manutenção preventiva.

Paralizações como essa têm reflexos severos sobre as operações. Pousar e decolar um jato em um navio-aeródromo exige um altíssimo grau de preparo. O treinamento em instalações de terra é útil, mas não pode simular o movimento do navio. Qualquer paralização mais longa obriga os pilotos a passar por um novo ciclo de treinamento de qualificação.

O NAe São Paulo voltou ao serviço em 2010. Infelizmente, um novo incêndio ocorrido em 2012 retardou as operações e, em 2015, o navio entrou em um Programa de Modernização do Meio, planejado para durar até 2019.

Assim, o Esquadrão VF-1 continuou operando como uma unidade baseada em terra. Em abril de 2009, dois *biplaces* AF-1A *Skyhawk* realizaram pela primeira vez um reabastecimento em voo usando o sistema de *buddy-pack*. Esse é um equipamento que permite a um caça funcionar como avião-tanque, permitindo a montagem de missões embarcadas de maior alcance, mesmo sem o apoio de aviões-tanque terrestres.

De 15 a 19 de março de 2015, quatro aviões do VF-1 se deslocaram para exercícios na Base Aérea de Natal. Este foi o voo mais longo no Brasil feito com os jatos Skyhawk, com a duração de 4 horas e 12 minutos.

Os Skyhawks da Aviação Naval ainda têm um número relativamente baixo de horas de voo e seu desempenho é adequado para as missões que deve desempenhar. A eletrônica, contudo, está abaixo dos padrões atuais. Para corrigir essa deficiência, a Marinha assinou em 14 de abril de 2009 um contrato com a Empresa Brasileira de Aeronáutica (Embraer) para a modernização do Skyhawk, incorporando um novo radar, aviônica de última geração, completa revitalização estrutural e de motores, além de muitos outros itens. O primeiro protótipo voou em agosto de 2014.

O programa de modernização cobrirá a reforma de nove *monoplaces* AF-1 e três *biplaces* AF-1A, que passarão a ser designados, respectivamente, AF-1B e AF-1C. Em maio de 2015, o *monoplace* AF-1B N-1001 modernizado foi entregue ao VF-1, abrindo uma nova era para o esquadrão.

GLOSSÁRIO

Aeronaves

Qualquer artefato voador, como balões, aviões, helicópteros, autogiros e outros.

Aerobotes

Aviões para operar da água com o corpo (fuselagem) em forma de bote.

Hidroaviões

Aviões para operar da água com flutuadores montados sob a fuselagem.

Aviões anfíbios

Aviões capazes de operar de terra ou da água. Podem ter o corpo de um aerobote ou flutuadores, mas também dispõem de um trem de pouso para operar em terra.

Aeronaves de asa fixa

São os aviões comuns.

Aeronaves de asas rotativas

São os helicópteros, cujo rotor pode ser considerado como uma asa rotativa.

OS NOMES DAS OPERAÇÕES NAVAIS

Os exercícios e operações militares costumam ser designados por uma sigla que pode denotar os participantes, o local da operação ou outros fatores. Alguns exemplos:

Araex

Exercícios conjuntos com a Armada Argentina.

Aspirantex

Exercícios de instrução para os novos Aspirantes.

Catrapo

Exercícios de pouso enganchado da FAB, em terra ou a bordo. O nome é uma onomatopeia de um pouso brusco, com o gancho pegando o cabo.

Missilex

Exercícios de lançamento de mísseis.

Unitas

Exercícios multilaterais montados anualmente pela Marinha norte-americana.

Uruex

Exercícios conjuntos com a Armada Nacional do Uruguai.



A AVIAÇÃO NAVAL AOS 100 ANOS

A AVIAÇÃO NAVAL NA VIDA BRASILEIRA E NA ESTRUTURA DA MARINHA

A Aviação Naval chega ao seu centenário com uma estrutura madura e complexa, inserida no organograma geral da Marinha, envolvendo um grande número de Organizações Militares.

O Comando de Operações Navais é responsável pelas unidades operacionais da Aviação Naval as quais, por sua vez, se distribuem entre a Força Aeronaval, parte integrante da Esquadra, e os Esquadrões Distritais, cada um subordinado ao Distrito Naval correspondente.

Todo o conjunto é apoiado tecnicamente pela Diretoria de Aeronáutica da Marinha, parte integrante da Diretoria-Geral de Material da Marinha. O diagrama anexo ilustra a estrutura e a inserção da Aviação Naval na organização geral da Marinha do Brasil.

*O Super Lynx N-4011 do Esquadrão HA-1
passa pela Fragata F-43 Liberal.*

(Foto: Sebastião Campos de Andrade Neto)



O prédio da Comando da Força Aeronaval na entrada da Base Aeronaval de São Pedro da Aldeia.

(Foto: Mauro Lins de Barros)

COMANDO DA FORÇA AERONAVAL (ComForAerNav)

Criada pelo Aviso Ministerial nº 1.003, de 5 de junho de 1961, a Força Aérea Naval nasceu em ambiente político conturbado, marcado por alguns impasses entre a Marinha e a FAB, o que motivou a busca por uma organização lógica dos meios aeronavais. Naquela época, a MB vivia dois eventos significativos de reestruturação da Aviação Naval: a instalação do CIAAN, em 1957, na Avenida Brasil, com a formação das primeiras turmas de mecânicos e Aviadores Navais, posteriormente transferido para São Pedro da Aldeia, a partir do segundo semestre de 1961; e a aquisição e chegada do NAeL Minas Gerais. Inicialmente, o Comando da Força Aérea Naval foi exercido, cumulativamente, pelo Comandante em Chefe da Esquadra, sediado a bordo daquele NAeL, composto pelo próprio navio, com seus aviões e helicópteros orgânicos, pelo 1º EsqdHU-1 e pelo 2º EsqdHS-2.

Em 1963, o Aviso Ministerial Nº 0191 alterou o de Nº 1.003 de 1961, prevendo, dentre seus diversos tópicos, que o Comando da Força Aérea Naval passasse a ser exercido por um Contra-Almirante do Corpo da Armada. Em 26 de janeiro de 1965, publicou-se o Decreto Presidencial Nº 55.627, estabelecendo normas para o emprego de meios aéreos para as operações navais e alterou, profundamente, a Aviação Naval.

Em virtude da nova situação criada com a entrada em vigor desse Decreto, foi emitido o Aviso Ministerial Nº 0830, de 28 de maio de 1965, que reorganizou a Força Aérea Naval, alterando sua denominação para Força Aeronaval. O Comando da Força Aeronaval (ComForAerNav) passou a ser, efetivamente, exercido por um Oficial-General do Corpo da Armada, subordinado ao Comando em Chefe da Esquadra.

Através do Aviso Ministerial nº 0525, de 15 de junho de 1971, a sede da Força Aeronaval passou do Rio de Janeiro - Estado da Guanabara - para a cidade de São Pedro da Aldeia.

Em 8 de abril de 1998, foi publicado o Decreto Presidencial Nº 2.538, dispondo sobre os meios aéreos da Marinha do Brasil, determinando o seguinte: “A Marinha disporá de aviões e helicópteros destinados ao guarnecimento dos navios de superfície e de helicópteros de emprego geral, todos orgânicos e por ela operados, necessários ao cumprimento de sua destinação constitucional.” Esse ato foi um marco importante para a Marinha e para a Aviação Naval, com a retomada da operação de aeronaves de asa fixa, após 33 anos.

Com a missão de “proporcionar o apoio aéreo adequado aos Comandos Operativos no desempenho de suas tarefas, a fim de contribuir para a realização de operações navais e operações

terrestres de caráter naval”, ao completar seus 55 anos, o ComForAerNav possui as seguintes Organizações Militares subordinadas, todas sediadas em São Pedro da Aldeia, ordenadas pela sequência de ativação:

- Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval Almirante José Maria do Amaral Oliveira (CIAAN);
- 1º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral (EsqdHU-1);
- 1º Esquadrão de Helicópteros de Instrução (EsqdHI-1);
- 1º Esquadrão de Helicópteros Antissubmarino (EsqdHS-1);
- Base Aérea Naval de São Pedro da Aldeia (BAeNSPA);
- 1º Esquadrão de Helicópteros de Esclarecimento e Ataque (EsqdHA-1);
- 2º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral (EsqdHU-2);
- Centro de Intendência da Marinha em São Pedro da Aldeia (CeIMSPA);
- 1º Esquadrão de Aviões de Interceptação e Ataque (EsqdVF-1); e
- Policlínica Naval de São Pedro da Aldeia (PNSPA).

“

NA TERRA,
NO CÉU
E NO MAR,
NÓS FAZEMOS
VOAR

”



(Foto: Flávio Lins de Barros)

BASE AÉREA NAVAL DE SÃO PEDRO DA ALDEIA (BAeNSPA)

A BAeNSPA, criada em 10 de maio de 1966, tem uma posição única na Marinha do Brasil, sendo sua única base aérea. Ocupa um grande terreno de 1.240,7 hectares com cerca de 19 km de perímetro, situado às margens da Lagoa de Araruama, na Região dos Lagos do Estado do Rio de Janeiro, a 110 km da sede da Esquadra. A maior parte da área total é coberta por vegetação diversificada remanescente da mata atlântica e conhecida popularmente como “macega”.

Sua função mais visível é a de funcionar como sede do grande complexo aeronaval que inclui o CIAAN e os Esquadrões da Força Aeronaval. Na condição de aeródromo militar, a BAeNSPA é considerada como alternativa para o tráfego da área do Rio de Janeiro. A Base também fornece apoio ao pessoal civil e militar lotado na área e é responsável pela execução e fiscalização do Serviço Militar da região.

A BAeNSPA executa os serviços de manutenção e reparos de 2º e 3º escalões nas aeronaves de todas as Unidades Aéreas da Aviação Naval. Cabe-lhe também desenvolver tecnologias aplicáveis à manutenção dos meios aeronavais. Para isso, a Divisão Industrial da Base conta com máquinas, oficinas e pessoal especializado de alto nível, capaz de realizar serviços estruturais, em sistemas elétricos e dinâmicos, inspeções programadas, análises e ensaios de diversas naturezas, calibração de instrumentos, balanceamento de aeronaves, além de outros serviços.

Deve-se também mencionar a presença na BAeNSPA do Museu da Aviação Naval, criado em 23 de agosto de 2000 para resgatar e manter o acervo histórico da Aviação Naval, contribuir para a difusão do conhecimento sobre seu patrimônio histórico e estimular o desenvolvimento da mentalidade marítima no público em geral.

“

AQUI COMEÇA A
AVIAÇÃO NAVAL

”



(Foto: Mauro Lins de Barros)

CIAAN (FORÇA AERONAVAL)

O CIAAN, com sede no município de São Pedro da Aldeia, Estado do Rio de Janeiro, foi criado pelo Decreto Nº 37.398, de 27 de maio de 1955, ficando, nessa época, sob a subordinação direta da Diretoria de Aeronáutica da Marinha, e sediado, inicialmente, à Rua do Acre no Centro do Rio de Janeiro.

Suas atividades foram regulamentadas pelo Decreto Nº 37.558, de 30 de junho de 1955. As primeiras instalações operacionais foram localizadas no km 11 da Av. Brasil, no bairro da Penha, no Rio de Janeiro, e lá permaneceram até o final do ano de 1961. Em 23 de novembro de 1961, pelo Decreto Nº 204, passou à subordinação do Comandante do 1º Distrito Naval, ficando sob controle técnico-administrativo do Diretor-Geral de Aeronáutica da Marinha.

Em cumprimento ao Aviso Ministerial Nº 2337, de 29 de novembro de 1961, o CIAAN teve sua sede transferida para a localização atual, tendo sido mantida a sua subordinação militar e o controle técnico-administrativo.

Posteriormente, através do Decreto Nº 68.818, de 28 de junho de 1971, passou à subordinação do Comando da Força Aeronaval. Seus decretos de regulamentação e de alterações foram revogados pelo Decreto nº 87.353, de 2 de ju-

lho de 1982, que, por sua vez, foi revogado pelo Decreto s/Nº, de 10 de maio de 1991 (publicado no DOU de 13 de maio de 1991).

Seu regulamento foi aprovado pela Portaria Nº 1, de 15 de janeiro de 1997, do Comandante de Operações Navais. De acordo com a Portaria nº 456/MB do Comandante da Marinha, de 21 de dezembro de 2009, este Centro de Instrução teve seu nome alterado para de Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval Almirante José Maria do Amaral Oliveira.

Nos primeiros anos, até que se organizassem os primeiros esquadrões, o CIAAN chegou a operar helicópteros. Sua missão é ministrar cursos de Especialização, Subespecialização e Aperfeiçoamento de Aviação para Oficiais e Praças, bem como adestrar o pessoal para a operação dos meios aéreos da Marinha, a fim de capacitá-los para o desempenho das atividades relacionadas com as operações aeronavais a bordo e em terra. Para atender os 2.500 alunos que, em média, são matriculados anualmente nos diversos cursos, o Centro conta com diversos recursos de apoio ao ensino, como simuladores de aeronaves de asa fixa e de helicópteros, uma Utepas, laboratórios de aviônica e de línguas, entre outros.

A FORMAÇÃO DO OFICIAL AVIADOR NAVAL NA MARINHA DO BRASIL

Responsável pela formação do aviador naval, o Centro de Instrução e Ades- tramento Aeronaval Almirante José Maria do Amaral Oliveira (CIAAN) tem o propósito de preparar e habilitar oficiais para a condução e operação das aeronaves da Marinha do Brasil, bem como para a utilização dos seus sistemas de armas, além do desempenho de funções técnicas e administrativas relacionadas à Aviação Naval.

Ao longo desses anos, gerações de militares e civis trabalharam em prol do crescimento da Aviação Naval, buscando melhorias em sua infraestrutura de apoio, nas metodologias aplicadas ao sistema de ensino, no aprimoramento técnico de seu corpo docente e na qualidade dos ensinamentos transmitidos às gerações que operam os meios aeronavais da Marinha. Devido a isso, o CIAAN atualmente possui instalações modernas, confortáveis e preparadas para o cumprimento da missão de formar o principal patrimônio da Aviação Naval: o seu pessoal.

O curso para aviadores navais realizado na Marinha é desenvolvido em duas partes distintas: tecnologia aeronáutica e pilotagem. A primeira é realizada

nas instalações do CIAAN com duração de seis meses, contendo disciplinas sobre aerodinâmica, normas aeronáuticas, meteorologia, aerotécnica, sobrevivência, segurança, medicina e logística de aviação e organização e administração naval. Nesta etapa são também realizados os importantes eventos de formação seguintes:

- Estágio de salto de emergência na Academia da Força Aérea (AFA), pré-requisito para habilitação em Asa Fixa;
- Teste de Aptidão para Pilotagem Militar (Tapmil), um dos itens a serem considerados para indicação de oficiais-alunos para a habilitação em Asa Fixa; e
- Conselho de Avaliação para Aviação (CAPAv) do CIAAN para selecionar 10 dos 25 oficiais-alunos para ingressarem na habilitação em Asa Fixa, de acordo com as vagas disponibilizadas pela Força Aérea Brasileira (FAB) através do Termo de Cooperação N° 1/EMAER/2011, de 28 de novembro de 2011.

A segunda parte se divide em quatro estágios:

1. Estágio primário de aviação (EPAv), realizado na AFA, com duração de seis meses, para dez alunos do Curso de Aperfeiçoamento de Aviação para Oficiais (CAAVO), selecionados pelo TAPMIL. Neste estágio, é realizada a parte prática de voo primário na aeronave T-25

Universal do 2º Esquadrão de Instrução Aérea da AFA (2º EIA), perfazendo-se um total de aproximadamente 60 horas de voo. Após o EPAv, quatro dos dez oficiais-alunos são selecionados pelo Conselho de Avaliação do Desempenho de Pilotos de Asa Fixa (Cadepaf), composto por Oficiais do CIAAN e da AFA, para prosseguirem na habilitação em Asa Fixa em aeronaves T-27 Tucano;

2. Estágio básico de asa fixa (Ebaaf), na AFA, com duração de um ano, para os quatro oficiais-alunos com melhor desempenho no voo de aeronave de asa fixa, no qual é realizada a parte prática básica de voo na aeronave T-27 Tucano do 1º Esquadrão de Instrução Aérea da AFA (1º EIA), perfazendo-se um total de aproximadamente 100 horas de voo. Ressalta-se que, após o Ebaaf, quatro oficiais-alunos são selecionados pelo Cadepaf, composto por Oficiais do CIAAN e da AFA, para prosseguirem na Habilitação em Asa Fixa na Marinha dos EUA;

3. Estágio intermediário/avançado de asa fixa (EIAAF), realizado na Marinha Norte-Americana, com duração de aproximadamente um ano e meio, para os oficiais-alunos que obtiverem recomendação favorável para prosseguirem no processo de formação de pilotos de asa fixa, em que se realiza a parte prática intermediária e avançada nas modalidades de alta

performance (T-45C Goshawk) para os futuros pilotos de caça e de transporte multimotor (T-44B Pegasus). A fase na Marinha dos Estados Unidos está dividida em dois processos, de acordo com a qualificação a ser obtida, a saber:

MODALIDADE DE ALTA PERFORMANCE:

- **FASE 1:** Estudo da língua inglesa com ênfase na parte técnica de voo. Realizado no *Defense Language Institute* (DLI), San Antonio (Texas).
- **FASE 2:** Sobrevivência e câmara centrífuga na *Naval Air Station* (NAS) Pensacola (Flórida).
- **FASE 3:** Treinamento teórico e prático em aeronave T-45 (*Total System Intermediate Jet e Advanced Strike*) em Kingsville (Texas).

Horas de voo por aluno: cerca de 150h.

MODALIDADE DE TRANSPORTE MULTIMOTOR:

- **FASE 1:** Estudo da língua inglesa com ênfase na parte técnica de voo. Realizado no *Defense Language Institute* (DLI), San Antonio (Texas).
- **FASE 2:** Sobrevivência e câmara centrífuga na *Naval Air Station* (NAS) Pensacola (Flórida).
- **FASE 3:** Treinamento teórico e prático em aeronave T-45 (*Total*

System Intermediate Jet E2/C2) em Kingsville (Texas).

- **FASE 4:** Treinamento teórico e prático em aeronave T-44 (*Advanced Mult-Eng MPTS*) em Corpus Christi (Texas).

Horas de voo por aluno: cerca de 90h em T-45 e 60h em T-44; e

4. Estágio básico de asa rotativa, no Primeiro Esquadrão de Helicópteros de Instrução, para os alunos não selecionados/voluntários para prosseguirem no estágio de asa fixa. Este estágio se divide em duas modalidades:

a) Estágio Básico de Asa Rotativa (Ebar):

- Parte prática de voo básico na aeronave IH-6B (Bell Jet Ranger III) do 1º Esquadrão de Helicópteros de Instrução (EsqdHI-1).

Local: BAeNSPA (São Pedro da Aldeia, RJ).

Período: Janeiro a dezembro (ano A+1).

Horas de voo por aluno: 100 a 120h.

b) Estágio Complementar de Asa Rotativa (Ecar):

- Parte prática de voo complementar na aeronave IH-6B (Bell Jet Ranger III) do 1º Esquadrão de Helicópteros de Instrução (EsqdHI-1), para os

oficiais-alunos que não prosseguiram na habilitação em Asa Fixa, conforme determinação do CAPAv.

Local: BAeNSPA (São Pedro da Aldeia, RJ).

Período: Janeiro a julho (ano A+2).

Horas de voo por aluno: 60 a 80h.

Desta forma, após a conclusão das diferentes etapas do curso de aperfeiçoamento de aviação mencionadas, os oficiais-alunos são distribuídos pelos diversos esquadrões da Marinha do Brasil, dotados dos conhecimentos profissionais aeronáuticos necessários para desenvolverem suas atividades nas mais diversas missões que a Aviação Naval necessite. Cabe-nos ressaltar, ainda, que a árdua tarefa de ensinar e formar aeronavegantes se reveste de fundamental importância para o futuro da Aviação Naval. Vivemos um período de mudanças, tanto no aspecto técnico-operacional, como no campo da logística, com a incorporação de novos meios dotados de equipamentos de última geração. Paradigmas deverão ser quebrados para que acompanhe-mos a evolução do mundo aeronáutico. Portanto, o futuro da aviação está calcado nos processos de formação postos em prática na atualidade, responsáveis por apresentar à Marinha o mais valioso recurso de que ela dispõe: o homem qualificado e capacitado a operar suas aeronaves.



(Foto: Esquadrão HU-1)

1º ESQUADRÃO DE HELICÓPTEROS DE EMPREGO GERAL

(EsqdHU-1 Esquadrão Águia)

O 1º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral foi criado em 5 de junho de 1961, sendo a primeira Unidade Aérea Operativa da Marinha do Brasil. Ativado em 17 de abril de 1962, nas antigas instalações do Centro de Instrução de Adestramento Aéreo Naval, no km 17 da Av. Brasil, possui a grandiosa e complexa tarefa de prover meios aéreos em apoio à Esquadra e demais organizações da Marinha do Brasil.

Fiel ao lema “Preparado para Tudo”, o Esquadrão HU-1 continuou desempenhando as mais diversas e variadas tarefas, tais como, ligação e observação, esclarecimento radar e visual, lançamento de paraquedistas e de mergulhadores de combate, transporte de tropa, serviços hidrográficos, aerofotogrametria, guarda de aeronaves no NAe São Paulo, busca e salvamento, apoio humanitário, evacuação aeromédica e, ainda, apoio aéreo aproximado. Presentes no “continente dos superlativos” – mais frio, mais seco, mais alto, mais ventoso, mais remoto, mais desconhecido e o mais preservado – desde a primeira Operantar, em 1982, as aeronaves do Esquadrão há 35 anos prestam fundamental apoio aos projetos de pesquisa desenvolvidos naquela região. Armadas com metralhadoras ou com foguetes suas aeronaves também são capazes de executar missões de ataque leve, apoio aéreo aproximado e esportagem

de tiro em operação com as tropas do Corpo de Fuzileiros Navais.

Tendo operado mais de 10 modelos de aeronaves ao longo de seus 55 anos de história, o Esquadrão é atualmente equipado com os helicópteros Esquilo monoturbina (UH 12) e biturbina (UH 13).

No novo século, o Esquadrão HU-1 iniciou sua participação nas operações combinadas sob a égide da ONU. No final de 2008, um helicóptero embarcou no Navio de Desembarque de Carros de Combate Mattoso Maia (G-28) para participar da Operação Haiti VI, levando importante ajuda humanitária a Jamaica, Cuba e Haiti, países que haviam sido assolados pela temporada de furacões do Atlântico daquele ano. Em fevereiro de 2016, o HU-1 iniciou sua participação na missão Unifil-IX, no Líbano, em substituição ao AH-11A, com um helicóptero UH-12 embarcado na Fragata Independência (F44).

Também digna de nota foi a participação de um UH-12 e um UH-13, embarcados na Corveta Barroso (V-34) e na Fragata Liberal (F-43), para a operação Missilex-2013, com as tarefas de fazer a filmagem e a telemetria do ensaio de lançamento do primeiro míssil superfície-superfície Exocet MM40-B1 equipado com motor de fabricação nacional.

“

ENSINAMOS
AOS HOMENS
O SABER DOS
PÁSSAROS

”



(Foto: Esquadrão HI-1)

1º ESQUADRÃO DE HELICÓPTEROS DE INSTRUÇÃO

(EsqdHI-1 Esquadrão Garça)

Instrução, nossa missão. Esta singela frase retrata a significativa razão de ser deste Esquadrão Criado pelo Aviso Nº 0284, de 22 de fevereiro de 1961, do Ministro da Marinha, e ativado em 27 de junho de 1962, pelo Diretor de Aeronáutica da Marinha. Tem por missão a realização da parte prática de pilotagem em Asa Rotativa para o Curso de Aperfeiçoamento em Aviação para Oficiais (Caavo) e pela formação de médicos e psicólogos especializados em aviação para que entendam as dificuldades do dia a dia dos Aviadores Navais, desde o início da formação. Com isso visa complementar o ensino teórico ministrado pelo CIAAN.

Por ocasião de sua criação, o Esquadrão HI-1 contava com dois helicópteros do tipo Bell 47, recebidos quando da aquisição dos dois Navios Hidrográficos Sírius e Canopus, e mais seis helicópteros do tipo Hughes-200, adquiridos nos Estados Unidos da América. Inicialmente, o Esquadrão HI-1 ficou subordinado ao CIAAN, localizado no km 11 da avenida Brasil, onde atualmente funciona o Centro Recreativo da Casa do Marinheiro.

Em 1965, o Esquadrão foi transferido para a cidade de São Pedro da Aldeia, juntamente com o CIAAN, local onde estava sendo edificada a Base Aérea Naval. Com a transferência da Força Aeronaval para São Pedro da Aldeia, em 1971, o CIAAN deixou de ter sob sua subordinação o Esquadrão, ficando apenas com a formação acadêmica dos aviadores. Em 1963, o Esquadrão HI-1 substituiu, na instrução de voo, os antigos Bell 47 e Hughes-200, pelos helicópteros do Tipo Hugues 206-A, que permaneceriam auxiliando na formação do pessoal aeronavegante até 1974, ocasião em que

foram substituídos pelos helicópteros do tipo Bell Jet Ranger II 206-B. A partir dessa data, o Esquadrão passou a contar com meios modernos, próprios para a realização de manobras primárias de instrução de voo em aeronaves de asas rotativas. Em 1985, foram recebidos 19 helicópteros do tipo Bell Jet Ranger III, em substituição aos Bell Jet Ranger II 206-A.

No período de 1961 a 2016, o Esquadrão HI-1 brevetou mais de 800 oficiais, incluindo membros de marinhas do continente sul-americano, do Exército Brasileiro, médicos especializados em aviação e oficiais permanentes aos Quadros das Polícias e Bombeiros Militares dos Estados do Espírito Santo, Mato Grosso, Minas Gerais, Rio de Janeiro, Paraná e São Paulo. Com a criação da Aviação do Exército Brasileiro, a Marinha ficou incumbida de preparar o pessoal para pilotagem e manutenção de suas aeronaves. Dessa forma, coube ao Esquadrão HI-1 contribuir para a formação da primeira turma de aviadores do Exército Brasileiro, possibilitando o retorno aos ares da briosa Aviação Militar, o que para nós é motivo de extremo orgulho. Esquadrão HI-1 - "Berço de todos os Aviadores Navais da Marinha do Brasil".

Este Esquadrão vem cumprindo, há mais de cinco décadas, a árdua e importante missão de formação dos Aviadores Navais da Marinha do Brasil, das cinco primeiras turmas de Aviadores do Exército Brasileiro, de Aviadores de Marinhas Amigas da América do Sul, Aviadores das Polícias e Bombeiros Militares de vários Estados Brasileiros e demais Órgãos da administração pública. Buscando sempre, em sua trajetória, o firme propósito de alcançar o estado da arte da instrução de voo.



(Foto: Esquadrão HS-1)

1º ESQUADRÃO DE HELICÓPTEROS ANTI-SUBMARINO

(EsqdHS-1 Esquadrão Guerreiro)

O 1º EsqdHS-1 foi criado em 28 de maio de 1965, e tem como missão principal a detecção, localização, acompanhamento e ataque a submarinos e alvos de superfície para a proteção das forças navais da Marinha do Brasil operando a partir de terra, de navio-aeródromo ou outros navios de maior porte. Outras missões secundárias podem ser executadas, tais como transporte de material e tropas, evacuação aeromédica, busca e salvamento e espotagem de tiro.

Em abril de 1998, enquanto a Aviação Naval aguardava a chegada de seus novos aviões de asa fixa, o Esquadrão HS-1 iniciou, na própria BAeNSPA, um importante programa de modernização das aeronaves SH-3B, recebidas de segunda mão dos estoques da US Navy em 1996, para permitir que realizassem voos por instrumentos (IFR) que se estendeu até meados de 2000. Em de abril daquele ano, duas aeronaves do Esquadrão participaram das comemorações dos 500 anos do descobrimento em Salvador, operando com base no Navio de Desembarque-Doca G-30 Ceará.

No final da primeira década do século XXI, os helicópteros SH-3 Sea King do Esquadrão HS-1 chegavam ao fim de sua vida útil. Para substituí-lo, a Marinha selecionou o helicóptero multiemprego (capacidades antisuperfície e antissubmarino) SH-16 Seahawk, dos quais seis foram adquiridos novos, do fabricante, a empresa Sikorsky Aircraft Company (SAC) norte-americana. Os dois primeiros foram entregues em Cabo Frio em 30 de julho de 2012,

trazidos por um avião cargueiro C-17A da força aérea norte-americana. Após serem montados e inspecionados por pessoal da fábrica, foram levados em voo para a BAeNSPA.

Em 2008, foram adquiridas 4 aeronaves Sikorsky S-70B Seahawk e durante a Paris Air Show 2011, foi anunciada a compra de mais duas aeronaves. O modelo adquirido pela MB é uma versão customizada do MH-60R da US Navy, capaz de realizar missões ASW e ASuW, cujas principais diferenças são o sonar HELRAS, MAS Penguin e rádios Rhode&Shwartz. Sua principal missão será a guerra antissubmarino (ASW) e utilizará o sonar DS 100 HELRAS (Helicopter Long-Range Active Sonar) e torpedos MK.46. Para missões de guerra ar-superfície (ASuW) utilizará o seu radar APS-143(C)V3 e mísseis AGM 119B Penguin MK2 MOD7, com alcance de cerca de 18MN e guiagem IR.

O Sea King realizou o último voo na Aviação Naval em 23 de agosto de 2012, 97º aniversário da Aviação Naval.

Em dezembro de 2014, o novo SH-16 demonstrou sua capacidade com o primeiro lançamento de um míssil ar-superfície Penguin com cabeça telemétrica, durante o exercício Aderex II, embarcado no G-30 Ceará.

Em abril de 2016, duas aeronaves SH-16 operando a partir da BAeNSPA, efetuaram com sucesso o disparo de dois mísseis AGM-119B Penguin Mk.2 Mod 7 (com cabeça de combate), no casco da ex-Corveta Frontin, durante a Operação Missilex 2016.

“
INVENIRE
HOSTEM ET
DELERE
”

ENCONTRAR E
DESTRUIR O INIMIGO



(Foto: Esquadrão HA-1)

1º ESQUADRÃO DE HELICÓPTEROS DE ESCLARECIMENTO E ATAQUE

(EsqdHA-1 Esquadrão Lince)

O 1º EsqdHA-1 foi criado em 15 de maio de 1978 e tem hoje a missão de prover os meios aéreos que integram os sistemas de armas dos navios de superfície da Esquadra, a fim de ampliar os sensores de bordo e a capacidade de reação dos navios.

O Esquadrão foi dotado inicialmente com um inventário de nove aeronaves SAH-11 Lynx, sendo cinco destas, a partir de 1996, modernizadas para o padrão AH-11A, e recebendo ainda, outras nove do mesmo tipo, inteiramente novas, passando assim a operar os helicópteros denominados Super Lynx, armados com torpedos Mk 46, bombas de profundidade Mk 9 e mísseis ar superfície Sea Skua. Desde que o Esquadrão HA-1 passou a operar o AH-11A Super Lynx, teve seu nome alterado para Primeiro Esquadrão de Helicópteros de Esclarecimento e Ataque, seu leque de atuação foi significativamente ampliado.

Em 2006, após a Segunda Guerra do Líbano, a ONU instituiu uma missão de paz denominada Unifil. A partir de 2011, a Unifil passou a incluir um componente naval comandado pela Marinha do Brasil, com a participação do Esquadrão HA-1 no fornecimento de um helicóptero AH-11A Super Lynx, as fragatas

F-45 União, F43 Liberal, F-42 Constituição e a corveta V-34 Barroso.

Em 2009 foram incorporados os equipamentos de visão térmica (Flir – Forward Looking Infra Red), os primeiros usados por aeronaves da Marinha do Brasil. As metralhadoras laterais .50 foram introduzidas no ano de 2011, possibilitando ao Super Lynx realizar missões de interdição marítima, cada vez mais em voga no emprego das armadas pelo mundo. A designação AH-11A do Super Lynx não foi alterada, apesar do aumento da capacidade operacional e a mudança de aspecto da aeronave.

Nos dias de hoje, o Esquadrão HA-1 realiza missões de esclarecimento diurno e noturno, ataques a alvos de superfície, designação de alvos além do horizonte radar dos navios, ataques vetorados a alvos submarinos, ações de guerra eletrônica, além de interdição marítima comentada acima. Suas aeronaves podem também ser empregadas em evacuação aeromédica, busca e salvamento em alto-mar e operação com mergulhadores de combate. Conforme relatado no capítulo 10, a frota dos Super Lynx encontra-se em processo de modernização.



(Foto: Mauro Lins de Barros)

2º ESQUADRÃO DE HELICÓPTEROS DE EMPREGO GERAL

(EsqdHU-2 Esquadrão Pégasus)

O 2º EsqdHU-2 foi criado em 18 de setembro de 1986 e ativado em 25 de fevereiro de 1988 para executar, em todo o território nacional, as mais diversas missões em apoio à Esquadra e demais organizações da Marinha do Brasil, empregando helicópteros de maior porte do que aqueles operados pelo HU-1, capazes de ser operados à noite e em quaisquer condições de tempo.

Assim, o Esquadrão pode operar em missões de apoio às operações anfíbias e de apoio logístico móvel, transporte de tropa, esclarecimento, lançamento de paraquedistas, guarda de aeronaves no NAe São Paulo, busca e salvamento, evacuação aeromédica, combate a incêndio e muitas outras.

Hoje o HU-2 dispõe de seis aeronaves UH-14 Super-Puma e sete aeronaves UH-15 Super-Cougar, os famosos Pégasus. Estas aeronaves estão capacitadas para as mais diversas tarefas, tais como: transporte de tropa e material, esclarecimento aéreo e marítimo, lançamento de paraquedistas e mergulhadores de combate, operações especiais, guarda de aeronaves no NAe São Paulo, proteção de Grupos-Tarefa contra ameaças assimétricas e operações de busca e salvamento no período diurno e noturno.

O Esquadrão tem atualmente no seu inventário os helicópteros UH-14 – Super Puma e UH-15 – Super Cougar, que é maior e mais moderno, e tem a previsão do recebimento do primeiro AH-15B (versão operacional dos UH-15) em 2018, o qual será equipado com míssil Exocet, radar de esclarecimento e sistema de guerra eletrônica, terá, dentre outras, a complexa capacidade de realizar ataques contra meios de superfície.

“
IN AERE
DEFENSIO
MARIS
”

NO AR A DEFESA DO MAR



(Foto: Mauro Lins de Barros)

1º ESQUADRÃO DE AVIÕES DE INTERCEPTAÇÃO E ATAQUE (EsqdVF-1 Esquadrão Falcão)

O 1º Esquadrão de Aviões de Interceptação e Ataque, EsqdVF-1 foi criado em 2 de outubro de 1998 após a Marinha recuperar a possibilidade de operar suas próprias aeronaves de asa fixa. A missão do esquadrão é: interceptar e atacar alvos aéreos e localizar, acompanhar e atacar alvos de superfície, a fim de contribuir para a defesa e proteção das forças navais.

O Esquadrão é equipado com jatos McDonnell-Douglas A-4 Skyhawk que podem ser empregados em uma variedade de configurações, para reabastecimento em voo, emprego ar-solo com bombas canhões e interceptação com canhões ou mísseis ar-ar AIM-9H Sidewinder.

Em 2009, foi lançado um programa de modernização do Skyhawk, envolvendo a revitalização geral e a modernização de sensores e suíte de aviônicos em linha com o atual estado da arte. Com isso, a vida útil do avião deverá ser estendida em 25 anos. Um exemplar modernizado já se encontra em pleno uso operacional.

“

FINIS
NOSTER
CURANDI
ARS

”

NOSSA FINALIDADE
É A ARTE DE CURAR



(Foto: Força Aeronaval)

POLICLÍNICA NAVAL DE SÃO PEDRO DA ALDEIA (PNSPA)

A PNSPA foi criada em 28 de abril de 1999 e ativada em 30 de setembro de 1999, sendo originada do antigo Departamento de Saúde da BAeNSPA, de quem herdou as instalações e a experiência acumulada de várias gerações de militares e civis dedicados ao apoio de saúde à Aviação Naval. Sendo a primeira Organização Militar de Saúde da Esquadra, tem como propósito contribuir para a eficácia do Sistema de Saúde da Marinha (SSM) no tocante à execução das atividades dos Subsistemas Assistenciais de Saúde, Operativo e Médico Pericial.

A PNSPA é referência do Sistema de Saúde da Marinha para 42 municípios nos estados do Rio de Janeiro e de Minas Gerais, com um público alvo de aproximadamente 17 mil usuários, entre militares da ativa, inativos e dependentes, prestando a estes, assistência médica, odontológica e de apoio à saúde nas mais diversas especialidades. A atividade médico-pericial na PNSPA é realizada por duas Juntas de Saúde, a Junta Regular de Saúde (JRS) e a Junta de Saúde para Atividades Especiais (JSAE), sendo esta última responsável pelas inspeções de saúde de todos os aeronavegantes que servem no Complexo Aeronaval. Suas atividades operativas são conduzidas por seus Médicos de Aviação, que apoiam os Esquadrões de Aeronaves, participando também de missões de busca e salvamento e realizando evacuações aeromédicas.



(Foto: CeIMSPA)

CENTRO DE INTENDÊNCIA DA MARINHA EM SÃO PEDRO DA ALDEIA

(CeIMSPA)

O CeIMSPA, originário do Depósito Secundário da BAeNSPA, criado, em maio de 1966, para estocagem e fornecimento de material de diversas categorias, principalmente, sobressalentes de aviação, foi instituído pela Portaria N° 0285, de maio de 1995, do Ministro da Marinha, como o então DepNavSPA, e ativado em 14 de dezembro do mesmo ano.

A alteração de denominação do DepNavSPA para CeIMSPA ocorreu por meio da Portaria N° 121/MB, de 11 de abril de 2011, do Comando da Marinha, passando a ter a missão de contribuir para a prontidão dos meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais, sediados ou em trânsito, bem como dos estabelecimentos de terra apoiados.

O CeIMSPA conta com paiol climatizado para sobressalentes de aviação, paiol de armazenagem a grosso e um depósito especial para empresas fornecedoras que operam em regime aduaneiro atípico.

OS ESQUADRÕES DISTRITAIS

Além da Esquadra de águas azuis e das tropas anfíbias dos fuzileiros navais, apoiadas pela Aviação Naval, a Marinha possui um terceiro e não menos importante braço de atuação, representado pelos Distritos Navais, que cuidam da navegação nas águas costeiras e interiores. Em conjunção com as Polícias, também atuam no combate ao contrabando e outras atividades ilícitas. Dos nove Distritos Navais da Marinha do Brasil, três possuem Esquadrões de Helicópteros: o 9º DN, em Manaus, no Amazonas (Esquadrão HU-3), o 6º DN, em Ladário, no Mato Grosso do Sul (Esquadrão HU-4) e o 5º DN, em Rio Grande, no Rio Grande do Sul (Esquadrão HU-5).

Nas imensas regiões da Bacia Amazônica e do Pantanal, inúmeras localidades são acessíveis apenas pelos rios. Para essas populações, o apoio de saúde e muitos outros serviços chegam apenas por meio dos Navios da Marinha. Um destaque especial cabe aos cinco Navios de Assistência Hospitalar que navegam continuamente pelas comunidades ribeirinhas.

As viagens que os Navios de Assistência Hospitalar (NAsH) da Marinha do

Brasil realizam pela Amazônia atendendo à população carente daquela região são chamadas de Operações de Assistência Hospitalar à População Ribeirinha, ou simplesmente Asshop. Em cada Asshop um navio atende a uma determinada região escolhida antecipadamente, de acordo com uma programação feita com antecedência. Esta antecedência é necessária para se prever todos os recursos logísticos necessários em uma empreitada desta envergadura. As experiências obtidas nas passagens anteriores dos navios são utilizadas no planejamento. As regiões a serem visitadas são denominadas de Polos de Saúde. As Asshop são realizadas nas localidades ribeirinhas mais carentes de atendimento de Saúde dos Polos visitados. Esta carência é resultante da distância dos centros urbanos da região; da inexistência de serviços de saúde, públicos ou privados; da falta de cultura de higiene nas populações, da falta de atividades econômicas estáveis e lucrativas, e da falta de infraestrutura de saneamento básico (água potável e esgoto tratado). Estas condições adversas resultam uma situação precária de saúde da população. Os NAsH são

conhecidos pelas populações ribeirinhas como os “Navios da Esperança”. Embarcados nestes navios, profissionais de saúde provenientes de outras regiões do Brasil lançam-se pelos rios da Amazônia, levando alívio para as comunidades isoladas nos mais distantes rincões do Brasil.

Na região do Pantanal podemos dividir a Aviação Naval em duas fases:

- No ano de 1932, a necessidade de se possuir um destacamento aéreo na região sul do estado do Mato Grosso, aliada ao conflito entre a Bolívia e o Paraguai pela posse da região do Chaco, motivaram a criação da Base de Aviação Naval de Ladário. Dessa forma, tinha início a primeira fase da Aviação Naval no Pantanal que durou até o ano de 1941, operando cinco hidroaviões, modelo Fairey-Gordon, pertencentes à Primeira Divisão de Esclarecimento e Bombardeio.
- No ano de 1989, ocorre a retomada das operações aéreas com a chegada do Destacamento Aéreo do 1º Esquadrão HU-1, dando

início ao que podemos denominar de segunda fase da Aviação Naval na região.

Em 16 de maio de 1995, de acordo com a Portaria nº 0292 do então Ministro da Marinha, Almirante de Esquadra Mauro Cesar Rodrigues Pereira, foi criado o 4º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral (Esquadrão HU-4), Unidade Aérea Operativa da Marinha do Brasil, subordinada ao Comando do 6º Distrito Naval, cuja área de jurisdição compreende os estados do Mato Grosso e Mato Grosso do Sul.

Uma curiosidade da Flotilha do Mato Grosso é o monitor fluvial U-17 Parnaíba, o mais antigo navio da Marinha do Brasil em operação, incorporado em 1938. Durante a Segunda Guerra Mundial, serviu em Salvador fazendo serviços de patrulhamento e escolta. Em 1998, o Parnaíba iniciou um completo programa de reforma e modernização, quando recebeu um convés de voo. O primeiro pouso de um Esquilo no Parnaíba ocorreu em 6 de dezembro de 1999.

O mais novo dos Esquadrões Distritais é o 5º Esquadrão de Helicópteros de

Emprego Geral (HU-5), criado em 25 de junho de 1998, nas antigas instalações da Base de Aviação Naval do Rio Grande, construída antes da II Guerra Mundial. Desde a sua ativação, o Esquadrão emprega helicópteros UH-12 Esquilo e apoia o Comando do 5º Distrito Naval na consecução de suas tarefas, principalmente na missão de Busca e Salvamento de pessoas e embarcações por toda a extensão litoral e águas interiores dos três estados da Região Sul do Brasil.

Os Esquadrões Distritais atuam tanto no campo operacional quanto no social, levando o nome da Marinha do Brasil e da Aviação Naval aos pontos mais longínquos de nossa Pátria. Suas tarefas envolvem desde ações operacionais de Patrulhas e de Inspeções Navais, até remoção de doentes, pessoas mordidas por cobras, transporte de remédios ou até mesmo de urnas durante as eleições, garantindo nossa Soberania.

“

SOBRE RIO,
TERRA E MAR...
TUCANO!

”



(Foto: Esquadrão HU-3)

3º ESQUADRÃO DE HELICÓPTEROS DE EMPREGO GERAL

(EsqdHU-3 Esquadrão Tucano)

A história do 3º Esquadrão HU-3 tem início com a criação do Destacamento Aéreo Embarcado (DAE) da Flotilha do Amazonas, em 1979. À época, três helicópteros de instrução IH-6A Jet Ranger II foram transferidos do Esquadrão HI-1 e redesignados UH-6. Posteriormente, em 1985 estes foram substituídos pelos atuais UH-12 Esquilo. Este núcleo foi a origem do Esquadrão HU-3, o qual foi efetivamente criado pela Portaria N° 54 de 31 de janeiro de 1994.

Quando de sua ativação o DAE era composto de uma tripulação de três oficiais e 14 praças, sendo seu primeiro encarregado o Capitão-Tenente Jorge da Silva Machado e suas instalações eram constituídas por um abrigo de aeronaves, que mais tarde se tornaria um hangar, onde ficavam as oficinas de manutenção e as insipientes instalações administrativas.

A crescente demanda operativa e a importância no emprego de aeronaves no cenário amazônico fizeram com que, em 31 de janeiro de 1994, fosse criado o 3º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral. Inicialmente composto por cinco helicópteros Esquilo, o Esquadrão Tucano, como foi batizado, foi a primeira unidade aérea da Aviação Naval estabelecida fora do Estado do Rio de Janeiro.

Com a missão de prover meios aéreos em apoio às unidades de superfície e de tropa e às demais Organizações Militares da Marinha do Brasil, a fim de contribuir para a aplicação do Poder Naval na área do Comando do 9º Distrito Naval, suas aeronaves são empregadas nas seguintes tarefas:

- Patrulhas Navais a bordo dos NPFLu da Classe “Pedro Teixeira”;
- Assistência às populações ribeirinhas a bordo dos NAsH da Classe “Oswaldo Cruz”;
- Apoio às Inspeções Navais realizadas pela Capitania Fluvial da Amazônia Ocidental;
- Operações de apoio ao adestramento e aprestamento do Batalhão de Operações Ribeirinhas;
- Transporte administrativo de pessoal e de material por carga interna e externa;
- Missões de Busca e Salvamento (SAR);
- Missões de Emprego Geral; e
- Apoio às unidades do Comando do 4º Distrito Naval (Belém).



(Foto: Esquadrão HU-4)

4º ESQUADRÃO DE HELICÓPTEROS DE EMPREGO GERAL

(EsqdHU-4 Esquadrão Gavião)

A história da Aviação Naval no Pantanal e, conseqüentemente, do 4º Esquadrão HU-4, tem início no ano de 1932.

A necessidade de se possuir um destacamento aéreo na região sul do estado do Mato Grosso, aliada ao conflito entre a Bolívia e o Paraguai pela posse da região do Chaco, motivaram a criação da Base de Aviação Naval de Ladário. Dessa forma, tinha início a primeira fase da Aviação Naval no Pantanal que durou até o ano de 1941, operando cinco hidroaviões, modelo "Fairey-Gordon", pertencentes à Primeira Divisão de Esclarecimento e Bombardeio.

No ano de 1989, ocorre a retomada das operações aéreas com a chegada do Destacamento Aéreo do 1º Esquadrão HU-1, dando início ao que podemos denominar de segunda fase da Aviação Naval na região.

Em 16 de maio de 1995 foi criada, pela Portaria Nº0292, a estrutura orgânica do 4º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral, subordinada ao Comando do 6º Distrito Naval, cuja área de jurisdição compreende os estados do Mato Grosso e Mato Grosso do Sul. Aos 6 de junho de 1995, foi ativado o 4º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral sendo nomeado como primeiro comandante o Capitão de Corveta Roberto Pinheiro Klein Júnior. À época, dois helicópteros de emprego geral UH-12 (Es-

quilo monoturbina), Marinha 7053 e Marinha 7052, vieram transferidos do 1º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral.

Durante nove anos, o Esquadrão HU-4 operou as aeronaves UH-12, passando, a partir de 29 de maio de 2004, a operar quatro helicópteros IH-6B (Bell Jet Ranger III) até o ano de 2012, quando se inicia um novo processo de reestruturação. O Gavião Pantaneiro, como é conhecido o Esquadrão HU-4, voltava então a ter a sua ala aérea composta pelos bravos UH-12, Marinha 7053 e Marinha 7052. No início de 2014, com a chegada de mais um helicóptero, Marinha 7057, o Esquadrão HU-4 passou a operar a plena capacidade com os três UH-12 atuando nas mais variadas missões.

Com a missão de "Prover os meios aéreos às unidades de superfície e de tropa e, secundariamente às demais Organizações Militares da Marinha, a fim de contribuir para aplicação do Poder Naval na área de atuação do Comando do 6º Distrito Naval", suas aeronaves são empregadas nas seguintes tarefas:

- Patrulha e Inspeção Naval;
- Operação embarcada a bordo do Monitor Parnaíba (U-17);
- Esclarecimento aéreo;
- Ataque aéreo;

- Busca e salvamento (SAR);
- Evacuação Aeromédica (EVAM);
- Apoio às Inspeções Navais realizadas pela Capitania Fluvial do Pantanal;
- Transporte administrativo de pessoal e de material por meio de carga interna e externa;
- Apoio aéreo aproximado;
- Combate a incêndio;
- Infiltração de tropas do CFN do Grupamento de Fuzileiros Navais de Ladário e Operações Especiais;
- Operações de apoio ao adiestramento e aprestamento dos meios do Comando da Flotilha de Mato Grosso;
- Operações Conjuntas e Combinadas com as Forças Armadas do Paraguai, Argentina, Bolívia, Exército e Força Aérea Brasileira; e
- Assistência à população ribeirinha.

“

ALBATROZ,
AS ASAS DA
MARINHA
NO SUL DO
BRASIL

”



(Foto: Esquadrão HU-5)

5º ESQUADRÃO DE HELICÓPTEROS DE EMPREGO GERAL

(EsqdHU-5 Esquadrão Albatroz)

O 5º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral, EsqdHU-5 foi criado em 25 de junho de 1998, marcando o retorno da Aviação Naval à Ilha do Terrapleno de Leste, onde se fez presente pela primeira vez de 1935 à 1941 com a Base de Aviação Naval do Rio Grande. Àquela época, hidroaviões e aviões convencionais realizavam os voos da Linha de Irradiação da Linha Tronco Sul do Correio Aéreo Naval interligando Rio Grande às cidades de Pelotas, Jaguarão e Santa Vitória do Palmar.

O Esquadrão representa os meios aéreos do Comando do 5º Distrito Naval, atuando em toda a região sul do Brasil. Assim, suas três aeronaves UH-12 (Esquilo monoturbina) apoiam as Organizações Militares de terra, navios subordinados e eventualmente órgãos e entidades civis. Dentre as diversas atividades exercidas pelo Esquadrão HU-5, destacam-se:

- SAR – busca e salvamento no mar;
- Pick-Up e Vertrep com os meios de superfície subordinados ao Com5º DN;
- Patrulha Naval;

- Inspeção Naval;
- Reconhecimento Aéreo;
- Escolta Aérea Armada;
- Apoio a Operações Especiais;
- Evacuação Aeromédica – EVAM;
- Apoio Logístico Móvel;
- Transporte administrativo;
- Transporte de tropa;
- Apoio em Combate a Incêndio; e
- Assistência Cívico Social.

As aeronaves podem ser armadas com metralhadoras e/ou lançadores de foguetes, possuindo, ainda, a capacidade de resgate utilizando seu guincho, transporte de carga externa através de seu gancho e combate a incêndio por meio da utilização do equipamento Bambi Bucket. Além disso, possuem flutuadores de emergência e balsas salva-vidas, que permitem voo sobre água.

A ti, minha nobre Aviação Naval, guardarei saudades que jamais poderão ser substituídas ou esquecidas. Serei eternamente agradecido por ter me permitido viver momentos inesquecíveis, que guardarei com eterno carinho. Em nossas atividades diárias, seja em terra ou embarcado em navios da Esquadra, que depositei em ti horas de minha vida, ausentando-me por muitas vezes do convívio de meus familiares. Trouxeste-me uma vida esplendorosa, protagonizada por momentos que, de forma indelével, farão parte da minha história. Momento em que experimentei a plena felicidade, tanto como cidadão, como oficial de Marinha Aviadador Naval, integrante de uma parcela importante do Poder Naval Brasileiro. Nada mais dignificante para quem ostenta a asa dourada no peito, do que se sentir parte dessa trajetória de verdadeiros heróis, que ao longo do tempo

mantiveram-se fieis às tuas tradições, formando uma cultura de valores nobres, que desde a tua criação, encontra-se enraizada em nossa querida macega. Nos momentos de dificuldades que juntos enfrentamos ao longo desses 100 anos, estiveste sempre em meu coração, mantendo viva a chama que perdurará, para sempre, a tua existência em minha alma. A ti, Aviação Naval, deixo o meu amor e a minha paixão, comprometendo-me a seguir eternamente teus passos, a fim de acompanhar o desenvolvimento que merece e de seguir o teu legado, em prol de um futuro digno de tua relevância para a Marinha do Brasil.

Por tudo isso aviação naval, saibas que, por onde eu estiver, estarás sempre em meu coração. Muito obrigado por tudo e que Deus abençoe tua caminhada.

AVIADOR NAVAL DESCONHECIDO



PERSPECTIVAS PARA A AVIAÇÃO NAVAL

Ao completar 100 anos de uma rica história, calcada em uma trajetória repleta de sonhos, conquistas e realizações, a Aviação Naval encontra-se pronta para contribuir com o emprego do Poder Naval Brasileiro. Para tal, são necessários meios aeronavais atualizados, com tecnologias no estado da arte, o que traz um desafio permanente para a manutenção e evolução de seus padrões de desempenho.

É imperativa a modernização e aquisição de novos meios com alta tecnologia embarcada e, por conseguinte, o desenvolvimento de novas técnicas e táticas de combate. Desta forma, novos horizontes se descortinam.

Dentro dessa visão de futuro, vários projetos estão sendo desenvolvidos pela Marinha, para atingir uma arma aérea plena e compatível com as dimensões da necessidade do Brasil, a médio prazo.

PROJETO HME

Helicópteros Multiemprego S-70B (SH-16) – Seahawk

Com objetivo de que fossem substituídas as aeronaves SH-3A/B Seaking, após mais de quatro décadas de serviços à Marinha, foi assinado em maio de 2008 uma carta de compromisso entre a Marinha do Brasil e a Marinha Norte-Americana para a aquisição de quatro helicópteros S-70B (SH-16).

Em agosto de 2012, as primeiras aeronaves foram recebidas pela MB e sua incorporação permitiu um grande aumento da operacionalidade do Comando da Força Aeronaval, já que os SH-16 possuem capacidade de multiemprego, sendo equipadas com modernos equipamentos radar, sonar, sistema Magé e Flir, além de serem armadas com o míssil Ar-Superfície Penguin e torpedo MK-46. Posteriormente, o número de unidades contratadas foi aumentado para seis unidades. Em agosto de 2015, foram recebidas as duas últimas, perfazendo um total de seis aeronaves no inventário do 1º Esquadrão de Helicópteros Antissubmarino. Seguindo a tendência mundial de uso da

simulação como forma de economizar o emprego do equipamento (desgaste) em si em treinamento, aumentar a segurança em sua utilização e reduzir os custos de posse (manutenção), dentro do Projeto HME também está previsto o recebimento de um Simulador de Missão, onde os pilotos e demais tripulantes poderão praticar diversas etapas do voo (emergências e emprego dos sensores) com um menor custo e em plena segurança.

PROJETO H-XBR

Helicópteros de emprego geral H225M (UH-15) - Super Cougar

O Projeto H-XBR foi fruto de uma decisão do governo federal, ao celebrar um acordo de cooperação na área da Aeronáutica Militar entre Brasil e França, em 2008. O objeto é a produção e a industrialização no Brasil de 50 helicópteros de médio porte e emprego geral, modelo H225M Super Cougar, para as Forças Armadas.

As aeronaves contratadas são de última geração e trazem consigo sofisticados e modernos equipamentos aeronáuticos, o que permitirá um aumento considerável na operacionalidade do 2º Esquadrão de Helicópteros de Emprego-Geral. Os modelos da versão básica começaram a ser entregues a partir de 2011, enquanto que a aeronave operacional está em pleno desenvolvimento e encontra desafios técnicos a serem suplantados, para o pleno atendimento aos requisitos estabelecidos pela Marinha.

O quantitativo de aeronaves destinadas à Marinha do Brasil e suas denominações são:

- 08 ANV UH-15 (versão Básica – emprego geral);
- 03 ANV UH-15A (versão “intermediária” - combate SAR); e
- 05 ANV AH-15B (versão Operacional).

MODERNIZAÇÃO DOS AVIÕES

A-4 (AF-1/1A) - Skyhawk

O contrato de modernização das aeronaves AF1/1A, celebrado entre a Marinha do Brasil e a EMBRAER em 2009, visa reduzir a defasagem tecnológica existente em termos de aviônicos e sensores instalados, e consequentemente, estender a vida operacional por mais 15 anos, em 12 aviões A-4.

Tal projeto contempla mudanças no sistema elétrico da aeronave, a aquisição de um radar multimodo e de um sistema de Radar Warning Receiver (RWR), a instalação do sistema autônomo de geração de oxigênio, a revitalização do piloto automático, mudança na concepção da aeronave para glass cockpit, além de um sistema Hands on Throttle and Stick (HOTAS) e da integração dos equipamentos do motor e sistema de defesa Chaff and Flare.

A partir de 2015, foram iniciadas as entregas e hoje o 1º Esquadrão de Aviões de Interceptação e Ataque já conta com duas aeronaves monoplace modernizadas. Até o fim do ano de 2016 está prevista a entrega do primeiro avião biplace modernizado.

PROJETO COD/AAR

Aviões C-1 (KC-2) Turbo Trader

O Projeto COD/AAR (Carrier-on-Board Delivery/Air-to-Air Refueling) foi assinado em 2011 e foi concebido com a visão estratégica de ampliar a capacidade da Marinha do Brasil em atuar na “Amazônia Azul”, por meio de vetores que possam operar em apoio a uma Força Naval nucleada em Porta Aviões.

A partir da modernização, remotorização e reconfiguração de quatro células de aeronaves C-1 Trader, adquiridas da Marinha Norte-Americana, em função de sua grande versatilidade, os aviões poderão ser empregados em um diversificado espectro de tarefas em proveito da Esquadra e de Distritos Navais, dentre as quais se destacam: operações de Esclarecimento, Vigilância, Patrulha Naval e Busca e Salvamento; reabastecimento em voo das aeronaves AF-1; suporte logístico por meio do transporte de munição, pessoal e carga; Evacuação Aeromédica; e lançamento de paraquedistas e de carga.

Com um alcance superior a 1000 MN, as aeronaves KC-2, como serão denominadas,

contribuirão de forma significativa para aumentar a mobilidade da Aviação Naval em todo território nacional, intensificando a atuação na Amazônia Azul, o que conferirá considerável ganho operacional à MB no cumprimento de sua missão constitucional.

O primeiro voo da aeronave modernizada está previsto para ocorrer em 2019, com a programação de entrega das quatro aeronaves no Brasil em 2021.

MODERNIZAÇÃO DOS HELICÓPTEROS

AH-11A - Super Lynx

Em junho de 2014, foi assinado contrato com a Empresa Agusta Westland (AW) para a atualização de oito helicópteros Super Lynx Mk21A, com a substituição dos motores e do sistema de navegação, inclusão do “Full Glass Cockpit” e substituição dos principais sistemas aviônicos.

As atividades relacionadas com a modernização tiveram início em 2015 e em julho deste ano, o primeiro helicóptero a ser modernizado chegou à fábrica da empresa. A previsão de sua entrega à Marinha do Brasil está programada para outubro de 2017 e a conclusão da modernização dos oito helicópteros está prevista para 2019, mantidos os prazos contratuais atuais.

Após a atualização, as aeronaves receberão a denominação de AH-11B, e proporcionarão ao 1º Esquadrão de Helicópteros de Esclarecimento e Ataque um significativo aumento em sua operacionalidade.

PROJETOS IHP E UHP

Obtenção de Helicópteros de Instrução e de Emprego Geral de Pequeno Porte

A crescente indisponibilidade da frota de aeronaves Bell 206 Jet Ranger III (IH-6B), causada por problemas de obsolescência devido

a elevada idade do equipamento, que conta com mais de 30 anos e, também, por avarias estruturais resultantes do seu emprego na instrução básica de voo, fez com que a Marinha iniciasse os estudos para substituir as aeronaves de instrução IH-6B.

Em relação aos helicópteros UH-12/13 de emprego geral de pequeno porte, há também a necessidade de substituí-los pelas mesmas razões da frota de IH-6B, exceto pelos danos estruturais oriundos da instrução básica. Em contrapartida, os constantes embarques em navios provocam elevada razão de avarias, devido à corrosão acentuada, mormente durante a Operação Antártica.

Dessa forma, o Programa de Reaparelhamento passou a prever a necessidade de se adquirir novos meios, tanto para o 1º Esquadrão de Helicópteros de Instrução (HI-1), quanto para o 1º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral (HU-1). Os projetos avançaram nos últimos anos e a Marinha aguarda o melhor momento para prosseguir no processo de aquisição dos helicópteros.

PROJETO SARP-E

Obtenção de Sistema de Aeronave Remotamente Pilotada Embarcada

Muitas foram as ocasiões na história naval em que uma classe de navios dominante foi destronada pelo surgimento de uma nova tecnologia. Para exemplificar, podemos citar o aparecimento de helicópteros armados com mísseis antinavios, que transformaram corvetas e fragatas com suas aeronaves embarcadas em sérias ameaças a forças teoricamente mais poderosas.

Dentro desse enfoque, a Marinha do Brasil vem buscando se inserir no hall de países que dominam a tecnologia de Sistema de Aeronave Remotamente Pilotada Embarcada em navios, denominado SARP-E, e tem realizado estudos para o seu desenvolvimento e/ou obtenção.

“NO AR, OS HOMENS DO MAR!”

Ao reverenciarmos a história da aviação naval, no ano em que se completa o seu centenário, trazemos à memória de todos aqueles que dedicaram suas vidas a essa causa apaixonante, digna de amor à primeira vista, uma trajetória de atos heroicos e de bravura extrema. Atos esses que fazem com que todos aqueles que ostentam a asa dourada no peito sintam-se orgulhosos em honrar o legado deixado por verdadeiros heróis.

A Força Aeronaval, ao longo de sua história, foi capitaneada por homens e mulheres de reconhecido valor, que, ao se perfilarem juntos em prol do ideal de dotar a Marinha com sua arma aérea, trabalharam com esforço, dedicação e pioneirismo, e escreveram lapidadas páginas de uma história que se mistura com a própria invenção do avião, liderado pelo venerável e inesquecível brasileiro Santos Dumont. Tais valores foram enraizados em nossa cultura e hoje nos mantêm vivos e perseverantes na contínua busca por melhorias, pleno emprego operacional dos meios e engrandecimento de nossa Marinha.

Fruto desse esforço, alcançamos patamares de reconhecido valor internacional. Foram décadas de preparação, forjadas por uma plêiade de homens honestos e responsáveis, que com trabalho diuturno, possibilitaram a concretização de tal sonho. Reconhecida mundialmente por outras marinhas, a Aviação Naval brasileira opera na sua plenitude, com aeronaves de asa fixa e rotativa, a partir de navios aeródromos e de escoltas de menor porte, em todo território marítimo nacional.

Nossos aviões e helicópteros são, rotineiramente, requisitados para diversas missões, tais como atividades de busca e salvamento no mar, resgate de tripulantes enfermos e acidentados de navios mercantes, e apoio à defesa civil em situações de calamidade pública, como enchentes, incêndios florestais e desastres ambientais.

Além da sua presença constante na defesa da pátria, a aviação naval faz-se presente junto à população brasileira em todos os rincões do país, realizando missões de assistência hospitalar aos ribeirinhos da Amazônia e Pantanal matogrossense, e participando de projetos estratégicos, como as ações presenciais do Brasil na Antártica e em Missão de Paz da Organização das Nações Unidas, no Líbano.

Ao vislumbrarmos o futuro, nos deparamos com grandes desafios, calcados em projetos de grande monta, que respaldarão a continuidade de um legado deixado por homens apaixonados pela arte de voar, e que, ao longo dessa história centenária, souberam conduzir com entusiasmo, comprometimento e profissionalismo uma aviação naval que sempre buscou se atualizar, com a convicção de ser plena e compatível com as dimensões da nossa Amazônia Azul.

Parabéns aviação naval! Parabéns a todos aqueles que, com muito orgulho, tiveram o privilégio divino de ostentar a asa dourada em seus corações, e que, direta ou indiretamente, contribuíram para que essa história pudesse chegar ao seu centésimo aniversário.



BIBLIOGRAFIA

- Albuquerque, Alte Esq Carlos de – Memórias de um Fuzileiro Aviador Naval, Ag. 2A Comunicação, Rio de Janeiro, 2015
- Becker, Laércio – O P-16 e a Aviação Embarcada, Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, Rio de Janeiro, 2009
- Bowers, Peter M. – Curtiss Aircraft 1907-1947, Putnam & Co Ltd., London, 1979.
- Breihan, John R.; Piet, Stan; Mason, Roger S. – Martin Aircraft 1909-1960, Narkiewicz/Thompson, Santa Anna, CA, 1995.
- Carvalho, Cel. José de – Aviação Embarcada, Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, Rio de Janeiro, 2007.
- Cascardo, Francisco Carlos Pereira – O Tenentismo na Marinha: Os Primeiros Anos – 1922 a 1924, Editora Paz e Terra S.A., São Paulo, 2005.
- Daróz, Cel. Carlos Roberto Carvalho – Um Céu Cinzento: A História da Aviação na Revolução de 1932 – Editora Universitária UFPE, Recife, 2013.
- Força Aérea Brasileira, 1º Grupo de Aviação Embarcada – Livro histórico, não publicado
- Gastaldoni, Brig. Ivo – Memórias de um Piloto de Patrulha, Papéis e Cópias de Botafogo e Markgraph, Rio de Janeiro, 1997.
- Hilton, Stanley E. – 1932: A Guerra Civil Brasileira – Editora Nova Fronteira, Rio de Janeiro, 1982
- Jackson, A. J. – De Havilland Aircraft since 1909, Putnam & Co Ltd., London, 1987
- Lynch, Pedro – O Voo do Falcão Cinza – Rio de Janeiro, 2003.
- Linhares, Antonio Pereira – Aviação Naval Brasileira, 1916-1941, 2ª edição, Rio de Janeiro, 2001.
- Lins de Barros, Henrique – Santos-Dumont e a Invenção do voo, Jorge Zahar Editor, Rio de Janeiro, 2003
- Lins de Barros, Henrique e Lins de Barros, Mauro - Changes in the concepts of flight in the first decade of the 20th. century: The pioneering work of Alberto Santos-Dumont, Proceedings of the XXth International Congress of History of Science, Brepols Publishers, Liège, Bélgica, 2000
- Lins de Barros, Mauro – Os Cardeais: 1º Grupo de Aviação Embarcada e 4º/7º Grupo de Aviação, Adler Editora, Rio de Janeiro, 2010.
- Magalhães Motta, Brig. João Eduardo – Translado de Aeronaves Militares, Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, Rio de Janeiro, 1999
- Marinha do Brasil – Livro Comemorativo dos 50 anos do Comando da Força Aeronaval, Euangellus Comunicação, Local e data???
- Pereira Netto, Francisco C. – Aviação Militar Brasileira 1916-1984 – Revista Aeronáutica Editora, Rio de Janeiro, 1984
- Queiroz, SO Francisco Gomes de – 75 Anos da Aviação Naval Brasileira, 1916-1991, edição privada
- Saldanha da Gama, Alte. Artur Oscar – A Marinha do Brasil na Primeira Guerra Mundial, CAPEMI Editora e Gráfica Ltda., Rio de Janeiro, 1982.
- Taylor, H. A. – Fairey Aircraft since 1915, Putnam & Co Ltd., London, 1974
- Taylor, Michael J.H., Planemakers: 1 - Boeing, Jane's Publishing Co. Ltd., London, 1982
- Tenan, Cmte. Coriolano Luiz – Memórias de um Piloto de Linha, Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, Rio de Janeiro, 1990
- Vários autores, coordenação do Alte. Jayme Leal Costa Filho – A Metamorfose do HMS Vengeance no NAeL Minas Gerais, edição privada, Rio de Janeiro, 1997

ANEXO 1

AERONAVES EM OPERAÇÃO

(Perfis Aeronáuticos: Flávio Lins de Barros)



AF-1B SKYHAWK N-1001 DO ESQDVF-1

Avião de interceptação e ataque

Fabricante: McDonnell-Douglas (EUA)



AF-1A SKYHAWK N-1021 DO ESQDVF-1

Avião de interceptação, ataque e treinamento

Fabricante: McDonnell-Douglas (EUA)



SH-16 SEAHAWK N-3034 DO ESQDHS-1

Helicóptero multi-emprego
(antisuperfície e antissubmarino)

Fabricante: Sikorsky (EUA)



AH-11A SUPER LYNX N-4009 DO ESQDHA-1

Helicóptero de esclarecimento e ataque

Fabricante: Westland (Reino Unido)



UH-15A SUPER COUGAR N-7103
DO ESQDHU-2 N- DO ESQDHU-1

.....
Helicóptero de emprego geral

Fabricante: Eurocopter (França) e Helibrás (Brasil)



UH-12 ESQUILO (MONO-TURBINA)
N-7084 DO ESQDHU-1
TAMBÉM OPERADO PELOS ESQDHU-3,
ESQDHU-4 E ESQDHU-5

.....
Helicóptero de emprego geral

Fabricante: Eurocopter (França) e Helibrás (Brasil)



UH-13 ESQUILO (BI-TURBINA) N-7063
DO ESQDHU1

.....
Helicóptero de emprego geral

Fabricante: Eurocopter (França) e Helibrás (Brasil)



BELL IH-6B JET RANGER III N-5042
DO ESQDHI-1

.....
Helicóptero de instrução

Fabricante: Bell (EUA)

ANEXO 1

AS AERONAVES DA
AVIAÇÃO NAVAL

	Tipo (Designação na Av. Naval)	número	de	até
1	Curtiss F mod.1914	4	1916	1923
2	Borel	1	1917	1919
3	Standard JH	2	1918	1923
4	FBA modelo B	2	1918	1923
5	Curtiss HS-2L	6	1918	1923
6	Curtiss F mod.1916	4	1918	1923
7	Farman F-41	2	1919	1921
8	Curtiss N-9H	9	1919	1926
9	Ansaldo I.S.V.A	2	1919	1921
10	Macchi M-9	5	1919	1923
11	Macchi M-7	3	1919	1923
12	Avro 504K	17	1920	1930
13	Aeromarine 40	4	1920	1923
14	Curtiss MF Seagull	10	1920	1931
15	Farman F-51	2	1921	1923
16	Curtiss H-16 "Sampaio Correa II" ¹	1	1923	1923
17	Ansaldo SVA-10	18	1923	1928
18	Sopwith 7F.1 Snipe	12	1923	1929
19	Curtiss F-5L	14	1923	1930
20	Curtiss JN-4D Jenny	4	1925	1928
21	Curtiss Oriole ²	1	1926	1926
22	Consolidated NY-2 (D1C)	3	1927	1933
23	Consolidated PT-3 (D1C)	1	1928	1932
24	Avro 504N/O (I2A)	6	1928	1934
25	Martin PM-1B (P1M)	3	1931	1938
26	Vought O2U-2A Corsair (O1V)	6	1931	1936
27	Savoia Marchetti S.55A (P1S)	11	1931	1936
28	Fairey Gordon (E1F)	20	1931	1941
29	De Havilland D.H.60T Moth Trainer (I1H)	24	1932	1941
30	Boeing 256 (C1B)	6	1932	1941
31	Vought V-66B Corsair (O2V)	8	1933	1941
32	Waco CSO (D1W)	8	1933	1941
33	De Havilland D.H.82 Tiger Moth (I2H)	5	1933	1941
34	De Havilland D.H.82A Tiger Moth (I2H)	12	1933	1941
35	De Havilland D.H.83 Fox Moth (I3H)	5	1933	1941
36	Waco CJC (D2W)	4	1935	1941
37	Waco CPF-5 (D3W)	10	1935	1941
38	Focke Wulf Fw 44J Stieglitz (I1AvN)	41	1936	1941
39	Focke Wulf Fw 58B Weihe (D2Fw)	6	1938	1941
40	De Havilland D.H.84 Dragon (D4H) ³	1	1939	1941

¹ Doado à AvN após o reide Nova Iorque-Rio; nunca voou com a Aviação Naval² Recebido da Força Pública de São Paulo; caiu no mar logo após a primeira decolagem.³ Doado pelo Governo de São Paulo; não há registro de uso pela Aviação Naval

	Tipo (Designação na Av. Naval)	número	de	até
41	Luscombe Phantom (D1L)	1	1939	1941
42	North American NA-46 (V1NA)	12	1939	1941
43	Beechcraft D-17A (D1Be)	4	1940	1941
44	Stinson 105 (D1S)	1	1940	1941
45	Beechcraft D-18S (UC-45F) ⁴	1	1946	1952
46	Bell 47J (HUL-1, UH-3)	3	1958	1974
47	Kawasaki-Bell 47G (HTL-6, IH-1)	2	1958	1968
48	Westland Sikorsky WS-51/2 Widgeon (HUW, UH-1)	2	1958	1968
49	General Motors TBM-3E Avenger	2	1960	1965
50	General Motors TBM-3S Avenger	1	1960	1965
51	Westland Sikorsky WS-55 Srs.1 (HU2W)	5	1960	1968
52	Bell 47D1 (HTL-5, IH-1A)	6	1961	1968
53	Taylorcraft BC-12D	1	1962	1965
54	Neiva 56 Paulistinha	1	1962	1965
55	Fairchild PT-26	1	1962	1965
56	North American T-28R1 Trojan	6	1963	1965
57	Pilatus P.3-04	6	1963	1965
58	Hughes 269A (HTH-1, IH-2)	5	1963	1974
59	Hughes 269A1 (IH2-A)	14	1963	1974
60	Hughes 269B (IH-2B)	1	1963	1974
61	Sikorsky S-55C (HUW)	1	1964	19??
62	Sikorsky SH-34J (SH-34J)	6	1965	1975
63	Westland Wasp (SH-2, UH-2, UH-2A)	10	1965	1984+
64	Westland Whirlwind Srs.3 (SH-3, UH-5)	5	1966	1982
65	Fairchild Hiller FH-1100 (UH-4)	6	1968	1976
66	Sikorsky S.61D Sea King (SH-3D) ⁵	6	1970	2012
67	Bell 206 Jet Ranger II (UH-6, IH-6)	18	1974	1985
68	Westland WG-13 Lynx (SAH-11) ⁶	9	1978	19??
69	Helibrás HB-350 Esquilo (UH-12)	9	1979	em serviço
70	Agusta Sikorsky ASH-3A (SH-3A)	4	1984	em serviço
71	Bell 206B Jet Ranger III (IH-6A)	16	1985	em serviço
72	Pioneer MC (ultraleve)	3	1985	1986
73	Pioneer DS (ultraleve)	3	1985	1986
74	Eurocopter AS 332 F1 Super Puma (UH-14)	6	1987	em serviço
75	Eurocopter AS-355 F2 Esquilo (UH-13)	11	1987	em serviço
76	Westland Super Lynx (AH-11A) ⁷	14	1996	em serviço
77	MDD A-4KU Skyhawk (AF-1) ⁸	20	1998	em serviço
78	MDD TA-4KU Skyhawk (AF-1A) ⁸	3	1998	em serviço
79	Helibrás UH-15 Super Cougar	16	2010	em serviço
80	Sikorsky SH-60B Seahawk	6	2012	em serviço

⁴ Adquirido pela DHN e operado pela FAB⁵ modernizados pela Agusta para o padrão SH-3A⁶ 5 convertidos ao padrão AH-11A⁷ inclusive 5 SAH-11 convertidos⁸ Em processo de modernização

ANEXO 2

NAVIOS DA MARINHA DO BRASIL CAPAZES DE OPERAR AERONAVES

Desde 1951, a Marinha do Brasil operou um total de 52 navios de diversos tipos, dentre meios da Esquadra, meios distritais e meios de pesquisa, capacitados para operar aeronaves da Aviação Naval, conforme demonstrado na lista a seguir:

1 - MEIOS DA ESQUADRA

NAVIO AERÓDROMO

- A-12 São Paulo (2000-em serviço)

NAVIO AERÓDROMO LIGEIRO

- A-11 Minas Gerais (1960-2001)

CRUZADORES

- C-11 Barroso (1951-1973)
- C-12 Tamandaré (1951-1976)

CONTRATORPEDEIROS

Classe Marcílio Dias II

- D-25 Marcílio Dias (1973-1992)
- D-26 Mariz e Barros (1973-1997)

Classe Pará III

- D-27 Pará (1989-em serviço)
- D-28 Paraíba (1989-2002)
- D-29 Paraná (1989-2004)
- D-30 Pernambuco (1989-2004)

Classe Sergipe ¹

- D-35 Sergipe (1973-1995)
- D-36 Alagoas (1973-1995)
- D-37 Rio Grande do Norte (1973-1996)
- D-38 Espírito Santo (1973-1996)

FRAGATAS

Classe Niterói

- F-40 Niterói (1976-em serviço)
- F-41 Defensora (1977-em serviço)
- F-42 Constituição (1978-em serviço)
- F-43 Liberal (1978-em serviço)
- F-44 Independência (1979-em serviço)
- F-45 União (1980-em serviço)

Classe Greenhalgh

- F-46 Greenhalgh (1995-em serviço)
- F-48 Bosísio (1996-2015)

- F-47 Dodsworth (1996-2004)
- F-49 Rademaker (1997-em serviço)

CORVETAS

Classe Inhaúma

- V-30 Inhaúma (1989-em serviço)
- V-31 Jaceguai (1991-em serviço)
- V-32 Júlio de Noronha (1992-em serviço)
- V-33 Frontin (1994-2015)

Classe Barroso

- V-34 Barroso (2008-em serviço)

Navio doca multipropósito

- G-40 Bahia (2016-em serviço)

NAVIOS DE DESEMBARQUE DE CARROS DE COMBATE

- G-25 Almirante Saboia (2009-em serviço)
- G-28 Mattoso Maia (1994-em serviço)
- G-29 Garcia D'Ávila (2009-em serviço)

NAVIOS DESEMBARQUE/DOCA

- G-30 Ceará (1989-2016)
- G-31 Rio de Janeiro (1990-2012)

NAVIOS DE SOCORRO SUBMARINO

- K-11 Felinto Perry (1988-em serviço)

NAVIO-ESCOLA

- U-27 Brasil (1986-em serviço)

2 - MEIOS DISTRITAIS

MONITOR FLUVIAL

- U-17 Parnaíba (1937-em serviço)²

NAVIOS DE ASSISTÊNCIA HOSPITALAR

- U-16 Doutor Montenegro (2000-em serviço)
- U-18 Oswaldo Cruz (1984-em serviço)
- U-19 Carlos Chagas (1984-em serviço)

NAVIOS-PATRULHA FLUVIAIS

- P-20 Pedro Teixeira (1973-em serviço)
- P-21 Raposo Tavares (1973-em serviço)

NAVIOS-PATRULHA OCEÂNICOS

- P-120 Amazonas (2012-em serviço)
- P-121 Apa (2012-em serviço)
- P-122 Araguari (2013-em serviço)

3 - MEIOS DE PESQUISA

Navios de pesquisa hidroceanográfico

- H-39 Vital de Oliveira (2015-em serviço)

Navios de apoio oceanográfico

- H-44 Ary Rongel (1994-em serviço)

Navio Polar

- H-41 Almirante Maximiano (2009-em serviço)

Navios hidrográficos

- H-21 Sirius (1958-em serviço)
- H-22 Canopus (1958-1997)

Navio hidroceanográfico faroleiro

- H-34 Almirante Graça Aranha (1976-em serviço)

¹ O D-34 Mato Grosso da classe Sergipe não possuía convoo

² O U-17 Parnaíba só se tornou capaz de operar helicópteros após a modernização concluída em 1998

ANEXO 3

RELAÇÃO DOS PRIMEIROS
COMANDANTES/DIRETORES
DAS OMS DA AVIAÇÃO NAVAL

OM	POSTO	NOME	PERÍODO
ComForAerNav	CMG	ROBERTO COUTINHO COIMBRA	30/05/1963 à 04/02/1964
BAeNSPA	CMG	ROBERTO MARIO MONNERAT	20/09/1962 à 22/01/1964
CIAAN	CF	JOSÉ LEITE SOARES JÚNIOR	03/08/1955 à 10/01/1958
PNSPA	CF(MD)	CARLOS CYRILLO DORGUTH CARREGAL	27/01/2000 à 30/01/2002
CeIMSPA	CF(IM)	JOSÉ RICARDO CAMPOS VIEIRA	14/12/1995 à 23/01/1997
HU-1	CF	JOSÉ MARIA DO AMARAL OLIVEIRA	17/04/1962 à 10/02/1965
HU-2	CF(FN)	AUGUSTO JOSÉ DA SILVA FONSECA	25/02/1988 à 25/08/1989
HU-3	CC	PAULO HENRIQUE DE CARVALHO	14/04/1994 à 07/12/1995
HU-4	CC	ROBERTO PINHEIRO KLEIN JUNIOR	06/06/1995 à 26/07/1996
HU-5	CC	OSNILDO DAGOBERTO BIGHI	26/06/1998 -26/07/1999
HI-1	CC(FN)	JOSÉ ANTÔNIO MARTINS ALVES	18/10/1962 à 28/08/1963
HA-1	CF	CARLOS FREDERICO VASCONCELLOS DA SILVA	17/01/1979 à 30/12/1980
HS-1	CF	CARLOS AUGUSTO FERREIRA DE CARVALHO	28/05/1965 à 15/12/1966
VF-1	CMG	CARLOS AUGUSTO ANDRADE MARCONDES	02/10/1998 à 12/07/2002
DAerM	CMG	PROTÓGENES PEREIRA GUIMARÃES	05/12/1923 à 02/08/1924
NAe São Paulo	CMG	ANTÔNIO ALBERTO MARINHO NIGRO	15/11/2000 à 09/04/2002

ANEXO 4

PERSONALIDADES

ALEXANDRINO FARIA DE ALENCAR

Nascido em Rio Pardo, no Rio Grande do Sul, em 12 de outubro de 1848, Alexandrino Faria de Alencar sentou praça de Aspirante a Guarda-Marinha em 1865 e Guarda-Marinha em 1868. Durante a carreira, comandou navios como os encouraçados Riachuelo e Aquidabã.

Mas foi no Ministério da Marinha que deixou sua marca. Executou grande parte do Programa Naval de 1904. Foi responsável pela incorporação de novos navios à Esquadra, como os cruzadores São Paulo e Minas Gerais e os contratorpedeiros Rio Grande do Sul e Bahia. Criou a Escola de Aviação Naval. Durante a Primeira Guerra Mundial, criou o Serviço de Defesa das Costas e Fronteiras do Brasil por meio de Engenhos Aéreos.

Quando ocupou pela segunda vez a pasta da Marinha (01/08/1913 a 15/11/1918), voltou seu interesse para a formação e preparo do pessoal. Atento às inovações táticas da época, em 23 de agosto de 1916, criou a Escola de Aviação Naval, primeira escola militar de aviação do país e, portanto, o berço da Aviação Militar Brasileira, que foi um marco na história da Marinha do Brasil. Incorporou ainda os meios aeronavais necessários para a

instrução e operação da Aviação Naval, um Hidroplano Borel, dois Standard JH, dois FBA modelo B, um Curtiss F modelo 1914, seis Curtiss HS 2L e quatro Curtiss F modelo 1916. Já na terceira gestão na pasta da Marinha (15/11/1922 a 18/14/1926), ciente da importância da Aviação Naval, criou a Diretoria de Aeronáutica.

Como último ato, encomendou o Submarino *Humaitá*. Faleceu em 18 de abril de 1926. É considerado, por sua atuação em prol da aviação da marinha, o pai da Aviação Naval.

ANTÔNIO AUGUSTO SCHORCHT

Nasceu no Rio de Janeiro em 26 de setembro de 1882. Tendo concluído o curso na Escola Naval, foi promovido a Segundo-Tenente em 16 de novembro de 1905. Integrou a primeira tripulação do Contratorpedeiro Mato Grosso quando de seu recebimento na Inglaterra. Seguiu para a França em 1909, onde permaneceu por um ano especializando-se em eletricidade. Em 1916, foi designado para instrução de pilotagem na Escola de Aviação Naval. Em 1917, foi nomeado instrutor daquela escola. Depois de dois anos afastado da Aviação Naval, retornou como encarregado do Departamento de Oficinas da mesma escola. Em 1923, foi nomeado Comandante da Esquadilha de Bombardeio. Acusado de envolvimento com o Movimento Tenentista de 1924, no mesmo ano foi

determinada sua prisão. Posto em liberdade, assumiu o Comando do Destacamento Militar da Ilha da Trindade. Em 1929, chefiou o Departamento de Operações do Centro de Aviação Naval. Em 1931, foi nomeado para o comando da Flotilha Independente de Hidroaviões Savoia S.55, recebidos no mesmo ano. No ano seguinte, foi nomeado Comandante da Defesa Aérea do Litoral e, cumulativamente, do Centro de Aviação Naval. Em janeiro de 1935 foi nomeado diretor de Aeronáutica e promovido a Contra-Almirante no mês seguinte. Faleceu no dia 14 de outubro de 1954.

BELISÁRIO DE MOURA

Nasceu em 19 de novembro de 1887 e ingressou na Escola Naval em 1906. Nomeado Segundo-Tenente em 06 de janeiro de 1910, exerceu diversas funções até matricular-se na Escola de Aviação Naval, em 1916. Recebeu o brevê de piloto no ano seguinte, titulando-se também Aviador-Observador Militar, embarcando na Flotilha de Hidroaviões. Em 1917, foi enviado à Inglaterra com outros doze militares para integrar o esforço de guerra brasileiro junto à *Royal Air Force*. Depois de um período servindo em escolas de aprendizes-marinheiros, retornou à Aviação Naval como instrutor em 1922. Respondeu por processos de deserção e crime de aliciação nesse mesmo ano, sendo inocentado. Foi

reformado como Primeiro-Tenente em 1924, mas retornou ao serviço ativo em 1931, já no posto de Capitão-Tenente. Serviu na Diretoria de Aeronáutica e comandou o Rebocador *Muniz Freire*, o Navio-Tanque *Marajó*, as Capitânicas dos Portos do Rio Grande do Norte, Piauí e Paraíba, a Escola de Aprendizes-Marinheiros do Rio Grande do Norte, a Flotilha Fluvial do Mato Grosso e o Sexto Distrito Naval, este último como interino. Desligado do serviço ativo em 1947, foi promovido a Contra-Almirante na reserva.

CARLOS PEREIRA GUIMARÃES

Nasceu em 25 de maio de 1878, filho do Capitão de Mar e Guerra José Pereira Guimarães e de Maria Leopoldina Duarte Silva Guimarães. Ingressou na Escola Naval e trilhou sua carreira embarcado em diversos navios da Esquadra e flotilhas regionais. Em 18 de fevereiro de 1918, já Capitão de Corveta, foi nomeado para a vice-direção da Escola de Aviação Naval, aproximando-se, assim, das atividades já exercidas pelo irmão, o então Comandante Protógenes Pereira Guimarães. Neste período, exerceu interinamente o comando da Escola de Aviação Naval e da Flotilha de Aviões de Guerra. Depois de curta passagem pelo comando da Escola de Aprendizes-Marinheiros do Rio de Janeiro e pelo Encouraçado Deodoro, retornou às atividades aeronáuticas como Comandante do Centro de Aviação Naval em 11 de novembro de 1922. Neste cargo, acu-

mulou o comando da Defesa Aérea do Litoral e recebeu o brevê de aviador naval, já no posto de Capitão de Fragata. Reformado como Capitão de Mar e Guerra em 1925, ainda exerceu diversos cargos na Administração Naval, como diretor da Biblioteca, Museu e Arquivo da Marinha e vice-diretor de Ensino Naval e de Marinha Mercante. Promovido na situação de reformado a Contra-Almirante, faleceu no dia 3 de julho de 1955.

DJALMA FONTES CORDOVIL PETIT

O Capitão de Corveta Djalma Fontes Cordovil Petit nasceu no Rio de Janeiro em 12 de janeiro de 1899. Fez o curso de aviador na Escola de Aviação Naval, no Rio de Janeiro, e concluiu o aperfeiçoamento na Escola de São Rafael, no sul da França. Logo em seguida, foi um dos primeiros alunos a servir na Esquadilha das Cegonhas, com sede em Strasburg. Ao regressar ao Brasil, surgiu a oportunidade de ir para Natal, servir ao Governo do Estado, chefiado pelo Dr. Juvenal Larmartine, com a missão de também dar aulas na Escola de Voo do Aeroclube do Rio Grande do Norte, que necessitava urgentemente de um instrutor. Chegou a Natal no dia 31 de março de 1928, já no posto de Capitão-Tenente aviador da Marinha Brasileira, tendo sido o primeiro instrutor do Aeroclube do Rio Grande do Norte. O Comandante Petit era tido como um dos melhores aviadores da Marinha do Brasil, frequentemente convidado a partici-

par de shows aéreos em eventos oficiais. Em 22 de abril de 1934, a Esquadilha de Demonstração foi enviada para representar a Aviação Naval no encerramento do I Congresso Nacional de Aeronáutica no Campo de Marte em São Paulo, onde Cordovil Petit faleceu, dois dias depois, durante uma demonstração de voos acrobáticos, pilotando um avião de caça Boeing 256. Veio a órbita logo após a decolagem seguida de um looping. A manobra não foi completada e o Boeing bateu no solo quase verticalmente. A tragédia privou a Esquadilha de seu líder e causou a sua dissolução.

EDUARDO PACHECO CHAVES

Fez seu curso de pilotagem e foi brevetado na École d'Aviation Blériot, na França, sendo um precursor da aviação. Em 1911, recebeu o brevê, expedido pela *Fédération Aéronautique Internationale* (FAI). Nesse mesmo ano, ganhou, na França, o Prix des Écales, fazendo um percurso aéreo de 1.800 km com 27 escalas. Nesse reide, o percurso Paris-Marselha foi realizado à noite, o que fez com que fosse considerado, então, o primeiro aviador do mundo a efetuar um voo noturno. Em 1912, regressou ao Brasil trazendo seu avião Blériot e foi considerado o primeiro aviador brasileiro a voar, como piloto, nos céus do país. Realizou o primeiro percurso São Paulo – Santos em 45 minutos. Em 1914, realizou o primeiro reide aéreo São Paulo – Rio de Janeiro e, em 1920, o primeiro Rio de Janeiro – Buenos Aires.

EUGÊNIO DA SILVA POSSOLO

Nasceu em São Paulo em 10 de agosto de 1894. Sentou praça de Aspirante a Guarda-Marinha em 1909 e foi nomeado Segundo-Tenente em 1913. Esteve embarcado em diversos navios da Esquadra em patrulhas para a manutenção da neutralidade nas águas territoriais brasileiras nos anos iniciais da Primeira Guerra Mundial. Em janeiro de 1918, foi um dos 13 militares brasileiros designados para praticar aviação na Inglaterra. Durante uma das instruções de voo em formatura, em 5 de setembro daquele ano, seu aparelho colidiu com outro pilotado por um oficial britânico, causando o seu falecimento.

JOHN QUINN

A missão chefiada pelo Contra-Almirante John Quinn contribuiu decisivamente para a implantação da Aviação Naval na Marinha do Brasil, através da coordenação de vários cursos relacionados à operação do NAeL *Minas Gerais*, e na formação de pilotos e mecânicos de voo que guarneceriam os futuros aviões embarcados e de instrução. Destaca-se também sua participação na aquisição, com recursos próprios, de três aviões torpedeiros TBM-3 Avenger para o treinamento das equipes de manobra do NAeL *Minas Gerais*, que se encontrava em período de modernização em um estaleiro na Holanda; e o início das negociações visando à compra, na Inglaterra, de aviões de

instrução Pilatus PC3 e North American T-28 para a operação embarcada em porta-aviões.

JORGE HENRIQUE MÖLLER

O Primeiro-Tenente Jorge Henrique Möller, oficial e engenheiro encarregado da Seção de Motores a Explosão da Diretoria de Máquinas do Arsenal da Marinha, solicitou e obteve autorização do Ministro da Marinha para estudar na Escola de Pilotagem de Farman, em Etampes (França). Cursado em Artilharia, recebeu o brevê de aviação pela Federação Aeronáutica Internacional, tornando-se o primeiro Oficial de Marinha Aviador do Brasil, em 29 de abril de 1911. Posteriormente, como o exército não possuía nenhum militar brevetado naquele momento, coube ao Ministério da Guerra nomeá-lo Fiscal do Governo para as atividades da Escola de Aviação. Devido ao desânimo com a indiferença das altas patentes da Marinha com relação à arma aérea, desligou-se da atividade em 1915 e foi se dedicar à navegação de cabotagem.

Ao longo de uma carreira de 22 anos, embarcou em diversos navios da Esquadra, tendo comandado os avisos *Carioca* e *Oiapoque*, o Cruzador *Tiradentes* e o Monitor *Pernambuco*. Participou, junto ao Ministério da Guerra, dos trabalhos relativos à Aeronáutica Militar e foi membro da comissão que recebeu os hangares e o material da malograda Escola de Aviação Brasilei-

ra. Como oficial da Escola de Aviação Naval, foi encarregado dos motores à explosão e reparos nos hidroplanos.

JOSÉ CARLOS DE CARVALHO

Nasceu no Rio de Janeiro, em 2 de setembro de 1847, e sentou praça de Aspirante a Guarda-Marinha em fevereiro de 1864. No ano seguinte, seguiu para o Rio da Prata para tomar parte na Guerra da Triplice Aliança. Retornou em 1866 para concluir o curso de formação na Escola de Marinha. Retornou ao Paraguai em 1867, sendo ferido numa tentativa de abordagem ao navio que tripulava, no dia 1º de março de 1868, e, novamente, no Combate de Angustura. Em 1875, foi nomeado diretor interino das Oficinas de Máquinas do Arsenal de Marinha de Ladário. Foi exonerado do cargo no ano seguinte e respondeu por crime de insubordinação perante o Conselho Supremo Militar, no qual foi absolvido em 1877. Em 17 de janeiro de 1880, foi demitido a pedido do serviço ativo da Marinha. Em 1888, chefiou a comissão de engenheiros que trasladou da Bahia para o Rio de Janeiro o Meteorito de Bendegó. Em 15 de março de 1890, foram-lhe concedidas as honras de Capitão-Tenente e, no ano seguinte, as de Capitão de Mar e Guerra, por serviços prestados à República. Em 1911, por sua participação na negociação com os marinheiros amotinados na revolta de novembro de 1910, foi reincorporado ao serviço ativo e reformado no posto de

Contra-Almirante. Foi o primeiro presidente do Aeroclube Brasileiro, posteriormente Aeroclube do Brasil, criado em 14 de outubro de 1911 e que tinha entre seus objetivos a fundação de uma Escola de Aviação e a dotação de “aparelhos de voar” para o Exército e a Marinha, que, futuramente, em 18 de janeiro de 1913, se tornaria a Escola Brasileira de Aviação. Ao longo de 1913, oito pequenos hangares foram construídos e a área do campo de aviação foi ampliada e nivelada.

Militou na imprensa e em diversas associações profissionais, como a Sociedade Nacional de Geografia, o Clube de Engenharia e o Instituto Politécnico do Rio de Janeiro. Exerceu três mandatos de deputado federal nos primeiros anos da República, um pelo Rio de Janeiro e dois pelo Rio Grande do Sul. Faleceu em 28 de fevereiro de 1934 no Rio de Janeiro.

JOSÉ MARIA DO AMARAL OLIVEIRA

Coube ao então Capitão de Corveta Amaral a formulação dos subsídios para a criação e comando do primeiro Esquadrão de Aeronaves da Marinha, o 1º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral (Esquadrão HU-1), em 1962. Como Comandante da Força Aeronaval, de 1976 a 1979, ativou a Comissão de Inspeção e Assessoria de Adestramento da Força Aeronaval (CIAAsA), que veio a implementar as inspeções de fase nos esquadrões. Durante o seu comando, também foram recebidos os primeiros helicópteros Lynx e foi ativado o 1º Esquadrão

de Helicópteros de Esclarecimento e Ataque (EsqdHA-1). A Base Aérea Naval de São Pedro da Aldeia foi ampliada com a construção de novos hangares, pista adicional e plataforma de treinamento de carga leve. No CIAAN, foram construídas as instalações para adestramento de combate a incêndio e entrou em funcionamento o simulador de voo. O Almirante de Esquadra José Maria do Amaral Oliveira, Ministro-Chefe do Estado-Maior das Forças Armadas e Conselheiro Militar da Missão do Brasil junto à ONU, foi desligado do serviço ativo da Marinha em 13 de setembro de 1986, após mais de 44 anos de serviço.

JOSÉ RIBAS CADAVAL

O médico e oficial da Marinha José Ribas Cadaval passou a se dedicar ao estudo da ciência aeronáutica a partir de 1897. Em 1900, foi para um congresso na Europa acompanhar os progressos da área. Em 1908, devido aos avanços aeronáuticos na Europa, defendeu a criação de um serviço aeronáutico na Marinha, com os objetivos de salvamento marítimo, repressão ao contrabando, cartografia e defesa. Em 1909, matriculou-se no curso de Aeronáutica da Escola Superior de Aeronáutica e Construções Mecânicas de Paris. Concluído o curso, Cadaval construiu um laboratório aerodinâmico na Suíça e reuniu seus estudos num livro denominado Tratado de Aeronáutica - Navegação Aérea. Em 1911, solicitou ao Ministro da Marinha autorização para construir um hi-

droplano, mas, em razão de entraves políticos e burocráticos da época, seu projeto nunca saiu do papel.

MÁRIO DA CUNHA GODINHO

Foi diplomado aviador naval em 1917 pela Escola de Aviação Naval. Durante a Primeira Guerra Mundial, efetuou missões de patrulhamento nos Estados Unidos. Em 1919, a bordo de um Curtiss HS-2, realizou o 1º voo do Correio Aéreo da Esquadra. Em 1922, por ocasião da chegada ao Rio de Janeiro do hidroavião Fairey III D, na realização do reide Lisboa-Rio, coube ao Tenente Godinho escoltar a aeronave até a aterrissagem. Participou do voo do centenário da independência da Bahia, em 2 de julho 1923, prosseguindo até Recife, com 4 Curtiss F5L, ocupando a função de engenheiro-maquinista do 2º avião. Participou do voo a Buenos Aires e Montevideú, em comemoração às datas nacionais desses países, em julho de 1931, com 8 aviões Savoia-Marchetti S.55.

RAUL FERREIRA DE VIANNA BANDEIRA

Brevetado em 1916, na 1ª turma de Aviadores Navais da Escola de Aviação Naval. Como era intenção da Marinha instalar uma fábrica de aviões para atender suas necessidades, foi enviado, em 1917, como estagiário a fábricas de aviões nos Estados Unidos, para adquirir conhecimento. Em 1923, no posto de Capitão-Tenente, fez parte da 1ª Esquadrilha de

Bombardeio, equipada com 14 aviões Curtiss F 5L.

VICTOR DE CARVALHO E SILVA

Integrou a 1ª turma de Aviadores Navais da Escola Naval de Aviação em 1916. Em 1922, a bordo de um hidroplano da Aviação Naval brasileira, conduziu um Capitão-Aviador do exército chileno do Rio de Janeiro para Ubatuba a fim de permitir que ele pudesse terminar seu reide. Como já era intenção da Marinha instalar uma fábrica de aviões para atender suas necessidades, foi enviado como estagiário a fábricas de aviões nos Estados Unidos para adquirir conhecimento. Em 1935, integrou a comissão designada para estudar a implantação da Fábrica de Lagoa Santa, em Minas Gerais.

VIRGINIUS BRITO DE LAMARE

Nascido em 26 de setembro de 1883, no Rio de Janeiro, filho do Capitão-Tenente Jerônimo Rebello de Lamare e de Maria do Carmo Brito de Lamare. Em 2 de maio de 1900 sentou praça como Aspirante a Guarda-Marinha. Foi promovido a Guarda-Marinha em 17 de dezembro de 1904; Segundo-Tenente em 28 de janeiro de 1906; Primeiro-Tenente em 1º de janeiro de 1912; Capitão-Tenente em 13 de fevereiro de 1919; Capitão de Corveta, por merecimento, em 14 de junho de 1930; Capitão de Fragata, por merecimento, em 18 de fevereiro de 1932; e a Capitão de Mar e Guerra, por merecimento, em 22 de agosto de 1933.

Integrou a 1ª turma de Aviadores Navais da Escola Naval de Aviação em 1916. Em 2 de dezembro do mesmo ano, foi brevetado Piloto Naval. Em 17 de janeiro de 1917, foi submetido a provas para obtenção do diploma de Aviator-Observador Militar. Conforme a Ordem do Dia nº 137, de 18 de junho de 1917, foi nomeado para exercer o cargo de instrutor da Escola de Aviação Militar. Foi um dos 13 militares brasileiros enviados à Inglaterra para participarem do esforço aliado após o ingresso do Brasil na Primeira Guerra Mundial. Em 1918, foi para a Inglaterra cursar o *Royal Navy Service*, onde foi diplomado como piloto-aviador. Após intensivo treinamento, apresentou-se no 10º Grupo de Operações de Guerra da RAF. Em 1919, realizou o reide Rio de Janeiro – Santos em um aerobote Curtiss. Posteriormente, desembarcou em Santos, em 21 de abril de 1920, a fim de escolher um local para o estabelecimento de uma base para a Aviação Naval. No mesmo ano, junto com o Suboficial Antônio Joaquim da Silva Júnior, decolou do Rio de Janeiro em um hidroavião Macchi 9 na tentativa de alcançar Buenos Aires. Após alguns incidentes, conseguiram pousar em Rio Grande no dia 30 de outubro, quando a viagem foi interrompida em decorrência de falhas na aeronave. Em 1921, deu início à implantação de uma unidade de Aviação Naval em Santos. Em 29 de novembro de 1923, foi nomeado Comandante da 1ª Esquadrilha de Caça, sediada no Rio de Janeiro. Em 1º de dezembro de 1930, foi nomeado para exercer, interinamente, o cargo de diretor da Escola de Aviação

Naval, cumulativamente com o de comandante do Centro de Aviação Naval do Rio de Janeiro. Foi nomeado vice-diretor da Diretoria Geral de Aeronáutica em 1º de abril de 1932. Como Contra-Almirante, foi transferido para a reserva remunerada em 17 de janeiro de 1935. Dois anos depois, publicou um trabalho de sua autoria sobre política aérea, em defesa da criação do Ministério do Ar, tendo realizado conferências na Academia Brasileira de Letras sobre o assunto. Fez parte do Conselho Nacional de Aeronáutica, criado em 1938.

RAYMUNDO VASCONCELLOS DE ABOIM

Nasceu na cidade do Rio de Janeiro, no dia 3 de julho de 1898. Em 1914, ingressou na Marinha do Brasil, recebendo o posto de Segundo-Tenente em 6 de novembro de 1918. Aderiu ao novo programa de formação de pilotos para a recém-criada Aviação Naval. Em 1919, foi brevetado na Ilha das Enxadas, no Rio de Janeiro. Ingressou no curso de Engenharia Aeronáutica do *Imperial College of Science and Technology*, em Londres, na Inglaterra. Concluindo-o em 1924, tornou-se o primeiro sul-americano a ostentar o título de Engenheiro Aeronáutico. Foi instrutor do Curso de Artífices de Aviação Naval e de Montadores e Carpinteiros da Escola de Aviação Naval. Entre 1929 e 1935 foi Diretor de Material da Aviação Naval.

ANEXO 5

AGRADECIMENTOS

INSTITUCIONAIS

Comando da Força Aeronaval

Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha

Instituto Histórico e Cultural da Aeronáutica

Museu Aeroespacial

4º/7º Grupo de Aviação da FAB

MARINHA

Almirante De Esquadra (Refº) Mauro César Rodrigues Pereira

Almirante de Esquadra (Refº) Roberto de Guimarães Carvalho

Almirante de Esquadra Luiz Fernando Portella Peixoto

Vice-Almirante (Refº) Adilson Vieira de Sá

Vice-Almirante (RM1) Nelson Garrone Pálma Velloso

Contra-Almirante (Refº) Carlos Frederico Vasconcellos da Silva

Contra-Almirante Flávio Augusto Viana Rocha

Contra-Almirante Jayme Leal Costa Filho (In Memoriam)

Capitão de Mar e Guerra Amaury Calheiros Boite Junior

Capitão de Mar e Guerra Marcos Antonio Souza de Araújo

Capitão de Mar e Guerra Renato Gomes Ferreira

Capitão de Mar e Guerra (Refº) Paulo de Paula Mesiano

Capitão de Mar e Guerra (Refº) Ney Getúlio Moraes Carneiro

Capitão de Mar e Guerra (RM1) Mario Rodrigues da Costa Filho

Capitão de Fragata (Md) Victor Paulo Meirelles da Silva

Capitão de Fragata (FN) Alexandre Vasconcelos Tonini

Capitão de Fragata Elias Voulgarelis

Capitão de Fragata Mauricio Morgado Pedrosa

Capitão de Fragata (IM) Carlos Alexandre Maia Reis

Capitão de Fragata André Gustavo Silveira Guimarães

Capitão de Fragata Washington Luiz de Paula Santos

Capitão de Fragata Anderson Sergipe Vieira

Capitão de Fragata Alexandre Trindade

Capitão de Fragata Alessandro Barcellos Velasquez

Capitão de Fragata (Refº) Alfredo Aché Petit

Capitão de Corveta Fausto de Souza Santos

Capitão de Corveta Carlos André Lopes da Silva

Capitão de Corveta (T) Luciana Karla Kwiatkoski Baumann Mendes

Capitão de Corveta (T) Patrícia Amaro Rocha Arruda

Capitão de Corveta Rodrigo Fernandes Monteiro

Capitão de Corveta Rodrigo Fernandes Domingues

Capitão de Corveta (FN) Thiago Lopes Da Silva

Capitão Tenente Daniel Teixeira Rocha de Oliveira

Capitão-Tenente Leonardo Castanheira Antunes

Capitão Tenente Gabriel Boehmer Leite

Primeiro Tenente (T) Rafael Dutra de Miranda

Primeiro Tenente (RM2-T) Karla Nayra Fernandes Pereira

Primeiro Tenente (RM2-T) Vanessa Ferreira da Silva

Primeiro Tenente (RM2-T) Joanna Martins Ferreira Correia

Primeiro-Tenente (Md) Claudio Alberto Mule Monteiro

Suboficial (AV-VN) Marcos Paulo Melo de Arruda

Suboficial (FN-AV-SV) Márcio Brandão Santos

Suboficial (AV-SV) Narcilo Cardoso da Silva

Suboficial (AV-VS) Paulo Roberto dos Santos Noronha

Suboficial (AV-VS) João Alberto Carvalho Sasso

Suboficial (AV-VS) Cleucir Cardoso de Oliveira

Suboficial (AV-CV-Refº) Francisco Gomes de Queiroz

Suboficial (AV-MV-Refº) Paulo Moura da Silva

Primeiro-Sargento (AR) Alexander Vieira

Primeiro-Sargento (Refº) Odbran Dantas Cartaxo

Segundo-Sargento (PD) Fabiano Cardoso De Queiroz

Segundo-Sargento (AV-MV) Roberto Brito Carvalho

Segundo-Sargento (AV-EV) Adriano Condosval Sardinha

Segundo-Sargento (AV-VN) Jorge Augusto Nascimento Martins

Segundo-Sargento (MR) Bruno Percut Caetano

Terceiro-Sargento (AV-MV) Luiz Gonzaga Dias Junior

Cabo (AR) Vitor Lima de Oliveira

FORÇA AÉREA

Ten Brig Ar Rodolfo Becker Reifschneider (In Memoriam)

Maj Brig Ar (R1) Márcio Behring Cardoso

Maj Brig Ar (R1) Wilmar Terroso Freitas

Cel-Av (R1) Aparecido Camazano Alamino

SO (R1) Luís Martini Thiesen

CIVIS

Antônio Pereira Linhares (In Memoriam)

CLC Carlos Eugênio Dufriche (In Memoriam)

Heitor de Oliveira Rocha

Marco Antônio Azevedo de Souza

Michelle Costa de Oliveira

Nilcéa Albi de Sá

Paulo A. C. Scassa e família

Sebastião Campos de Andrade Neto

Sérgio Onofre Gomes Pinto (In Memoriam)

Sandro Dinarte Araújo da Costa

Verônica Teicher



Este livro foi composto em Museo e Klinik Slab
e impresso em Eurobulk 150 g/m² pela gráfica
Ipsis em agosto de 2016.